



PROPUESTA PARA LA CERTIFICACIÓN ESCOLAR DE ADQUISICIÓN DE NIVELES DE COMPETENCIA VIAL EN ESPAÑA



A tu lado vamos todos
47 millones de usuarios
forman parte de esta gran red.

Realizado por (*):

Dra. Alicia García Fernández

Grupo de Investigación “Éticas Cívicas y Políticas Educativas”

Facultad de Formación del Profesorado

Universidad Complutense de Madrid

E-mail: aligar07@ucm.es

Madrid, 1 de octubre de 2015

(*). Esta propuesta se ha realizado con la colaboración de la Fundación Gestores Administrativos de Madrid.

INDICE

Presentación	4
1. Resumen ejecutivo	8
1.1 Tabla resumen. Certificados Escolares en Educación Vial	13
1.2 Tabla resumen. Comparativa europea en materia de Educación Vial	16
2. Metodología de investigación	17
3. Marco normativo	19
4. Justificación y enfoque estratégico	22
5. Objetivo	25
6. Descripción de la propuesta	27
6.1 Glosario	27
6.2 Distribución de competencias	29
6.3 Fundamentos básicos y metodología de investigación	31
6.4 Principios generales	33
6.5 Fines	33
6.6 Objetivos	34
6.7 Requisitos de los centros	34
6.8 Requisitos del profesorado	36
6.9 Atención a la diversidad	37
6.10 Integración de la competencia vial en los currículos escolares	38
6.10.1 Educación Infantil	41
6.10.2 Educación Primaria	44
6.10.3 Educación Secundaria Obligatoria (E.S.O)	48
6.10.4 Bachillerato	52
6.10.5 Formación Profesional	55
6.11 Evaluación durante la etapa	57
6.12 Evaluación al final de etapa	58
6.13 Certificación	58
6.14 Reconocimientos	59
6.14.1 Para el alumnado	58
6.14.2 Para el profesorado	58
6.14.3 Para los centros	59
6.15 Premios	64
7. Evaluación y seguimiento de la propuesta	65
8. Ejecución	66
Anexos	68
A.1 Niveles de cualificación profesional	69

A.2 Niveles de competencia lingüística	71
A.3 Respuestas de los países consultados	73
A.4.1 Alemania	73
A.4.2 Bélgica (nl)	76
A.4.3 Suecia	80
A.4.4 Francia	84
A.4 Programas de Educación Vial promovidos por las CCAA o Ayuntamientos	94
A.5 Otras iniciativas de interés	94
A.6 Algunos centros educativos que incluyen la Educación Vial en su Proyecto Educativo de Centro	97
A.7 Instituciones que imparten formación para profesorado en Educación Vial	99
A.8 Entidades implicadas en la Movilidad Segura en España	103
A.9 Asociaciones de Seguridad Vial y Víctimas de tráfico en Europa	106

PRESENTACIÓN



Desde hace años, las autoridades educativas autonómicas y municipales vienen dedicando importantes esfuerzos humanos y materiales para que el trabajo de la Educación Vial en las aulas sea una realidad, respondiendo así a las demandas de una sociedad que fomenta la movilidad constante de sus ciudadanos, preocupada por garantizar al alumnado una educación que les prepare para afrontar con éxito cualquier situación de la vida, tratando de preservar tanto los derechos y libertades propios como de los demás.

En abril de 2009, el Consejo de Ministros aprobó la Estrategia Española de Movilidad Sostenible entre cuyas medidas estaba la mejora de la seguridad vial e instaba a reforzar los programas de Educación Vial en todos los niveles educativos. Dos años más tarde, desde la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, la Dirección General de Tráfico volvía a incidir en la necesidad de mejorar la educación y formación de los usuarios de carretera a través de la promoción e impulso de actuaciones en materia de Educación Vial, medida que impulsan de forma conjunta los Ministerios de Educación y de Interior.

CIUDADANÍA RESPONSABLE

La educación y la formación vial suponen el desarrollo de competencias sociales y ciudadanas, de conocimiento e interacción con el mundo físico, comunicativas y de tratamiento de la información, pero también culturales, de autonomía e iniciativa personal, de aprendizaje de la experiencia e incluso matemáticas, poniendo de manifiesto que la movilidad constituye la forma de estar en el mundo por excelencia del ser humano. El proceso de enseñanza-aprendizaje que implica el desarrollo de la

Educación Vial permite el desarrollo de una “ciudadanía responsable”, en la medida en que la vía supone un importante espacio de encuentro entre los ciudadanos, en el que se produce de manera habitual y constante la participación activa de todos, poniendo en juego el cuidado propio y de los otros.

Conscientes de la importancia que tiene la Educación Vial para el desarrollo integral autónomo de la persona, muchos centros educativos y muchos profesores llevan a cabo actividades que tienen por objetivo concienciar a los alumnos de la importancia de una movilidad segura, responsable y sostenible. Los resultados de estos esfuerzos, , hasta el momento no han sido los deseados. Tras el impulso que recibió la Educación Vial en los años noventa no se ha producido ningún avance importante en la materia. Las iniciativas docentes que se llevan a cabo en gran parte poseen un carácter anecdótico y están relegadas a la voluntariedad de los centros o incluso a la figura de un solo profesor. Son iniciativas que, aunque valiosas, tienen un impacto reducido y su proyección queda lejos de cumplir con los objetivos establecidos por las políticas de seguridad vial y movilidad sostenible. Además, la amplia oferta de iniciativas que se ofrecen a los centros se percibe por parte del profesorado en muchas ocasiones como una carga adicional de trabajo y en raras ocasiones se integran de forma coherente en el currículo escolar complementándolo.

INNOVACIÓN Y AUTONOMÍA DE LOS CENTROS

No obstante, estamos en un momento especialmente interesante que permite la innovación y la adaptación de los currículos escolares, en virtud del principio de autonomía del que disponen tanto las administraciones educativas de las Comunidades Autónomas como los centros educativos, la organización de los currículos educativos atendiendo al desarrollo de las competencias básicas, el establecimiento de los procedimientos de acreditación de las competencias lingüística y profesional, nos enfrentan a replanteamientos del proceso de enseñanza-aprendizaje que favorecen la puesta en marcha en los centros de iniciativas y procesos de aprendizaje mucho más eficaces, centrados en la adquisición de competencias para la vida.

El modelo educativo de la Dirección General de Tráfico, fundamentado en el aprendizaje a lo largo de la vida (*Lifelong Learning*), concilia de forma práctica la necesidad de implicación del mayor número de estamentos y usuarios en esta tarea encaminada a una convivencia social pacífica, que derive en la reducción de la siniestralidad, y el reconocimiento del rol de los usuarios formados y capacitados para extender la formación y aprendizaje a sus entornos socio-relacionales.

HACIA UNA CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIA VIAL

Este documento¹ constituye una clara evidencia de la necesidad de dotar a niños y adolescentes de las competencias necesarias para que se muevan de forma segura, responsable y sostenible en un contexto global y en continuo cambio. Garantizar sus derechos fundamentales, promover su desarrollo integral a través de la formulación, coordinación y seguimiento de las iniciativas educativas en materia de Educación Vial, es un compromiso que nos une a todos y todas en el gran propósito de reducir la accidentalidad y la mortalidad en nuestras carreteras.

Estamos convencidos de que la aplicación de los programas existentes en Educación Vial de forma sistemática, coordinada y global –vertebrados en torno a una metodología comunicativa que favorezca la participación activa del alumnado en su proceso de aprendizaje– permitirá dotar a los jóvenes de las competencias y estrategias necesarias para afrontar con mucha mayor seguridad la diversidad de situaciones que pueden darse ya sea como peatón, usuario de transporte o conductor.

La presente propuesta plantea las acciones y actividades que, expresadas en iniciativas comunitarias, programas y planes, servirán para visibilizar la Educación Vial e introducir la acreditación y certificación de competencia vial en las etapas de educación primaria, secundaria y bachillerato, así como en los ciclos formativos básicos y de grado medio, contribuyendo con ello al desarrollo de la competencia vial como un proceso de aprendizaje permanente a lo largo de la vida.

¹ Este documento presenta un abanico de propuestas y temas no vinculantes para su debate y análisis, considerados por quienes han colaborado en su elaboración, generadores de futuros modelos, que incrementarán la eficacia y reconocimiento del aprendizaje y conocimiento vial de los usuarios.

Esta propuesta de mejora de la educación vial incluye:

- Un marco nacional para la visibilización, impacto y proyección de la Educación Vial en la escuela.
- Estándares de competencia vial.
- Reconocimiento de la adquisición de competencias viales en la escuela.
- Condiciones de acreditación y certificación de la adquisición de competencias viales en la escuela.
- Aspectos básicos que deben reunir los centros y el profesorado implicado.

Para el desarrollo de las fases posteriores, se recomienda la constitución de un Grupo de Trabajo (formado por miembros del Ministerio de Educación, la Dirección General de Tráfico, representantes de las administraciones educativas de las Comunidades Autónomas y otros agentes implicados en la Educación Vial y cuya colaboración se estime oportuna) que se encargará del desarrollo y concreción de los siguientes aspectos:

- Unidades de competencia adaptados a las distintas enseñanzas, etapas y cursos.
- Sistemas y herramientas de evaluación transparentes y equitativos.
- Procesos de certificación con calidad asegurada.
- Condiciones de acceso a la conducción acompañada.

1. RESUMEN EJECUTIVO

El alto número de accidentes de circulación ha hecho que en los últimos años diferentes organismos e instituciones nacionales y supranacionales hayan alertado sobre la necesidad de reforzar las medidas de seguridad vial. Los documentos oficiales, entre los que se encuentran la Estrategia Española de Movilidad Sostenible y la Estrategia Española de Seguridad Vial, coinciden en apuntar a la **necesidad de reforzar la Educación Vial en las escuelas.**

Así mismo, un reciente estudio llevado a cabo por el GISOF de la Universidad Complutense de Madrid² pone de manifiesto que la **primera causa de mortalidad entre los jóvenes de 15 y 29 años son los accidentes de tráfico.** Entre las causas de estos preocupantes datos, el estudio recoge que los jóvenes sienten que la educación vial que han recibido es muy escasa, a edades muy tempranas y apunta a la necesidad de períodos de formación más largos en los que la educación y la formación viales formen un continuo armónico.

Con el convencimiento de que la participación, el compromiso y la cooperación de todos los agentes implicados en la educación y la formación viales es necesaria para la salvaguarda del respeto a los derechos y libertades fundamentales dentro de los principios democráticos de convivencia, se presenta **LA INICIATIVA DE ACREDITACIÓN Y CERTIFICACIÓN ESCOLAR DE COMPETENCIA VIAL** que pretende reducir los costes humanos y económicos derivados de la siniestralidad vial, y fomentar la competitividad.

² Grupo de Investigación Socialización y Futuro (GISOF). Universidad Complutense de Madrid: *Mirando al futuro: Búsqueda de soluciones a la siniestralidad vial de los jóvenes. Experiencias e iniciativas de mejora* (2013).

¿DE QUÉ SE TRATA?

- El **diseño e implantación de una certificación específica en competencia vial** contribuye a la visibilidad, impacto y proyección de la Educación Vial en la escuela a través del establecimiento de unos estándares de calidad y coherencia que permitan a los jóvenes desarrollar comportamientos acordes con una movilidad sostenible, racional y segura para todos.
- Las enseñanzas conducentes a la obtención de los diferentes certificados en materia de Educación Vial tendrán un **carácter transversal** al currículo y será optativa para las administraciones educativas y/o los centros educativos.
- Siguiendo el ejemplo de iniciativas de éxito en nuestro entorno europeo, al finalizar la etapa de Educación Secundaria Obligatoria se prestará especial atención a la iniciación real y efectiva a través de la **conducción acompañada** por parte de aquellos alumnos cuyos padres, madres y/o tutores así lo autoricen.

¿QUÉ SE QUIERE CONSEGUIR?

- **Visión compartida:** la iniciativa quiere integrar y unir a las administraciones, las organizaciones implicadas y la ciudadanía en la construcción de un espacio europeo de seguridad vial en el medio y largo plazo para la movilidad segura y sostenible.
- **Actuación educativa y formativa más eficaz,** gracias a los esfuerzos coordinados de todos los agentes implicados.
- **Políticas educativas bien informadas** de movilidad y seguridad vial, que tengan en cuenta la necesidad de fomentar el sentimiento de ciudadanía responsable, crear un espacio europeo de movilidad segura y sostenible e incluyan instrumentos para supervisar los avances.

¿A QUIÉN BENEFICIA Y CÓMO?

- **A la sociedad en general.** El aumento de las medidas de prevención en seguridad vial contribuye a la reducción de la tasa de accidentalidad.

- **Jóvenes.** Introducir la Educación Vial como un aprendizaje continuo a lo largo de la vida y enfatizar la necesidad de formación específica para una movilidad segura y sostenible desde edades tempranas ayudará a reducir el número de accidentes entre los jóvenes.
- A **escala internacional**, la mayor atención a la sostenibilidad y seguridad de la movilidad contribuiría al establecimiento de un espacio europeo que favorezca la movilidad de sus ciudadanos en las mejores condiciones posibles y que vele por su bienestar.

¿POR QUÉ UNA PROPUESTA NACIONAL?

- La movilidad sostenible y la seguridad vial son problemas complejos que requieren una acción conjunta y coordinada que implique al mayor número de agentes y garantice unos estándares de calidad y eficiencia.
- Para ello los Ministerios de Educación y la Dirección General de Tráfico trabajarán de forma conjunta para definir un marco que sirva de referencia tanto a las comunidades autónomas como a los centros educativos.

¿EN QUÉ CONSISTE EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN Y ACREDITACIÓN?

- Se trata de un proceso de evaluación de los niveles de competencia vial que el alumno adquiere en el transcurso de su escolarización y que queda reflejado en su expediente académico al final de cada curso.

¿EN QUÉ CONSISTE EL PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACIÓN DE LOS NIVELES DE COMPETENCIA VIAL?

- Cuando el alumnado acredite la superación de las unidades de competencia vial establecidas para cada etapa educativa podrá solicitar el certificado escolar correspondiente.
- La superación de las unidades de competencia implica la realización de acciones educativas por un valor de 75 horas por etapa y comprende los siguientes niveles de competencia y certificación:

- **Nivel I: Certificado Escolar en Movilidad Segura y Sostenible (CEMSS)** para las etapas de Educación Infantil (2º ciclo) y/o Primaria (3-12 años). Esta certificación podrá obtenerse bien en el transcurso de ambas etapas, bien a lo largo de sólo una de ellas; dependerá de las programaciones de los centros educativos.
- **Nivel II: Certificado Escolar en Movilidad Segura y Sostenible (CEMSS)** para la etapa de Educación Secundaria Obligatoria (12-16 años) o Formación Profesional Básica.
- **Nivel III: Certificado Escolar en Conocimiento Vial (CECV)** para la etapa de Bachillerato o Formación Profesional de Grado Medio (16-18 años).
- El centro educativo se encargará de hacer constar en el expediente del alumno la acción educativa realizada, su cuantificación en horas, la calificación obtenida y la unidad de competencia a la que se adscribe, con el objeto de acreditar las acciones educativas realizadas y permitir la movilidad del alumnado.

¿QUÉ VENTAJAS APORTA LA POSESIÓN DE ESTE CERTIFICADO?

- El reconocimiento y el disfrute de una serie de beneficios prácticos permitirá a los alumnos y alumnas **integrar sus aprendizajes, ponerlos en relación con distintos tipos de contenidos y utilizarlos de manera efectiva** en diferentes situaciones y contextos de movilidad.
- Los beneficios **dependerán del nivel de competencia** que se certifique:
 - Nivel I: descuentos en medios de transporte urbano.
 - Nivel II: además de los anteriores, posibilidad de iniciación gradual a la conducción a través de la conducción acompañada.
 - Nivel III: además de los anteriores, se valorará como mérito para su currículum y proyección profesionales.

1.1 Tabla Resumen.-COMPARATIVA EUROPEA EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL

ALEMANIA	BÉLGICA (flamenca)	SUECIA	FRANCIA	PROPUESTA PARA ESPAÑA
Organización				
Integrada dentro de la asignatura Educación e Higiene en la conducta ecológica	Contenidos integrados en el área 'Human and Society' en Primaria y en la asignatura de Geografía en Secundaria	Carácter transversal e interdisciplinar	Carácter transversal e interdisciplinar, dentro de Educación para la Ciudadanía	Carácter transversal e interdisciplinar
Desde Primaria hasta Secundaria (6 años-18 años)	Desde Primaria hasta Secundaria (11 años-18 años)	Desde Primaria hasta Secundaria (6 años-18 años)	Desde Infantil hasta Secundaria, incluyendo FP (3 años-18 años)	Desde Infantil hasta Bachillerato, incluyendo FP (3 años-18 años)
Normativa específica que establece los contenidos	Autonomía en la programación	Normativa específica que establece los contenidos	Normativa específica que establece los contenidos	Establecimiento de unos contenidos básicos en Educación Vial (a definir en fases posteriores)
No existe evaluación específica	Los centros tienen autonomía en la evaluación	No existe evaluación específica	Evaluación específica que se lleva a cabo en centros externos y especializados	Mecanismos de evaluación específicos (a definir en fases posteriores)
Educación Vial y Formación Vial son esferas separadas (excep. Motocicleta)	Educación Vial y Formación vial conforman un continuo educativo	Educación Vial y Formación Vial son esferas separadas (excep. Motocicleta)	Educación Vial y Formación vial conforman un continuo educativo	Educación Vial y Formación vial conforman un continuo educativo
Colaboraciones-logística				
La policía colabora con los profesores en la formación	Colaboran los padres, la policía y la Cruz Roja	Concierne a cada escuela aunque en ocasiones cuentan con el apoyo del municipio. La responsabilidad vial se entiende desde un enfoque sistémico	Los encargados de la docencia son los profesores de los centros educativos pero los exámenes se realizan en centros específicos de formación vial	Colaboran los padres, la policía, asociaciones, etc.
Certificación				
NO	NO	NO	Se obtiene certificación oficial	Se obtiene certificación oficial

Proyectos				
Club de tráfico para niños Posibilidad de realizar un curso en autoescuela de 30h 'Conductores Adolescentes' aprobado por la Oficina de Seguridad Vial (DMV)		Programa Visión Cero (el énfasis se pone en la Educación Vial y en las infraestructuras más que en los infractores) Nuevo diseño de carreteras Ralentización del tráfico		Certificados escolares
Prepara la parte teórica para la obtención de licencia de conducción de motocicletas	Driving licence at school' La preparación de la parte teórica del examen del carnet de conducir puede realizarse en la escuela a la edad de 17 años, pero el examen se realiza en un centro de formación vial. Se obtiene una licencia con carácter temporal.		Permite la obtención de licencias para la conducción según el nivel de certificación (motocicleta, vehículo)	Establecimiento de niveles de competencia acreditables y certificables.
Conducción acompañada				
c.a(*): a los 17 años los jóvenes pueden comenzar a conducir acompañados de una persona que cumpla unos requisitos y siempre que hayan adquirido los conocimientos teóricos necesarios	c.a(*): la parte práctica que conduce al carnet de conducir definitivo puede realizarse con una persona de libre elección o un profesor de autoescuela a los 17 años de edad. El examen final (parte práctica) se realiza a los 18 años en un centro especializado	c.a(*): los jóvenes que tengan 16 años pueden seguir un curso especial	c.a (*): optativa para jóvenes a partir de los 15 años, siempre que hayan pasado un examen teórico y recibido 20h de clases prácticas de conducción. Se realiza en un centro especializado	c.a(*): a los 17 años los jóvenes pueden comenzar a conducir acompañados de una persona que cumpla unos requisitos y siempre que hayan superado las unidades de competencia necesarias
La persona que acompaña en la c.a debe tener 31 años y una antigüedad de 5 años en el carnet de conducir	La persona que acompaña en la c.a debe tener una antigüedad de 8 años en el carnet de conducir	La persona que acompaña en la c.a debe tener 24 años y no haber cometido infracciones en los últimos 5 años. Debe poseer vehículo propio.	La persona que acompaña en la c.a debe tener una antigüedad de r años en el carnet de conducir, no haber cometido delitos en carretera (alcohol, exceso de velocidad) y haber recibido el permiso de acompañante	A definir en fases posteriores
PUNTOS EN COMÚN				
Contenido obligatorio de carácter transversal o integrado dentro de otra asignatura Posee un carácter distintivo que se plasma en evaluaciones específicas				

Campañas de concienciación ciudadana

Autonomía de los centros: para programar y para evaluar

Implicación de la comunidad educativa. Con especial implicación de los padres y la policía

A la luz de los datos analizados el modelo Francés es el que presenta un desarrollo institucional, normativo y curricular mayor

El éxito de las iniciativas en Educación Vial parece depender del grado de implicación de los agentes y de las campañas de concienciación ciudadana

Los 'Club de Tráfico' presentan una oportunidad a tener en cuenta

(*) c.a: conducción acompañada

1.2 Tabla Resumen.-CERTIFICADOS ESCOLARES EN EDUCACIÓN VIAL

Certificado Escolar en Movilidad Segura y Sostenible		Certificado Escolar en Conocimiento Vial	
Niveles de competencia		Niveles de competencia	
Nivel I: Infantil y Primaria		Nivel III: Bachillerato o FPGM	
Nivel II: ESO o FPB			
Horas		Horas	
Nivel I: 75h (de ellas 10h en entorno real de circulación)		75h (de ellas 10h de prácticas en entornos reales)	
Nivel II: 75h (de ellas 10h en entorno real de circulación)			
Unidades de competencia	Contenidos por unidad de competencia	Unidades de competencia	Contenidos por unidad de competencia
Peatón	Pautas para desplazarse por la vía pública, partes de la vía pública y sus funciones, derechos y obligaciones, accidentes frecuentes, señalización, normas de seguridad	Hábitos seguros y saludables	actitudes ante la conducción, alcohol y drogas, causas de accidentes, actuaciones en caso de accidente, consecuencias de accidentes, historias reales
Usuario de transporte	Medios de transporte de uso común, situaciones de riesgo, comportamientos adecuados como pasajero, observación y crítica de usos inadecuados, los derechos del viajero	Conducción consciente y responsable	Habilidades de observación y atención, responsabilidad personal, código de circulación, economización del combustible, límites de velocidad
Conductor	Diferentes tipos de vehículos, código de circulación, aprendizaje y automatismos, habilidades de conducción, conductor responsable	Ciudades para la movilidad segura y sostenible	Teoría general de la movilidad sostenible, gestión de la movilidad sostenible, movilidad y seguridad
Beneficios para el alumnado		Beneficios para el alumnado	
Nivel I: Descuentos en medios de transporte urbano e interurbano.		Nivel III: Además de los anteriores, valorable como mérito de formación para profesiones relacionadas con el transporte	
Nivel II: Además de los anteriores, posibilidad de iniciación gradual a la conducción a través de la conducción acompañada			

2. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

En la elaboración de esta propuesta, se han tomado como punto de partida las conclusiones obtenidas por el Grupo de Investigación Socialización y Futuro (GISOF) de la Universidad Complutense de Madrid y recogidas en el estudio *Mirando al futuro: Búsqueda de soluciones a la siniestralidad vial de los jóvenes. Experiencias e iniciativas de mejora* (2013).

Con el objeto de detectar las necesidades en Educación Vial en el sistema educativo español, se realizó un análisis exhaustivo de la normativa educativa vigente, seguido de la recopilación de información sobre iniciativas y ejemplos de buenas prácticas en curso.

Para el diseño del modelo de acreditación y certificación escolar de los niveles de competencia vial se ha realizado una compilación y un análisis crítico de la normativa que a nivel nacional establece las directrices generales que orientan el refuerzo y la mejora de las medidas de seguridad vial y movilidad sostenible, junto con la normativa que organiza las enseñanzas del sistema educativo en nuestro país.

A fin de asegurar la validez, aplicación y eficacia del modelo que se propone, han sido consultados, a través de Eurydice, la red cooperativa europea de Información sobre educación (*'Network on Education Systems and Policies in Europe'*- EACEA-P9, European Commission) y la información disponible en las páginas de los ministerios implicados, cuatro países de nuestro entorno europeo (Alemania, Bélgica, Francia y Suecia), identificados en investigaciones previas como modelos de éxito en la mejora de la seguridad vial a través de medidas que implicaban el impulso de la Educación Vial en las escuelas y la introducción de prácticas tuteladas de conducción entre los jóvenes de 15 y 17 años de edad.

Finalmente, se presenta un cuadro-resumen que recoge los principales ítems (organización, colaboraciones-logística, certificación y proyectos) sobre los que ha sido

diseñado el modelo de acreditación y certificación para permitir el análisis, la yuxtaposición y comparación de cada uno de los modelos y propiciar el debate previo a la puesta en marcha de la iniciativa que se propone.

A lo largo de todo el proceso de investigación y diseño, el apoyo y la colaboración del grupo de pedagogos y técnicos de la Dirección General de Tráfico ha sido fundamental.

3. MARCO NORMATIVO

El problema de la Seguridad Vial en la Unión Europea es, desde hace tiempo, objeto de consideración y elemento de preocupación de las acciones políticas planteadas por la Comisión Europea, la OCDE y el Banco Mundial. Tanto el Consejo como el Parlamento Europeo han reafirmado la importancia de adoptar medidas a escala europea para luchar contra el daño social que representan los accidentes de tráfico. En el “Informe sobre seguridad vial europea 2011-2020”, la Comisión de Transportes y Turismo ha destacado en particular el hecho de que todo ciudadano tiene no sólo derecho a usar la carretera individualmente y a la seguridad del entorno vial, sino también, y de forma especial, la obligación de contribuir a dicha seguridad mediante su comportamiento; siendo los poderes públicos junto con el sistema educativo quienes tienen la obligación ética y política de adoptar medidas y acciones para hacer frente al alto coste social que representan las altas tasas de siniestralidad entre los diferentes usuarios de la vía. Así mismo, considera que el respeto por la vida y el ser humano debería expresarse por medio de un proceso cultural y ético compartido en el que la carretera se interprete conscientemente como una comunidad humana.

Fue en la celebración de las Conferencias del Consejo de Europa de París, Viena y Estrasburgo de 1971 y 1980 respectivamente, y las sucesivas Conferencias Europeas de Ministros de Transporte (CEMT), cuando se determinaron los que serían objetivos generales a conseguir con la Educación Vial de los escolares europeos, y que servirían, posteriormente, para el desarrollo de los diferentes Programas de Seguridad Vial adaptados a la realidad vial de cada país. De esta forma, se centraron en:

- Velar por la seguridad y el comportamiento en las vías públicas, de forma responsable, y teniendo en cuenta a los otros usuarios de la vía.
- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores o turismos.

- Conocer y utilizar los medios y los recursos que permitan mejorar la seguridad vial del sistema actual.
- Respetar todas las normas y reglas de circulación, incluso aquellas que no son normas de seguridad vial específicamente.

Iniciativa a la que se sumó la Comisión Económica para Europa de la ONU a través del documento TRANS/S.C. 1./G.E. 20/R. 85, en el que afirmaba que “la enseñanza de la Educación Vial ha de tener como fines la adquisición de los conocimientos necesarios para el respeto de las reglas de circulación vial y de la seguridad del tráfico, garantizar un comportamiento seguro en cada situación vial y crear una aptitud correcta en la circulación, adquiriendo conciencia de la importancia y utilidad de las normas de seguridad vial. También se manifiesta que la Educación Vial debe implementar los mismos métodos pedagógicos y los mismos medios audiovisuales que utilizan otras disciplinas del programa escolar, y que el sistema de enseñanza ha de ser gradual, en función de la edad de los niños y las niñas”.

En 2004 se puso en marcha por la Dirección General de Movilidad y Transportes, dirigida por la Comisión Europea, La Carta Europea de Seguridad Vial. La diversa comunidad de miembros de la Carta está formada por asociaciones, autoridades locales, instituciones de investigación, universidades y escuelas. Entre otros, la Carta tiene como objetivo fomentar y apoyar a asociaciones, escuelas, universidades, empresas de todo tipo y tamaño, y autoridades locales europeas para la toma de decisiones y medidas de seguridad vial en Europa. Sus acciones han fortalecido la cultura de la seguridad vial en toda Europa, han mejorado el conocimiento popular sobre las causas de los accidentes y han ayudado a crear medidas y soluciones preventivas.

En 2007 se suscribió el Tratado de Lisboa con el apoyo de todos los dirigentes de la Unión Europea (UE), estableciendo un marco de convergencia que permite dar respuesta a los ciudadanos y a sus demandas, entre cuyas cuestiones también se encuentran las relacionadas con la mejora de la Seguridad Vial. Esta preocupación por ofrecer una educación capaz de responder a las cambiantes necesidades y a las

demandas que plantean las personas y su movilidad segura resulta aún más acuciante en el contexto de globalización actual.

Actualmente, la Comisión a través de las Comunicaciones, “Hacia un espacio europeo de seguridad vial. Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020” y “Europa 2020-Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”, ha planteado las bases que permiten trazar un conjunto de estrategias que deberán realizarse por los países miembros para la década 2010-2020, teniendo en cuenta que las políticas de movilidad deben revisarse, implicando en el dicha movilidad a todos los usuarios en una reflexión común. Se destaca en particular que **la formulación de objetivos claros y cuantificables representa un incentivo adicional para mejorar la seguridad vial**, y que estos elementos son esenciales para comparar los resultados y proceder al seguimiento y la evaluación de las medidas adoptadas y que la definición de las prioridades de las políticas nacionales de seguridad vial debería orientarse, entre otros aspectos, en dicha contribución.

En el caso de España, en los últimos años se ha producido un notable avance en la mejora de la seguridad vial en las carreteras españolas, lo cual permitió que España cumpliera con el objetivo de reducir el número de personas fallecidas en carretera a un 50% para 2010 y se alineara con la Estrategia de Seguridad Vial Europea durante la década pasada. Estas mejoras se han debido al incremento del uso de sistemas de seguridad y el descenso de consumo de alcohol, entre otros.

No obstante, independientemente de las medidas técnicas aplicadas, la efectividad de las políticas de seguridad vial depende, en última instancia, del comportamiento de los usuarios. Por ello, resultan esenciales la educación, la formación y el cumplimiento relativos a la seguridad vial desde edades tempranas, como así han recogido tanto la “Estrategia Española de Movilidad Sostenible” y la “Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020”.

4. JUSTIFICACIÓN Y ENFOQUE ESTRATÉGICO

Según el análisis y el estudio de la situación de la Educación Vial en España que se han llevado a cabo, previamente al diseño de esta propuesta, puede señalarse que los contenidos no están produciendo el impacto deseado dentro de la comunidad escolar debido a dos factores principales: por un lado, la resistencia de gran parte del sector docente a adscribir un modelo de control del proceso de enseñanza-aprendizaje que permita garantizar metas y resultados; y de otro, la ausencia de orientaciones precisas que permitan la organización de las acciones educativas desde un enfoque de competencias y habilidades, que atienda a las características y necesidades del alumnado y de los centros. Frente a este panorama, se propone trabajar el concepto de **competencia como un conocimiento necesario para la comprensión y acción crítica**.

La adopción del enfoque de competencias implica para la formación vial una oportunidad de enlace con la Educación Vial en un continuo armónico que permite la definición de patrones de organización flexibles y descentralizados. Tomar la decisión de trabajar por competencias requiere del apoyo absoluto de las administraciones educativas y de un diseño concreto que abarque un amplio espectro de temas entre los que están la propia conceptualización del enfoque por 'competencias viales' así como las diferentes técnicas y herramientas de trabajo necesarias para su implantación.

En este contexto, la estrecha interacción entre el Ministerio de Educación y la Dirección General de Tráfico, dependiente del Ministerio de Interior, es fundamental, no solamente en lo que concierne a la identificación de las competencias, sino también por el papel activo de éstas en la impulsión de un modelo armonizado de educación y formación vial. Además, el trabajo por competencias requiere que la

administración prevea áreas organizacionales que se encarguen de procesos de identificación de competencias, diseño de contenidos y establecimiento de criterios de evaluación.

La construcción de un marco nacional de competencia vial debería ser una preocupación central de los actores gubernamentales de la región. Un marco nacional de competencia vial facilitaría que los agentes implicados en la Educación Vial (administraciones educativas, centros, profesorado, etc.) dispongan de un referente que organice, describa y presente los distintos niveles y áreas de competencias que existen en las diferentes modalidades que constituyen la movilidad de los seres humanos.

Cada vez resulta más claro que la escuela debe responder a las demandas de una sociedad en la que los cambios se producen cada vez a mayor velocidad. Ante esta situación la escuela se ve impelida a acercarse más a otros sectores, organismos e instituciones y empresas, para detectar y responder a nuevas y variadas demandas (profesionales, medioambientales, de participación ciudadana, de bienestar y salud, etc.). Del mismo modo, los agentes sociales anteriormente mencionados, deben acercarse a los centros educativos con el fin de facilitar información sobre las necesidades específicas de cada uno de los sectores a los que pertenecen y las actividades que llevan a cabo, con el fin de lograr un acople perfecto y lineal entre la escuela y la sociedad, favoreciendo el aprendizaje continuo de los estudiantes y la movilidad entre los diferentes itinerarios educativos y/o formativos.

En un contexto social de cambios rápidos y continuos, se hace necesario que los itinerarios formativos sean flexibles de modo que cada vez es más frecuente encontrar experiencias de desarrollo conjunto de programas dedicados a la educación y a la formación. En el ámbito de la educación y la formación viales queda, sin embargo, todavía un largo camino por recorrer en la concreción de actividades directamente relacionadas con la Educación Vial dentro del currículo escolar y donde la escuela asuma una participación activa e integrada dentro de los programas educativos de centro y las programaciones de aula.

Los beneficios en la mejora de la oferta de enseñanza no sólo tendrá un impacto en la calidad formativa que recibirían los alumnos, sino que este diálogo entre sistema educativo y sistema de formación vial necesariamente impactará sobre el diseño curricular educativo, estimulando la actualización del sistema de formación vial actual.

En este sentido y a través de esta iniciativa, se pretende sentar las bases que permitan avanzar progresivamente hacia la armonización entre la educación y la formación vial. En este contexto, entendemos que la organización de la Educación Vial en torno a un enfoque competencial, junto con los beneficios prácticos a los que da lugar la obtención de los diferentes certificados escolares en educación vial, promueve la mejora de estas enseñanzas al tiempo que incentiva la demanda por parte del alumnado y sus familias, en la medida en que dota a los estudiantes de los instrumentos necesarios para afrontar con éxito la etapa de la vida adulta en la que sus desplazamientos serán más importantes.

5. OBJETIVO

El objetivo general de esta propuesta es **contribuir a la visibilidad, impacto y proyección de la Educación Vial** en la escuela a través de acciones educativas, que se complementarán con las propuestas de innovación didáctica y pedagógica identificadas por la Dirección General de Tráfico. La iniciativa que se propone en este documento pretende confirmar que la aplicación de los programas en Educación Vial de forma ordenada, en centros que respondan a unos determinados requisitos y que se comprometan a enfocar como perfectamente entrelazados los conocimientos, las actitudes y los valores viales desde una metodología activa, comunicativa e integradora permitirá obtener una mejora en la visibilidad, impacto y proyección de la Educación Vial susceptible de ser medido en términos competencia vial. Un elemento vertebrador del proyecto será la Carta Europea de Movilidad, (y el enfoque metodológico que se deriva de su uso) a la que se unen también los países de nuestro entorno más cercano.

Se trata de poner en marcha una iniciativa dinamizadora, adaptada a las necesidades de una ciudadanía activa y en movimiento, que responde a necesidades sociales reales, que brote con naturalidad desde la propia práctica de los centros como un mecanismo necesario para reforzar e impulsar la Educación Vial como un proceso continuo con una presencia cuantificable dentro del currículo escolar.

Los objetivos específicos de la propuesta son:

- A. Desarrollar un modelo específico y flexible de integración de la Educación Vial en los currículos escolares que permita su tratamiento desde diferentes enfoques (como asignatura optativa, tema transversal o actividad extraescolar) sin alterar la estructura y organización del sistema educativo español actual y

que permitan al alumnado realizar actividades y adquirir competencias que enriquezcan su potencial humano y ciudadano, complementando su experiencia vial en la escuela. Estas actividades mejorarán la calidad de la Educación Vial en España, a través de la revitalización y visibilización de la Educación Vial y contribuirán a establecer un mecanismo de apoyo y supervisión de los contenidos de enseñanza-aprendizaje que busca fortalecer la relación entre educación y formación vial.

- B. Diseñar un proyecto “exportable” que pueda ofrecer experiencias que se puedan reproducir en otros países adscritos a la Carta Europea de Movilidad y otros países europeos como parte de los procesos de integración que desde hace décadas viene llevando a cabo la Unión Europea.

Debemos ser rigurosos en el fondo, en los principios básicos que se deben asumir para impulsar la Educación Vial, pero también debemos respetar las características organizativas del sistema educativo español, siendo flexibles a la hora de aceptar distintas formas de acercarse a la propuesta. Se trata, pues, de una propuesta abierta y flexible, en la que se ofrecen distintas modalidades de participación, con el fin de abrir un camino a un proceso de reafirmación de la Educación Vial en nuestro sistema educativo.

Este objetivo, por tanto, podría tener su concreción en la definición de una materia optativa por parte de las Comunidades Autónomas que decidan secundar la propuesta, pero también se da la posibilidad de que sean los centros quienes, en el ejercicio de su autonomía, elaboren y desarrollen un proyecto educativo de centro basado en el modelo de Educación Vial que se propone. Para ello, se propone la elaboración de un currículo de enseñanzas mínimas, establecido de forma conjunta por el Ministerio de Educación y la Dirección General de Tráfico, que estableciese los niveles de continuidad e interrelación de la competencia vial con el currículo educativo actual.

6. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

6.1 Glosario

Competencia vial¹

Conjunto de conocimientos y capacidades que favorecen el ejercicio de la movilidad en general y en cualquiera de sus modalidades (peatón, usuario de transporte y conductor) conforme a las exigencias de una movilidad segura y sostenible.

El agregado mínimo de competencias viales, susceptible de reconocimiento y acreditación parcial, es la unidad de competencia. Un conjunto de unidades de competencia forman comprenden los diferentes niveles de competencia vial que permitirán la obtención de un certificado escolar en Educación Vial en una fase posterior.

Acreditación de unidades de competencia

Es un proceso mediante el cual se otorgará una acreditación oficial, al alumno candidato, previa evaluación de las unidades de competencia vial adquiridas a lo largo de cada curso escolar.

La acreditación es fundamental para el establecimiento de una Educación Vial de calidad. Es fundamental para los centros educativos, que para ser plenamente

¹ Dado que no existe todavía dentro del marco normativo una definición específica de 'competencia vial', de rango similar a las competencias de carácter educativo o profesional ya existentes, se esboza una definición de competencia vial que sirva de marco para el establecimiento de la Educación Vial como un proceso continuo a lo largo de la vida. Sería recomendable el reconocimiento oficial de esta competencia desde el ámbito supranacional (Carta Europea de Movilidad) y desde el ámbito regional (Dirección General de Tráfico) con el fin de establecer las vías necesarias que aseguren la visibilidad, impacto y proyección de la Educación Vial.

competitivos precisen de una guía para la elaboración de sus programas y actividades. Es fundamental para las administraciones educativas, tanto nacionales como autonómicas, a fin de obtener un grado suficiente de confianza en los certificados expedidos, y así, facilitar la autonomía de los agentes educativos implicados. Finalmente, es fundamental para los propios alumnos, para que puedan demostrar de modo independiente su competencia vial y para garantizar una competencia transparente y orientada a la calidad que permita la movilidad de los alumnos y el traslado de los expedientes académicos.

Certificación de competencias viales

La certificación es un proceso que reconoce la superación de las unidades de competencia y conduce al certificado escolar en Educación Vial, cuando estas unidades cumplen con los requisitos establecidos por el programa de certificación en Educación Vial.

Programa de certificación en Educación Vial

Currículo educativo con carácter general establecido por la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Educación en el que se establecen los aspectos básicos de la Educación Vial en relación con los niveles, duración, objetivos generales, objetivos de etapa y unidades de competencia del currículo en Educación Vial, así como las condiciones de certificación escolar.

Los aspectos básicos del currículo de Educación Vial, en relación a los objetivos, contenidos y criterios de evaluación de cada curso serán establecidos en una fase posterior.

Certificado escolar en Educación Vial

Acreditación oficial, otorgada por el Ministerio de Educación y la Dirección General de Tráfico, que acreditará la adquisición de competencias para el desarrollo de una movilidad segura y sostenible que prepara para afrontar con mayor preparación y seguridad la etapa de formación vial. Es el documento que se obtendrá al superar las unidades de competencia contenidas en el currículo escolar de cada una de las

enseñanzas (Educación Primaria, ESO, Bachillerato, Formación Profesional Inicial y Formación Profesional de Grado Medio).

Se establecen certificados de Nivel I, Nivel II y de Nivel III. Para la obtención del primero será necesario haber superado las unidades de competencia en Educación Vial establecidas para las etapas de Educación Infantil y/o Primaria. Para la obtención del certificado de nivel II será necesario haber superado las unidades de competencia establecidas para las etapas de ESO o Formación Profesional Básica. Para la obtención del certificado de nivel III será necesario haber superado las unidades de competencia establecidas para las etapas de Bachillerato o Formación Profesional de Grado Medio.

Recomendación: Para conseguir la visibilidad, impacto y proyección de la Educación Vial que se persiguen dentro del sistema educativo español, sería recomendable la implementación de obtención obligatoria de cada uno de los certificados para acceder a los cursos de formación vial. Como ya ocurre en países de nuestro entorno más cercano.

6.2 Distribución de competencias

Para la obtención de los diferentes certificados en materia de Educación Vial, las enseñanzas se agruparán en: áreas troncales, áreas específicas, bloques temáticos de contenido, sobre los que la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, el resto de Administraciones educativas y los centros docentes realizarán sus funciones de la siguiente forma:

- Corresponderá a la **Dirección General de Tráfico:**
 - Determinar los contenidos comunes, los estándares de aprendizaje evaluables y el horario lectivo mínimo del bloque de asignaturas troncales.
 - Determinar los estándares de aprendizaje evaluables relativos a los contenidos del bloque de asignaturas específicas.
 - Determinar los criterios de evaluación del logro de los objetivos de las enseñanzas y etapas educativas y del grado de adquisición de las competencias correspondientes, así como las características generales de las pruebas en

- relación con la evaluación final de los certificados en materia de Educación Vial.
- Fomentar la autonomía pedagógica y organizativa de los centros, favorecer el trabajo en equipo de los maestros, estimular la actividad investigadora a partir de su práctica docente y velar porque los maestros reciban el trato, la consideración y el respeto acordes con la importancia social de su tarea.
 - Dentro de la regulación y límites establecidos por el Gobierno, a través del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, de acuerdo con los apartados anteriores y con el objetivo de reforzar la presencia de las enseñanzas relacionadas con la Educación Vial, las **Administraciones educativas** podrán:
 - Complementar los contenidos del bloque de asignaturas troncales incluyendo contenidos explícitos relacionados con la Educación Vial.
 - Establecer los contenidos de los bloques de asignaturas específicas y de libre configuración autonómica incluyendo contenidos explícitos relacionados con la Educación Vial.
 - Realizar recomendaciones de metodología didáctica relacionados de forma explícita con la Educación Vial para los centros docentes de su competencia.
 - En relación con la evaluación durante la etapa, complementar los criterios de evaluación relativos a los bloques de asignaturas troncales y específicas, y establecer los criterios de evaluación del bloque de asignaturas de libre configuración autonómica incluyendo contenidos explícitos relacionados con la Educación Vial.
 - Establecer los estándares de aprendizaje evaluables relativos a los contenidos del bloque de asignaturas de libre configuración autonómica incluyendo contenidos explícitos relacionados con la Educación Vial.
 - Dentro de la regulación y límites establecidos por la Dirección General de Tráfico, y en función de la programación de la oferta educativa que establezca cada Administración educativa, los **centros docentes** podrán:
 - Complementar los contenidos de los bloques de asignaturas troncales, específicas y de libre configuración autonómica y configurar su oferta formativa

de forma que incluyan la Educación Vial.

- Desarrollarán y complementar, en su caso, el currículo correspondiente a la obtención de los diferentes certificados en Educación Vial para las diferentes etapas y ciclos en uso de su autonomía.
- Diseñar e implantar métodos pedagógicos y didácticos propios.
- Determinar la carga horaria correspondiente a los diferentes niveles de certificación, así como la impartición de uno o ambos niveles de certificación.

6.3 Fundamentos básicos

El escaso desarrollo normativo con el que cuenta la Educación Vial en la actualidad, tiene como principal consecuencia, pese a la variedad de materiales pedagógicos y de iniciativas en curso, la inexistencia de un currículo de enseñanzas mínimas en este ámbito que permita identificar aquellos aprendizajes que se consideran imprescindibles para el desarrollo de un planteamiento integrador y orientado a la práctica que permita a los escolares la adquisición de competencias viales para una movilidad segura y sostenible.

En esta situación y en coherencia con la fase de desarrollo de impulso de la Educación Vial en el que nos encontramos, debemos comenzar por determinar las condiciones en las que se puede realizar la concreción del currículo escolar hacia la Educación Vial en sus líneas más generales y básicas.

En virtud de la distribución de competencias establecidas (VÉASE EL APARTADO ANTERIOR) corresponderá al Grupo de Trabajo en Educación Vial establecer los estándares de competencia para cada nivel y que requerirán, con carácter general, al menos 75 horas de actividades relacionadas con la Educación Vial para la obtención de un certificado de Nivel I (básico), otras 75 horas para la obtención de un certificado de Nivel II (acceso) y 75 horas para la obtención de un certificado de Nivel III (umbral) sumando un total mínimo de 225 horas para aquellos que se encontraran en posesión de los tres niveles.

En el presente apartado se establecen, por tanto, los principios generales, los fines, los objetivos generales, los requisitos de los centros y el profesorado, las condiciones de

acreditación y certificación, y los reconocimientos para el alumnado, el profesorado y los centros implicado en el programa de acreditación y certificación escolar de competencia vial.

En una fase posterior, por tanto, sería conveniente desarrollar un currículo de enseñanzas mínimas en Educación Vial que establezca de forma clara y precisa:

- Los objetivos generales en Educación Vial según la etapa educativa;
- La relación entre esos objetivos y los objetivos de etapa establecidos por la normativa educativa;
- El modo en que en cada área o materia se van a trabajar los contenidos relativos a la Educación Vial;
- Los estándares de competencia vial por área o materia, curso, etapa y ciclo;
- Los criterios de evaluación que permitan una evaluación continua y diferenciada del grado de adquisición de competencia vial.

El establecimiento de unas enseñanzas mínimas en Educación Vial es importante porque:

- Facilita el aprendizaje y la adquisición de competencias viales de forma continua a lo largo de la vida.
- Mejora la pertinencia de la oferta educativa en relación con la Educación Vial.
- Guía al profesorado en el desarrollo de su tarea.
- Supone la base para la certificación de competencias viales.
- Da soporte al diseño de programas y materiales educativos.

La finalidad de la implementación de un currículo de enseñanzas mínimas en Educación Vial no pretende en ningún caso modificar o ampliar los currículos

educativos actuales, sin servir de orientación y guía para la organización administrativa y la práctica docente. Su pretensión es servir de instrumento para la concreción de los currículos de tal modo que se asegure una formación común a todos los alumnos y alumnas dentro del sistema educativo español y que garantice la validez de los certificados correspondientes. Dicha formación facilitaría de forma efectiva y eficaz la continuidad, progresión y coherencia del aprendizaje en un área con escaso desarrollo en España hasta la fecha.

Sin que ello suponga perjuicio alguno para la concreción posterior de dichas enseñanzas por parte de las Comunidades Autónomas y los centros educativos, según lo prescrito por la normativa educativa. Con ello se pretende que, tanto administraciones como centros educativos, jueguen un papel activo a la hora de dar respuesta a las necesidades en Educación Vial que puedan tener en razón de su contexto social, económico y cultural, con el fin de que el currículo sea un instrumento válido para dar respuesta a las características y a la realidad educativa de cada centro y su alumnado.

6.4 Principios generales

Las enseñanzas conducentes a la obtención de los diferentes certificados en materia de Educación Vial tendrán un carácter transversal al currículo y será optativa para las administraciones educativas y/o los centros educativos.

En la educación post-obligatoria (Bachillerato y Módulos de Formación Profesional de Grado Medio), la Educación Vial podrá estar presente en forma de módulos formativos, signaturas o incluso bloques de contenido.

Siguiendo el ejemplo de iniciativas de éxito en nuestro entorno europeo, al finalizar la etapa de Educación Secundaria Obligatoria se prestará especial atención a incentivos como pueden ser el acceso gradual a la conducción a través de la conducción acompañada por parte de aquellos alumnos cuyos padres, madres y/o tutores den su autorización.

6.5 Fines

La finalidad de la Educación Vial a través del diseño e implantación de su certificación

específica es contribuir a que los alumnos y las alumnas adquieran las competencias básicas para el ejercicio de la movilidad sostenible y la seguridad vial, especialmente en sus aspectos cívico, humanístico, ecológico y tecnológico; desarrollando y consolidando en ellos hábitos responsables y saludables que les permitan desarrollar una actitud positiva, responsable y de confianza ante la seguridad vial.

6.6 Objetivos

Con carácter general, se pretende que la Educación Vial contribuya a una socialización temprana y al desarrollo de capacidades que permitan a los alumnos y alumnas:

- Adquirir y aplicar conocimientos en relación a las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras.
- Crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de respeto, tolerancia, de calidad de vida, seguridad vial y calidad medioambiental.
- Desarrollar comportamientos acordes con una movilidad sostenible, racional y segura para todos.

Con el objetivo de conseguir respuestas adecuadas (seguras y fluidas) ante las distintas situaciones de tráfico en las que las personas se ven inmersas, ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

6.7 Requisitos de los centros

Los centros que impartan las enseñanzas conducentes a la obtención de un certificado en Educación Vial deberán estar acreditados por la Administración educativa competente. La Dirección General de Tráfico, siempre que existan acciones formativas para dichos centros, comprobará anualmente las acreditaciones realizadas, revisando el cumplimiento de las condiciones establecidas para dicha acreditación.

Los centros en los que se imparta las enseñanzas conducentes a estos certificados serán aquellos en los que se impartan las enseñanzas oficiales y deberán cumplir con los mismos requisitos que la normativa educativa establece con carácter general.

1. Las acciones formativas correspondientes a certificados en Educación Vial de Nivel I y II podrán impartirse en los siguientes centros:

- a) Los centros que impartan las enseñanzas del segundo ciclo de la Educación Infantil, la Educación Primaria y la Educación Secundaria según lo establecido en el Real Decreto 132/2010, de 12 de febrero, por el que se establecen los requisitos mínimos de los centros que imparten enseñanzas correspondientes a las etapas de Infantil, Primaria y Educación Secundaria Obligatoria.

2. Las acciones formativas correspondientes a los certificados en Educación Vial de Nivel III podrán impartirse en los siguientes centros:

- a) Los centros anteriormente señalados cuando impartan enseñanzas de Bachillerato en virtud de lo establecido en el Real Decreto 132/2010, de 12 de febrero, por el que se establecen los requisitos mínimos de los centros que imparten enseñanzas correspondientes a Educación Secundaria, entre las que se encuentra el Bachillerato.
- b) Centros Integrados de Formación Profesional conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1558/2005, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos básicos de los Centros integrados de formación profesional. En estos centros, la programación de la oferta modular asociada a unidades de competencia incluidas en títulos de formación profesional y certificados de profesionalidad será la misma.
- c) Centros de Referencia Nacional, con la finalidad de innovación y experimentación que se establece en el artículo 11.7 de la Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional y en el Real Decreto 229/2008, de 15 de febrero, por el que se regulan los Centros de Referencia Nacional en el ámbito de la formación profesional.
- d) Centros propios de la administración educativa que reúnan los requisitos necesarios para impartir las enseñanzas conducentes a los certificados de movilidad segura y sostenible.
- e) Centros o entidades de formación públicos o privados acreditados por la administración laboral competente según lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 395/2007, de 23 de marzo, por el que se regula el subsistema

de formación profesional para el empleo.

En todo caso, la formación deberá adecuarse a las necesidades educativas de los certificados en Educación Vial y estos centros educativos y/o de formación deberán estar acreditados por la Dirección General de Tráfico.

6.8 Requisitos del profesorado

Para poder impartir la formación correspondiente a cada uno de los bloques de contenido, el profesorado deberá reunir los requisitos de formación relacionados de forma específica con los contenidos que se incluyan en las actividades que imparta y en relación al bloque temático en el que se incluyan. Estos requisitos deben garantizar el dominio de los conocimientos y las técnicas relacionadas con la unidad de competencia a la que está asociado el módulo, y se verificarán mediante la correspondiente acreditación y/o experiencia profesional en el campo de las competencias relacionadas con el módulo formativo.

En cualquier caso, para impartir enseñanzas o plantear actividades relacionadas con los bloques de contenido, será requisito que el formador acredite:

1. Poseer competencia en seguridad vial:
 - a) Estar en posesión del carnet de conducir con una antigüedad mínima de 3 años y ser conductor en activo.
 - b) Estar en posesión de titulaciones relacionadas con la Seguridad Vial y/o la Movilidad Sostenible que sumen al menos un total de 100 horas. Estarán exentos de este requisito los docentes que impartan enseñanzas relacionadas con la inteligencia emocional y la atención consciente.
2. Poseer competencia docente. Para acreditar la competencia docente requerida, el profesor o persona experta deberá:
 - a) Estar en posesión de las titulaciones universitarias oficiales de licenciado en Pedagogía, Psicopedagogía o de Maestro en cualquiera de sus especialidades, de un título universitario de graduado en el ámbito de la Psicología o de la Pedagogía, o de un título universitario oficial de posgrado en los citados ámbitos.

- b) Poseer una titulación universitaria oficial distinta de las indicadas en el apartado anterior y además se encuentren en posesión del Certificado de Aptitud Pedagógica o de los títulos profesionales de Especialización Didáctica y el Certificado de Cualificación Pedagógica. Asimismo estarán exentos quienes acrediten la posesión del Máster Universitario habilitante para el ejercicio de las Profesiones reguladas de Profesor de Educación Secundaria Obligatoria y Bachillerato, Formación Profesional y Escuelas Oficiales de Idiomas y quienes acrediten la superación de un curso de formación equivalente a la formación pedagógica y didáctica exigida para aquellas personas que, estando en posesión de una titulación declarada equivalente a efectos de docencia, no pueden realizar los estudios de máster, establecida en la disposición adicional primera del Real Decreto 1834/2008, de 8 de noviembre, por el que se definen las condiciones de formación para el ejercicio de la docencia en la educación secundaria obligatoria, el bachillerato, la formación profesional y las enseñanzas de régimen especial y se establecen las especialidades de los cuerpos docentes de enseñanza secundaria.
- c) Estar en posesión del certificado de profesionalidad de formador ocupacional o del certificado de profesionalidad de docencia de la formación relacionada con el transporte.
- d) Acrediten una experiencia docente contrastada de al menos 600 horas en los últimos diez años en formación vial o del sistema educativo o en cualquier otra área de las incluidas en los certificados.

Estarán exentos de cualquiera de estos requisitos la Policía Local, con independencia de la forma en que participe en estos programas, y los miembros de las Asociaciones de víctimas de tráfico cuando su participación en las acciones educativas que se lleven a cabo tenga un valor meramente testimonial.

6.9 Atención a la diversidad

Corresponderá a los centros adoptar las medidas necesarias para adaptar los

contenidos y/o el acceso a los contenidos del currículo de Educación Vial a las necesidades de aquellos alumnos con dificultades específicas de aprendizaje.

Los centros docentes desarrollarán y completarán las medidas de atención a la diversidad adaptándolas a las características de los alumnos y a su realidad educativa. Asimismo, arbitrarán métodos que tengan en cuenta los diferentes ritmos de aprendizaje de los alumnos, favorezcan la capacidad de aprender por sí mismos y promuevan el trabajo en equipo.

6.10 Integración de la competencia vial en los currículos escolares

En la actualidad, los currículos de cada una de las etapas educativas se organizan por áreas en las etapas de Infantil y Primaria, y por materias en la etapa de Educación Secundaria. Con esta organización en áreas y materias se pretende que todos los alumnos y las alumnas alcancen los objetivos educativos y, en consecuencia, se adquieran las competencias básicas identificadas por la Unión Europea. Las competencias básicas que permiten poner el acento en aquellos aprendizajes que se consideran imprescindibles, desde un planteamiento integrador y orientado a la aplicación de los saberes adquiridos y, que los alumnos y alumnas deben haber desarrollado al finalizar la enseñanza obligatoria para poder lograr su realización personal, ejercer la ciudadanía activa, incorporarse a la vida adulta de manera satisfactoria y ser capaces de desarrollar un aprendizaje permanente a lo largo de la vida.

No existe, sin embargo, una relación unívoca entre la enseñanza-aprendizaje de determinadas materias y el desarrollo de unas competencias determinadas. Cada una de las materias contribuye al desarrollo de diferentes competencias y, a su vez, cada una de las competencias básicas se alcanza como consecuencia del trabajo en varias materias. Por esta razón, es en el currículo de cada una de las áreas o materias donde han de buscarse los referentes que permitan el desarrollo y adquisición de las competencias propias de cada etapa. Así pues, en el desarrollo curricular de cada área o materia (tanto a nivel normativo como de programación) se incluyen referencias

explícitas a cómo se trabajan en ellas cada una de las competencias básicas. Por otro lado, tanto los objetivos como la propia selección de los contenidos buscan asegurar el desarrollo de todas ellas y los criterios de evaluación sirven de referencia para valorar el progresivo grado de adquisición de las competencias básicas.

Entendida como un contenido transversal, tradicionalmente se ha venido identificando la Educación Vial con la competencia social y ciudadana, en la medida en que en la competencia social y ciudadana se integran conocimientos diversos y habilidades complejas que permiten comprender la realidad social y participar en la vida social desde una perspectiva de cooperación, convivencia y de ejercicio de una ciudadanía responsable. Consecuentemente, la Educación Vial se inscribe dentro del currículo educativo y es posible abordar los contenidos y procesos de enseñanza-aprendizaje relacionados con la Educación Vial desde cualquier área o materia cuando ésta contribuye al desarrollo de la competencia social y ciudadana.

La intención de esta propuesta no es alterar o modificar en modo alguno el currículo establecido para cada una de las etapas, como tampoco pretende modificar el catálogo de competencias básicas en educación. El objetivo de esta iniciativa es el diseño y la implementación de un instrumento de evaluación que permita poner en relieve todas aquellas acciones educativas que se están llevando a cabo en las escuelas en relación con la Educación Vial y que no son posibles de cuantificar y valorar de forma específica dentro de la organización curricular actual. Todo ello con el objeto por un lado de detectar posibles carencias educativas y contribuir a la mejora de la Educación Vial y, por otro, de sentar las bases que propicien la educación y la formación viales como un proceso de enseñanza-aprendizaje continuo a lo largo de la vida de los ciudadanos.

Proveniente de la formación para el empleo, el enfoque por competencias viene empleándose cada vez más en los últimos años. Ámbitos como la formación profesional o el aprendizaje de lenguas extranjeras, cuentan desde hace años con marcos de referencia (el MECU y el MCER respectivamente) que permiten valorar los niveles de competencias profesionales y lingüísticas adquiridos por el alumnado

(VÉANSE LOS ANEXOS: NIVELES DE CUALIFICACIÓN PROFESIONAL Y NIVELES DE COMPETENCIA LINGÜÍSTICA).

La principal contribución del enfoque competencial es orientar las enseñanzas, al permitir identificar los contenidos y criterios de evaluación que permiten el avance progresivo en el desarrollo de determinadas habilidades, actitudes y comportamientos, como pusieron de manifiesto los ámbitos de enseñanza-aprendizaje de oficios y de lenguas extranjeras. **Esta es la razón que lleva a reivindicar la ‘competencia vial’ como un ámbito competencial de igual rango que la ‘competencia profesional’ y la ‘competencia lingüística’.** Competencias que en la actualidad comprenden esferas de formación diferenciadas sin que ello impida que sus niveles de competencia sean adquiridos desde el currículo escolar a través de la adquisición y desarrollo de las competencias básicas establecidas dentro del ámbito educativo.

Hacer hincapié, por tanto, en un enfoque de la Educación Vial desde la ‘competencia vial’ exige orientar los instrumentos de identificación y evaluación de los procesos de enseñanza-aprendizaje de tal modo que sea posible establecer los niveles de adquisición de competencia vial por parte del alumnado, con el fin de valorar en qué grado los alumnos y alumnas son capaces de enfrentarse a las demandas de una movilidad segura y sostenible.

Con este fin, la propuesta de acreditación y certificación de niveles de competencia vial en la escuela se articulará del siguiente modo:

NIVEL I. Básico: se mueve adoptando cada uno de los roles (peatón, usuario de transporte, conductor) en contextos familiares y rutinarios. Realiza algunos desplazamientos complejos y no rutinarios bajo la tutela de un adulto.

NIVEL II. Iniciación: Se mueve adoptando cualquier rol en una mayor variedad de contextos, sigue estrategias complejas y no rutinarias. Posee mayor responsabilidad y autonomía.

NIVEL III. Umbral: Es capaz de moverse en contextos impredecibles. Tiene conocimiento de cómo se llevan a cabo desplazamientos técnicos o profesionales,

aunque aún no es capaz de ejecutarlos con plena autonomía y requiere de cierta tutela y/o compañía de un experto.

Se propone que la Educación Vial se aborde en las diferentes etapas del sistema educativo, desde la Educación Infantil, pasando por la Educación Secundaria Obligatoria e incluyendo Bachillerato y la Formación Profesional Básica y de Grado Medio. La administración educativa formulará, con carácter orientador, el modelo posible de distribución de objetivos y contenidos en las diferentes etapas y ciclos, para que los alumnos y alumnas puedan ir adquiriendo las competencias propias de cada etapa. Igualmente, se recomienda que en el Proyecto curricular de centro y en el Proyecto curricular de etapa se incluyan las orientaciones generales para la incorporación de la Educación Vial según recogen el Real Decreto 126/2014, de 28 de febrero, por el que se establece el currículo básico de la Educación Primaria; el Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, por el que se establece el currículo básico de la Educación Secundaria Obligatoria y del Bachillerato; y el Real Decreto 127/2014, de 28 de febrero, por el que se regulan aspectos específicos de la Formación Profesional Básica de las enseñanzas de formación profesional del sistema educativo,

6.10.1 Educación infantil (3-6 años de edad)

Principios generales

La educación infantil tiene carácter voluntario y comprende desde el nacimiento hasta los seis años de edad.

La Educación Vial en esta etapa tendrá un carácter propedéutico para la etapa de Educación Primaria.

Corresponderá a las Administraciones educativas fomentar una primera aproximación a la Educación Vial en los aprendizajes del segundo ciclo de la educación infantil, especialmente en el último año que es cuando los niños hacen la transición al colegio.

Con objeto de respetar la responsabilidad fundamental de las madres y padres o tutores en esta etapa, los centros de educación infantil cooperarán estrechamente con ellos también en lo referido a la Educación Vial.

Objetivos de la Educación Vial en infantil

Para esta etapa la actual ley educativa no contempla entre sus objetivos ninguno que haga referencia explícita a la Educación Vial.

Por ello sería conveniente que un equipo de expertos estableciera una serie de objetivos que garanticen la iniciación a la comprensión de la necesidad y racionalidad del cumplimiento de normas básicas de seguridad vial, que permitan la adquisición de hábitos y comportamientos básicos que serán desarrollados durante la etapa siguiente.

A modo de ejemplo y a la luz de los materiales pedagógicos elaborados y las prácticas educativas que están llevando a cabo algunos centros, se puede concluir que los niños y niñas al finalizar esta etapa deberían ser capaces de:

1. Realizar desplazamientos habituales y rutinarios adquiriendo diferentes roles.
2. Adquirir progresivamente autonomía como peatón en sus actividades de desplazamiento habituales.
3. Relacionarse con los demás y adquirir progresivamente pautas elementales de convivencia y relación social especialmente en espacios de uso común: el aula, el patio, los aseos, pasillos, etc.), así como ejercitarse en hábitos adecuados de desplazamiento (respeto de normas, ceder el paso, esperar turno, ritmo y velocidad adecuados, etc.).
4. Usar medidas de protección y seguridad vial en sus desplazamientos habituales, como por ejemplo: llevar casco en los desplazamientos en bicicleta y el uso de cinturón cuando viajan como pasajeros en un vehículo.
5. Observar y realizar críticas cuando se realizan prácticas inadecuadas o malos hábitos en seguridad vial.
6. Desarrollar habilidades comunicativas que impliquen el uso del lenguaje vial.

Organización y principios pedagógicos

La etapa de educación infantil se ordena en dos ciclos. La Educación Vial se tratará durante el segundo ciclo, momento en el que los niños y niñas ya poseen mayor autonomía en sus movimientos.

Las Administraciones educativas y/o centros determinarán los contenidos educativos de segundo ciclo de la educación infantil de acuerdo con lo previsto en el programa de certificación escolar en Educación Vial.

En la medida en que no es una etapa obligatoria, las acciones educativas que se realicen en el segundo ciclo de esta etapa computarán dentro de las unidades de competencia a completar durante la etapa de educación primaria.

Las acciones en Educación Vial para el segundo ciclo la etapa de educación infantil será recogido por los centros educativos en su propuesta pedagógica de centro y de etapa.

Los contenidos de Educación Vial relativos a la experiencia como peatón, usuario de transporte público y usuario de transporte privado se integrarán dentro de las áreas de conocimiento de esta etapa y se abordarán por medio de actividades globalizadas que tengan interés y significado para los niños.

Los métodos de trabajo se basarán en experiencias, actividades y el juego y se realizarán en un ambiente afectuoso y de confianza con el objeto de potenciar la autoestima de los niños y niñas.

Unidades de competencia

1. COMPETENCIA COMO PEATÓN

En esta unidad de competencia se recomienda que se traten al menos los siguientes contenidos:

-La vía pública: partes que la componen y sus funciones; espacios de circulación; uso adecuado de la calle y de la acera.

-*El peatón*: pautas para cruzar la calle de forma segura; entrada y salida de la escuela; derechos y obligaciones; accidentes más frecuentes; normas de seguridad y prevención; señalización y lenguaje vial.

-*Normas de circulación*: prioridades de paso entre peatones y vehículos; prioridades entre peatones.

2. COMPETENCIA COMO PASAJERO Y USUARIO DE MEDIO DE TRANSPORTE

En esta unidad de competencia se recomienda que se traten al menos los siguientes contenidos:

-*Los medios de transporte*: Medios de transporte de uso público y privado.

-*Situaciones de riesgo*: Peligros y situaciones de riesgo como pasajero y viajero de transporte público; derechos del niño como viajero.)

-*Comportamientos adecuados*: comportamientos adecuados (espera, subida y descenso de los medios de transporte habituales); iniciación a la observación y crítica a los usuarios de transporte imprudentes.

6.10.2 Educación primaria (6-12 años de edad)

Principios generales

La educación primaria es una etapa educativa que comprende seis cursos académicos, que se cursan entre los seis y los doce años de edad.

En la medida que la educación infantil no es obligatoria, la totalidad de acciones en Educación Vial podrán concentrarse en esta etapa o distribuirse entre ambas, siempre y cuando la suma sea de 75 horas en su conjunto.

Según establece la Ley Orgánica de Educación (en su versión consolidada), cap. II, art. 17, uno de los objetivos de esta etapa será “fomentar la Educación Vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico”.

Objetivos de la Educación Vial en Primaria

Del mismo modo que en la etapa anterior, sería conveniente que un equipo de expertos definiese los objetivos básicos y de carácter específico en relación a la Educación Vial para esta etapa con el objeto de guiar la práctica educativa.

En este sentido, pueden servir de orientación los objetivos señalados por la DGT en su *Guía didáctica de Educación Vial para el primer ciclo de Primaria* (2010)² y que son los siguientes:

1. Conocer el entorno físico de la localidad en relación con el tráfico y desarrollar hábitos de conciencia ciudadana en relación a la circulación.
2. Conocer las normas de circulación peatonal y adquirir hábitos de comportamiento prudencia en el uso de las vías públicas urbanas e interurbanas como peatón, identificando sus diferentes elementos y características.
3. Aumentar de forma progresiva el conocimiento del entorno y desarrollar hábitos de orientación y nociones espaciales básicas y aplicativas.
4. Desarrollar y adquirir hábitos de comportamiento correcto en relación con el tráfico orientados a la adquisición del sentido vial.
5. Utilizar adecuadamente y con sentido de la responsabilidad los transportes particulares y colectivos como viajero.
6. Valorar la importancia que tiene el respeto de las normas y señales de tráfico y conocer su significado.

No obstante, sería conveniente que un equipo de expertos adaptase estos objetivos a las necesidades de nuestro contexto social y educativo y que a su vez concretase la

² La *Guía didáctica de Educación Vial para el primer ciclo de Primaria* (2010) elaborada por la DGT puede ser consultada en el siguiente enlace:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/guia-didactica-de-educacion-vial-para-el-primer-ciclo-de-la-educacion-primaria.shtml>

consecución de estos objetivos a través de un catálogo concreto de acciones y experiencias educativas específicas, priorizando el aprendizaje a través de la experiencia en contextos reales de circulación que permitan al alumnado desarrollar los hábitos y comportamientos en seguridad vial necesarios una movilidad segura y sostenible en cualquiera de sus roles y acorde a la etapa de desarrollo en la que se encuentran.

Organización y principios pedagógicos

Las acciones que comprenden cada unidad de competencia se distribuirán del modo que considere oportuno cada Administración educativa y/o centro educativo poniendo especial atención a su tratamiento en el último curso.

Cada una de las unidades de competencia deberán representar al menos el 30% del total de horas establecido para la obtención de la certificación final (75 horas).

Se recomienda que la Educación Vial en esta etapa reciba un tratamiento específico en algunas de las áreas de la etapa (especialmente en las áreas de Ciencias Sociales, Educación Física, Religión y Valores Sociales y Cívicos), sin que ello impida que sea abordada como un tema transversal desde el resto de áreas.

Los centros podrán incluir la Educación Vial dentro de su oferta educativa como una actividad extraescolar.

Unidades de competencia

Según coinciden en señalar algunos de los países consultados y las iniciativas en curso de ámbito nacional, los contenidos y criterios de evaluación deberían estructurarse según las siguientes unidades de competencia:

3. COMPETENCIA COMO PEATÓN

En esta unidad de competencia se recomienda que se traten al menos los siguientes contenidos:

-*La vía pública*: partes que la componen y sus funciones; espacios de circulación; uso adecuado de la calle y de la acera.

-*El peatón*: pautas para cruzar la calle de forma segura; entrada y salida de la escuela; derechos y obligaciones; accidentes más frecuentes; normas de seguridad y prevención; señalización y lenguaje vial.

-*Normas de circulación*: prioridades de paso entre peatones y vehículos; prioridades entre peatones.

4. COMPETENCIA COMO PASAJERO Y USUARIO DE MEDIO DE TRANSPORTE

-*La vía pública*: partes que la componen y sus funciones; espacios de circulación; uso adecuado de la calle y de la acera.

-*El peatón*: pautas para cruzar la calle de forma segura; entrada y salida de la escuela; derechos y obligaciones; accidentes más frecuentes; normas de seguridad y prevención; señalización y lenguaje vial.

-*Normas de circulación*: prioridades de paso entre peatones y vehículos; prioridades entre peatones; prioridad entre peatón y vehículo.

5. COMPETENCIA COMO CONDUCTOR DE VEHÍCULO

En esta unidad de competencia se recomienda que se traten al menos los siguientes contenidos:

-*Conducir un vehículo*: diferentes tipos de vehículos; el conductor; habilidades de conducción, aprendizaje y automatismos; normativa y exigencias para circular.

- *Bicicleta*: la bicicleta como medio de transporte; características de la movilidad en bicicleta (inestabilidad, fragilidad, peligrosidad, etc.) elementos de protección y seguridad.

-*Normas a respetar por el ciclista*: formas de circular por la vía pública y rural; normas de circulación; formas de circulación en distintos entornos.

-Factores de riesgo: maniobras inadecuadas y peligrosas; accidentes frecuentes.

6.10.3 Educación secundaria obligatoria (12-16 años de edad)

Principios generales

La etapa de educación secundaria obligatoria comprende cuatro cursos, que se cursan entre los doce y los dieciséis años de edad.

La finalidad de la Educación Vial en esta etapa consiste en lograr que los alumnos y alumnas adquieran los elementos básicos para su desarrollo adulto, especialmente en sus aspectos humanístico, científico y tecnológico; desarrollar y consolidar en ellos hábitos movilidad segura y sostenible; prepararles para su incorporación como conductores a la vía y formarles para el ejercicio de sus derechos y obligaciones como ciudadanos responsables y solidarios.

En el marco de lo dispuesto por la normativa educativa vigente, los centros educativos tendrán autonomía para organizar los grupos y las materias de manera flexible y para adoptar las medidas de atención a la diversidad adecuadas a las características de su alumnado.

Las medidas de atención a la diversidad que adopten los centros estarán orientadas a la consecución de los objetivos de la Educación Vial por parte de todo su alumnado y no podrán, en ningún caso, suponer una discriminación que les impida alcanzar los objetivos establecidos y la certificación correspondiente. Para ello los centros dispondrán de las medidas de atención a la diversidad correspondientes.

Objetivos

Para esta etapa, la actual ley educativa no contempla entre sus objetivos ninguno que haga referencia explícita a la Educación Vial.

Por ello sería conveniente que un equipo de expertos estableciera una serie de objetivos que garanticen la iniciación a la comprensión de la necesidad y racionalidad del cumplimiento de normas básicas de seguridad vial, que permitan la adquisición de

hábitos y comportamientos básicos que serán desarrollados durante la etapa siguiente.

A modo de orientación y a partir de las conclusiones extraídas del análisis comparado de otras iniciativas nacionales, se recomienda que al finalizar esta etapa el alumnado sea capaz de:

1. Asumir responsablemente sus deberes, conocer y ejercer sus derechos en el respeto a los demás, practicar la tolerancia, la cooperación y la solidaridad entre los diferentes participantes en la vía.
2. Desarrollar y consolidar hábitos responsables, seguros y saludables para la seguridad propia y de los otros para la participación segura y sostenible en la vía.
3. Entender y respetar las reglas de circulación desde la racionalidad, velando por su cumplimiento y rechazando las conductas, tanto propias como de los otros, inadecuadas o peligrosas.
4. Fortalecer sus capacidades afectivas en todos los ámbitos de la personalidad y en sus relaciones con los demás, así como aprender a gestionar las respuestas violentas, resolver pacíficamente los conflictos y desarrollar mecanismos de comunicación asertivos y eficaces en la vía.
5. Desarrollar destrezas básicas para la utilización de vehículos de uso habitual en estas edades (bicicleta y moto) para, con sentido crítico, adquirir hábitos saludables de conducción. Adquirir una preparación básica en el campo del funcionamiento y mantenimiento de estos vehículos.
6. Conocer las condiciones de obtención de las diferentes licencias de conducción y el porqué de sus limitaciones.
7. Concebir la movilidad desde un enfoque sistémico, en el que los usuarios pueden adquirir distintos roles, así como conocer e identificar los diferentes riesgos y problemas que pueden surgir en el desplazamiento.

No obstante, sería conveniente que un equipo de expertos adaptase estos objetivos a las necesidades de nuestro contexto social y educativo y que a su vez concretase la consecución de estos objetivos a través de un catálogo concreto de acciones y experiencias educativas específicas, priorizando el aprendizaje a través de la experiencia en contextos reales de circulación que permitan al alumnado desarrollar los hábitos y comportamientos en seguridad vial necesarios una movilidad segura y sostenible en cualquiera de sus roles.

Organización y principios pedagógicos

Las acciones que comprenden cada unidad de competencia se distribuirán del modo que considere oportuno cada Administración educativa y/o centro educativo poniendo especial atención a su tratamiento en el último curso.

Cada una de las unidades de competencia deberán representar al menos el 30% del total de horas establecido para la obtención de la certificación final (75 horas).

Se recomienda que la Educación Vial en esta etapa reciba un tratamiento específico en algunas de las materias de la etapa (especialmente en las materias de Geografía e Historia, Educación Física, Tecnología, Religión y Valores Éticos), sin que ello impida que sea abordada como un tema transversal desde el resto de áreas.

Los centros podrán incluir la Educación Vial dentro de su oferta educativa como una actividad extraescolar.

Unidades de competencia

Según coinciden en señalar algunos de los países consultados y las iniciativas en curso de ámbito nacional, los contenidos y criterios de evaluación deberían estructurarse según las siguientes unidades de competencia:

1. COMPETENCIA COMO PEATÓN

En esta unidad de competencia se recomienda que se traten al menos los siguientes bloques de contenidos:

-*La vía pública*: partes que la componen y sus funciones; espacios de circulación; uso adecuado de la calle y de la acera; espacios comunes.

-*El peatón*: pautas para cruzar la calle de forma segura; entrada y salida de la escuela; derechos y obligaciones; accidentes más frecuentes; normas de seguridad y prevención; señalización y lenguaje vial; intersecciones y agentes de circulación vial.

-*Normas de circulación*: prioridades de paso entre peatones y vehículos; prioridades entre peatones.

2. COMPETENCIA COMO PASAJERO Y USUARIO DE MEDIO DE TRANSPORTE.

En esta unidad de competencia se recomienda que se traten al menos los siguientes bloques de contenidos:

-*La vía pública*: partes que la componen y sus funciones; espacios de circulación; uso adecuado de la calle y de la acera.

-*El peatón*: pautas para cruzar la calle de forma segura; entrada y salida de la escuela; derechos y obligaciones; accidentes más frecuentes; normas de seguridad y prevención; señalización y lenguaje vial.

-*Normas de circulación*: prioridades de paso entre peatones y vehículos; prioridades entre peatones; prioridades entre peatón y vehículo.

3. COMPETENCIA COMO CONDUCTOR DE VEHÍCULO

En esta unidad de competencia se recomienda que se traten al menos los siguientes bloques de contenidos:

-*Conducir un vehículo*: diferentes tipos de vehículos; el conductor responsable; habilidades de conducción, aprendizaje y automatismos; normativa y exigencias para circular; código de circulación.

-*Bicicleta y/o motociclor*: la bicicleta y la moto como medios de transporte; características de la movilidad en bicicleta y en moto (inestabilidad, fragilidad,

peligrosidad, etc.) elementos de protección y seguridad; partes, principios mecánicos y funcionamiento.

-Normas a respetar por el ciclista: formas de circular por la vía pública y rural; normas de circulación; formas de circulación en distintos entornos; requisitos y exigencias específicos de la circulación en bicicleta.

-Factores de riesgo: maniobras inadecuadas y peligrosas; infracciones y accidentes frecuentes; velocidad de circulación adecuada.

6.10.4 Bachillerato (16-18 años de edad)

Principios generales

Según establece la Ley Orgánica de Educación (en su versión consolidada), cap. IV, art. 33, uno de los objetivos de esta etapa será “fomentar la Educación Vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico”.

Objetivos

A modo de ejemplo y a la luz de los materiales pedagógicos elaborados y las prácticas educativas que están llevando a cabo algunos centros, se puede concluir que el alumnado al finalizar esta etapa debería ser capaz de:

1. Consolidar hábitos responsables, seguros y saludables para la seguridad propia y de los otros para la participación segura y sostenible en la vía.
2. Entender y respetar las reglas de circulación desde la racionalidad, velando por su cumplimiento y rechazando las conductas, tanto propias como de los otros, inadecuadas o peligrosas.
3. Haber aprendido a gestionar las respuestas violentas, resolver pacíficamente los conflictos y desarrollar mecanismos de comunicación asertivos y eficaces en la vía.
4. Iniciarse en el rol de conductor.

5. Concebir la movilidad desde un enfoque sistémico, que les permita conocer e identificar los peligros más comunes que afectan a la seguridad vial.
6. Proponer soluciones creativas para los problemas inesperados e infrecuentes que pueden producirse en la vía.
7. Desarrollar una conciencia ciudadana comprometida con la movilidad segura y el desarrollo de ciudades sostenibles.

No obstante, sería conveniente que un equipo de expertos adaptase estos objetivos a las necesidades de nuestro contexto social y educativo y que a su vez concretase la consecución de estos objetivos a través de un catálogo concreto de acciones y experiencias educativas específicas, priorizando el aprendizaje a través de la experiencia en contextos reales de circulación que permitan al alumnado afianzar los hábitos y comportamientos en seguridad vial adquiridos en cursos y/o etapas anteriores.

Organización y principios pedagógicos

Las acciones que comprenden cada unidad de competencia se distribuirán del modo que considere oportuno cada Administración educativa y/o centro educativo poniendo especial atención a su tratamiento en el último curso.

Cada una de las unidades de competencia deberán representar al menos el 30% del total de horas establecido para la obtención de la certificación final (75 horas).

Se recomienda que la Educación Vial en esta etapa reciba un tratamiento específico en algunas de las materias de todas las modalidades (especialmente en las materias de Administración y gestión, Ciencias de la Tierra y el Medio Ambiente, Cultura Científica, Economía, Educación Física, Diseño, Filosofía, Psicología y Tecnología Industrial), sin que ello impida que sea abordada como un tema transversal desde el resto de materias.

Los centros podrán incluir la Educación Vial dentro de su oferta educativa como una actividad extraescolar.

Unidades de competencia

Siguiendo el ejemplo de algunos de los países consultados, los contenidos y criterios de evaluación deberían estructurarse según las siguientes unidades de competencia:

1. UNIDAD DE HÁBITOS SEGUROS Y SALUDABLES

Comprenderá los siguientes bloques de contenidos:

1) *Causas de los accidentes*: Tráfico: incumplimiento de las normas de circulación, alcohol, velocidad, distracciones (móvil, música), fatiga, etc.

2) *Prevención Primaria (medidas preventivas)*: uso de cinturón de seguridad y casco, reposacabezas, sillas de retención infantil, conductor alternativo, cruzar por pasos de cebra y semáforos, etc.

3) *Normas básicas de actuación en caso de accidente PAS (Prevención Secundaria)*, haciendo hincapié en la importancia de no mover al herido hasta que lleguen los servicios médicos para así evitar un posible agravamiento de las lesiones.

4) *Consecuencias de los accidentes de tráfico*: traumatismos craneoencefálicos, lesiones medulares (Prevención Terciaria): Problemas físicos, psicológicos, familiares y sociales a los que se enfrenta una persona después del accidente (barreras arquitectónicas, trabajo, ocio, etc.).

2. UNIDAD DE CONDUCCIÓN CONSCIENTE Y RESPONSABLE

Constará de los siguientes bloques de contenidos:

1) *Conducción responsable*: normas y códigos de circulación según los diferentes vehículos; peligros del consumo de alcohol y drogas para la conducción; adecuación de la conducción a los diferentes tipos de vía; habilidades y técnicas de comunicación efectiva durante la movilidad en la vía; cuidado de los otros y valores comunitarios.

2) *Conducción consciente*: hábitos para prevenir distracciones durante la conducción; aprendizaje y estrategias cognitivas; técnicas de autocontrol emocional al volante; autocuidado y confianza en uno mismo.

3) *Conducción eficiente y ecológica*: velocidad adecuada; gestión eficiente del combustible; medidas técnicas de seguridad y prevención de accidentes en vehículos; mecánica básica de vehículos.

3. UNIDAD DE CIUDADES PARA LA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

Comprenderá los siguientes bloques de contenidos:

1) *Teoría general de la movilidad sostenible*: El concepto de movilidad sostenible. Parámetros básicos de movilidad sostenible. La finitud de los recursos y las estrategias de resiliencia. Legislación española e internacional aplicable a la movilidad. Vehículos eficientes, normativa Euro y propulsiones alternativas. El sistema de costes del transporte.

2) *Gestión de la Movilidad Sostenible*: La incidencia del diseño de la ciudad en el esquema de movilidad. Estrategias para favorecer los desplazamientos a pie en la ciudad. Estrategias para favorecer el uso de la bicicleta en la ciudad. Criterios para la gestión del aparcamiento en la ciudad. Evaluación de la demanda de movilidad.

3) *Movilidad y Seguridad*: El concepto de seguridad vial. La seguridad vial como compromiso a nivel mundial. Normas y tratados internacionales. Organismos con planes de acción. Políticas de seguridad Vial en Europa. Análisis de accidentalidad.

6.10.5 Formación Profesional (16 años de edad en adelante)

Principios generales

La regulación contenida en esta propuesta de certificación se refiere a la formación profesional básica que forma parte del sistema educativo y a la formación profesional de grado medio.

Objetivos

Los ciclos de Formación Profesional Básica contribuirán, además, a que el alumnado adquiera o complete las competencias del aprendizaje permanente relacionadas con la Educación Vial.

Los ciclos formativos de grado medio contribuirán, además, a adquirir un nivel avanzado de competencia vial adaptada a un campo o sector profesional que permita al alumnado el aprendizaje a lo largo de la vida, a progresar en el sistema educativo, y a incorporarse a la vida activa con unos conocimientos y competencias viales de responsabilidad, autonomía, seguridad y sostenibilidad.

Organización y principios pedagógicos

Estas enseñanzas se organizan en módulos, de duración variable, que integra contenidos teórico-prácticos adecuados a los diversos campos profesionales. Los contenidos de Educación Vial estarán incluidos dentro de todos los ciclos formativos de nivel básico y dentro de los ciclos formativos de grado medio con preferencia dentro de aquellos relacionados con el transporte.

El Grupo de Trabajo en Educación Vial deberá desarrollar reglamentariamente las medidas que resulten necesarias para permitir la correspondencia, a efectos de equivalencia y convalidación, de los certificados en Educación Vial (Niveles II y III), con los módulos y/o bloques de contenido de los planes de estudio de los ciclos formativos de la Formación Profesional, a través de las unidades de competencia acreditadas.

Unidades de competencia

Se recomienda que las unidades de competencia y los bloques de contenidos correspondientes a la Formación Profesional Básica sean los mismos que para la Educación Secundaria Obligatoria.

En el caso de los ciclos de Formación Profesional de Grado Medio se recomienda que sean los mismos que para el Bachillerato.

6.11 Evaluación durante la etapa

La evaluación del aprendizaje del alumnado será continua y diferenciada según las distintas unidades de competencia. El profesorado de cada materia decidirá, al término del curso, si el alumno o alumna ha logrado los objetivos y ha alcanzado un nivel competencial satisfactorio para cada unidad de competencia establecida.

Se considerará que un alumno o alumna ha realizado satisfactoriamente una acción educativa en materia vial siempre que se considere que ha logrado los objetivos y ha alcanzado el grado de adquisición de competencia correspondiente. De no ser así, se le otorgará la oportunidad de realizar de nuevo dicha práctica u otras semejantes establecidas por los centros en un plan específico de refuerzo o recuperación.

Los centros docentes realizarán una evaluación individualizada a todos los alumnos y alumnas al finalizar cada curso en el que la Educación Vial reciba tratamiento, según dispongan las Administraciones educativas y/o los centros, en la que se comprobará y acreditará el grado de adquisición de competencia vial. De resultar desfavorable esta evaluación, el equipo docente deberá adoptar las medidas ordinarias o extraordinarias más adecuadas.

El centro educativo en el que se encuentre inscrito el alumno será el encargado de evaluar, computar el número de horas y acreditar la superación de cada una de las unidades de competencia por parte de alumnado.

El resultado de la evaluación se recogerá en un informe, que será entregado a los padres, madres o tutores legales y que tendrá carácter informativo y orientador para los centros, así como para los equipos docentes, los padres, madres o tutores legales y los alumnos y alumnas. En dicho informe se hará constar el tipo de acción realizada, su vinculación a la unidad de competencia correspondiente, su computación en horas y la calificación de 'apto' o 'no apto' según sea el caso. Este documento constituirá la acreditación en competencia vial del alumnado.

Se recomienda el establecimiento de las medidas más adecuadas para que las condiciones de realización de las evaluaciones se adapten a las necesidades del alumnado con necesidades educativas especiales.

6.12 Evaluación final de etapa

Los centros docentes realizarán una evaluación individualizada a todos los alumnos y alumnas en el último curso de cada etapa, esta podrá consistir en una ponderación de las calificaciones obtenidas en cada uno de los cursos o en una prueba específica.

El gobierno, previa consulta a las Comunidades Autónomas, establecerá los criterios de evaluación y las características generales de las acciones educativas, así como su correspondiente computación en horas con el fin de asegurar unos criterios y características de evaluación comunes a todo el territorio.

El resultado de la evaluación se expresará mediante las calificaciones de 'apto' y 'no apto'. El nivel I en competencia vial obtenido por cada alumno o alumna se hará constar en un informe, que será entregado a los padres, madres o tutores legales y que tendrá carácter informativo y orientador para los centros en los que los alumnos y alumnas, así como para los equipos docentes, los padres, madres o tutores legales y los alumnos y alumnas.

El centro educativo en el que se encuentre inscrito el alumno será el encargado de evaluar, computar el número de horas y acreditar la superación de cada una de las unidades de competencia por parte de alumnado.

6.13 Certificación

La certificación será otorgada a los alumnos que hayan realizado al menos 75 horas en el caso del Nivel I del CEMSS y otras 75 horas para el Nivel II del CEMSS, y otras 75 horas en el caso del CECV.

Estos certificados acreditan el conjunto de competencias en Educación Vial que capacitan para el acceso a la formación vial y en ningún caso eximen de la obtención del permiso de conducir.

Tendrán carácter oficial y validez en todo el territorio nacional y serán expedidos por la DGT en todos los casos y en el caso de los certificados escolares por los órganos competentes en materia de educación de las Comunidades Autónomas.

Los alumnos que hayan superado las unidades de competencia y alcanzado el número de horas establecido para cada etapa obtendrán al final de cada una de ellas la certificación correspondiente, a saber:

- Un **CERTIFICADO ESCOLAR EN MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE (CEMSS)** de Nivel I y de Nivel II que comprende las etapas de Educación Infantil y Primaria para la obtención del primero y la Educación Secundaria Obligatoria o Formación Profesional Básica, para la obtención del segundo.
- Un **CERTIFICADO ESCOLAR DE CONOCIMIENTO VIAL (CECV)** de Nivel III que se obtiene en las enseñanzas de Bachillerato o Formación Profesional de Grado Medio y/o Superior.

Los tres niveles de certificación serán independientes. No será obligatorio haber obtenido el certificado en movilidad segura y sostenible para la obtención del certificado en conocimiento vial, aunque se recomienda que los alumnos pasen por los diferentes niveles para afianzar su grado de adquisición de competencia vial.

En ningún caso estos certificados sustituirán al carnet de conducir.

6.14 Reconocimientos

El reconocimiento y el disfrute de una serie de beneficios para todos los implicados en el proceso de acreditación y certificación escolar de la competencia vial tienen dos finalidades importantes. En primer lugar, integrar los diferentes procesos de enseñanza-aprendizaje, tanto educativos como formativos, relacionados con la movilidad segura y sostenible en un continuo coherente, progresivo y lineal. En segundo lugar, permitir a todos los alumnos y alumnas integrar sus aprendizajes, ponerlos en relación con distintos tipos de contenidos y utilizarlos de manera efectiva en diferentes situaciones y contextos.

6.14.1 Para el alumnado

Dado que el objetivo principal de los certificados en Educación Vial pretenden promover los principios de movilidad segura, contribuir a la mejora de la formación vial que reciben los jóvenes y al establecimiento de una Educación Vial a lo largo de la vida, los beneficios que aporte la obtención de este certificado deben suponer siempre un “complemento” a la formación ya existente y no una disminución.

Serían recomendables beneficios que fomentaran la movilidad y la creación de un espacio de movilidad sostenible y seguro, no sólo a nivel nacional sino europeo siguiendo la estela de iniciativas ya existentes como el “carnet joven”, el “carnet de alberguista” o el “Interrail Pass”.

En este sentido, se proponen los siguientes:

A. Para los alumnos que hayan obtenido un Certificado Escolar en Movilidad Segura y Sostenible (incluye 2 niveles: 1) Infantil, Primaria/3-12 años y 2) ESO/12-16 años):

Para alumnos de Infantil y Primaria:

- Obtención de un carnet que permita el alquiler de bicicletas dentro de todo el ámbito nacional.
- Descuento en transporte urbano.
- Descuentos en materiales (repuestos de bicicleta, monopatín, ropa de trekking, etc.).

Para alumnos de Secundaria:

- Obtención de un carnet que permita el alquiler de bicicletas en cualquier país europeo.

Recomendación: Siguiendo los principios de la Carta Europea sería interesante fomentar la creación de un espacio común de movilidad en bicicleta a través del establecimiento de una red de alquiler de bicicletas gratuito para aquellos que dispongan del certificado.

- Descuentos en medios de transporte urbano de ámbito nacional y en países pertenecientes a la Carta de Movilidad Europea.
- Descuentos en materiales (repuestos de bicicleta, monopatín, ropa de trekking, etc.).
- Posibilidad de formar parte de una red de voluntarios para acompañamiento de peatones y usuarios de transporte dependientes.
- Posibilidad de obtener el primer punto accesorio a los puntos del carnet.
- Posibilidad a la aproximación a entornos de circulación a través de la Conducción Acompañada (sólo para aquellos alumnos que hayan superado los niveles I y II, obtenido el certificado en Movilidad Segura y Sostenible y cuenten con el consentimiento de sus progenitores o tutores legales).

Recomendaciones para la Conducción Acompañada:

El modelo que se alinea con modelos ya en curso en otros países como Alemania y Bélgica. Para aquellos alumnos y alumnas que lo deseen y cuenten con la aprobación de sus tutores legales, se propone una iniciación a la conducción a través de la fórmula de Conducción Acompañada.

Para ello se propone que los alumnos sigan los siguientes pasos:

1º Obtención del Certificado Escolar en Movilidad Segura y Sostenible, Nivel 1.

2º Obtención del Certificado Escolar en Movilidad Segura y Sostenible, Nivel 2.

3º Obtención del Certificado Escolar en Conocimiento Vial, Nivel 3.

4º Superación de un examen teórico (de contenidos similares a los del examen teórico tradicional que conduce al carnet de conducir) en un centro especializado de formación vial (autoescuela), con el objeto de valorar que poseen los conocimientos suficientes para acceder a prácticas de conducción en entornos reales.

Tras la superación de la prueba, los alumnos y alumnas podrán tener acceso a un número determinado de clases prácticas en las condiciones que se estimen oportunas.

De este modo, los jóvenes podrían acceder a una licencia con carácter temporal que les permitiese la circulación en compañía de un tutor autorizado denominada 'Licencia Tutorizada de Conducción' (LT) y para cuya implantación deberían establecerse las condiciones oportunas para su desarrollo.

Siguiendo los ejemplos de otras iniciativas ya en curso, los requisitos de este tutor podrían ser: ser mayor de 30 años; tener una antigüedad de 5 años en el carnet de conducir; tener todos los puntos del carnet de conducir; no haber cometido infracciones de tráfico graves en los últimos 3 años; poseer vehículo propio y contar con una autorización de carácter oficial para el desempeño de su tarea.

Los vehículos en los que el conductor sea un menor de edad que se inicia a la conducción a través de esta modalidad deberán ir adecuadamente identificados a través de una pegatina (con las siglas 'LT') que irá pegada en el lado izquierdo del capó trasero. Las limitaciones para este tipo de vehículos podrían ser similares a las de los conductores noveles (L).

B. Para los alumnos que hayan obtenido un Certificado Escolar en Conocimiento Vial (Bachillerato y FPGM/16-18 años):

- Obtención de un carnet que permita el alquiler de bicicletas en cualquier país europeo (de forma totalmente gratuita o con descuento).
- Descuentos en medios de transporte urbano de ámbito nacional y en países pertenecientes a la Carta de Movilidad Europea.
- Descuentos en los cursos de autoescuela que conducen al carnet de conducir.
- Descuentos en materiales (repuestos de bicicleta, talleres, equipamiento para moto, etc.)

- Posibilidad de formar parte de una red de voluntarios para acompañamiento de peatones, usuarios de transporte y conductores dependientes.
- Reducción del tiempo que debe llevarse la “L” una vez obtenido el carnet.
- Posibilidad de obtener el segundo punto accesorio del carnet de conducir.
- Posibilidad a la aproximación a entornos de circulación a través de la Conducción Acompañada (para aquellos alumnos que no se hayan iniciado con anterioridad).

6.14.2 Para el profesorado

Las Administraciones educativas velarán por que el profesado reciba el trato, la consideración y el respeto acordes con la importancia social de la tarea que llevan a cabo. Para ello, prestarán una especial atención a la consideración y reconocimiento social de su función docente que se plasmará en forma de:

- Descuentos en medios de transporte urbano nacional y países pertenecientes a la Carta de Movilidad Europea.
- Descuentos en medios de transporte urbano.
- Alquiler gratuito de bicicletas, cuando este servicio sea dependientes de los poderes públicos. A tal fin, los directores de los centros educativos facilitarán al profesorado la acreditación correspondiente.
- Mérito baremable en los concursos-oposición y sexenios.
- Un punto más en el carnet de conducir.

6.14.3 Para los centros

- Participación en la Red de Escuelas por la Educación Vial.
- Obtención de la mención de excelencia.

6.15 Premios

La DGT en colaboración con el Ministerio de Educación y Ciencia, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas, podrán establecer, por sí mismos o en colaboración con otras entidades, premios y concursos de carácter estatal destinados a alumnos, profesores o centros escolares, con el objeto de impulsar la Educación Vial y contribuir a la difusión entre los distintos centros escolares de los trabajos y experiencias que hayan merecido dicho reconocimiento por su calidad y esfuerzo.

7. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA PROPUESTA

A lo largo de la experiencia piloto y con la finalidad de realizar la atención, el seguimiento y el apoyo que el proyecto requiere, sugerimos que se podría desarrollar un proceso de coordinación del proyecto tanto desde la Dirección General de Tráfico, con reuniones de formación de ámbito nacional, asesoramiento específico y formación on-line, como desde las Consejerías de Educación de las diferentes Comunidades Autónomas. En cada centro se creará un Grupo de Trabajo en Educación Vial que será atendido desde la Consejería de Educación a través del mecanismo que estime conveniente.

Se realizará una evaluación global de las unidades de competencia, una evaluación sectorial, de los programas, de las condiciones de aprendizaje y de los actores que intervienen en el proyecto, con la finalidad de confirmar que las iniciativas que se lleven a cabo cumplan con los requisitos mínimos establecidos para la mejora de la competencia vial de nuestros alumnos.

El programa estará sujeto a una evaluación rigurosa del impacto cuyos resultados serán la base para la consideración de la “idoneidad” de la propuesta. Se realizará el diseño de la evaluación antes de lanzar el proyecto y se tomará en cuenta las iniciativas ya existentes en Educación Vial. El sistema de monitoreo y supervisión apoyará la implementación posterior de la iniciativa y mantendrá el mejoramiento continuo de las actividades. Asimismo, se registrarán los cambios y adaptaciones necesarias para su posterior difusión y adecuación y a los contextos específicos de las comunidades autónomas participantes.

8. EJECUCIÓN

Sugerimos que esta iniciativa comience con una sesión del Grupo de Trabajo en Educación Vial para la visibilización, impacto y proyección de la Educación Vial en España, con la finalidad de conversar con las Comunidades Autónomas y designar un programa piloto basado en la presente propuesta de acreditación y certificación en Educación Vial. El Grupo de Trabajo examinará y aprovechará las experiencias en Educación Vial ya existentes y las lecciones que de ellas puedan extraerse para mejorar la calidad y la relevancia del proyecto piloto. El Grupo de Trabajo en Educación Vial también designará la estrategia para evaluar el impacto del proyecto. Después, será el momento de implementar el programa piloto con el fin de probar la iniciativa para mejorar la adquisición de competencias viales desde la escuela.

Para ajustar la propuesta a las necesidades específicas de los agentes participantes se formará un grupo de asesores expertos que incluirá directores de centros en los que ya se vengán desarrollando programas educativos en torno a la Educación Vial quienes serán identificados por la DGT, en colaboración con el Ministerio de Educación y las Consejerías de Educación, la Policía Municipal, las asociaciones de víctimas de tráfico y otras entidades involucradas en la seguridad vial (empresas, aseguradoras, etc.). El equipo se reunirá en Madrid, en la sede central de la DGT, como el Grupo de Trabajo en Educación Vial para la puesta en marcha del programa piloto para la acreditación y certificación de la Educación Vial en centros educativos.

El propósito del Grupo de Trabajo en Educación Vial será proveer un foro para para detallar el programa piloto, y la estrategia de evaluación incluyendo el diseño del grupo de control para la evaluación. El Grupo de Trabajo contará con una estructura que le permitirá estimular un debate sobre la concreción curricular de las unidades de competencia vial, los métodos de evaluación y el proceso de acreditación y/o certificación. A su vez, se pondrá especial atención en que el proyecto piloto: 1) las

características idóneas de calidad y rentabilidad; 2) una cantidad suficiente de beneficiarios para ser evaluada, utilizando metodologías sobre estándares que permitan valorar el impacto; 3) un registro de participantes que permita que los centros adscritos a la iniciativa sean fáciles de identificar y contactar; y 4) directores de centro que tengan interés en participar en el proceso de evaluación, de tal modo que sea posible utilizar los resultados para mejorar la implementación de la iniciativa a nivel nacional.

Anexos

A.1 Niveles de cualificación profesional

Este programa fue implementado por un Grupo Técnico de Trabajo (TWG) en el que los Estados miembros, los países candidatos, los países de la AELC y el EEE, los interlocutores sociales europeos y la Comisión estaban representados. El resultado principal de este grupo de trabajo, que duró dos años (2003-2004) fue el desarrollo de un **Marco Común de Garantía de Calidad para la Formación Profesional en Europa** (*Common Quality Assurance Framework- CQAF for VET in Europe*)³.

Este marco de referencia común fue diseñado para apoyar el desarrollo y la reforma de la calidad de la formación profesional en los diferentes sistemas y niveles, respetando plenamente la responsabilidad y autonomía de los países miembros para desarrollar su propio sistema de control de calidad de los sistemas de formación (QA).

En España, este sistema de control de la calidad se concreta en el **Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales** (CNCP)⁴, instrumento del Sistema Nacional de las Cualificaciones y Formación Profesional (SNCFP) que ordena las cualificaciones profesionales susceptibles de reconocimiento y acreditación, identificadas en el sistema productivo en función de las competencias apropiadas para el ejercicio profesional.

Comprende las cualificaciones profesionales más significativas del sistema productivo español, organizadas en familias profesionales y niveles. Constituye la base para elaborar la oferta formativa de los títulos y los certificados de profesionalidad. Proporciona un referente común para la integración de las ofertas de formación profesional que permita la capitalización y el fomento del aprendizaje a lo largo de la vida. Mediante el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales y el Catálogo Modular de Formación Profesional se hace posible promover una oferta formativa de

³ El documento completo en su versión original puede ser consultado en el siguiente enlace: http://www.mecd.gob.es/educa/incual/pdf/Fundamentals_EN_final.pdf

⁴ Información extraída de la página del Instituto Nacional de Cualificaciones-INCUAL (consultada el día 18 de septiembre de 2015): http://www.mecd.gob.es/educa/incual/ice_catalogoWeb.html

calidad, actualizada y adecuada a los distintos destinatarios, de acuerdo con sus expectativas de progresión profesional y de desarrollo personal.

Las Familias Profesionales y los Niveles de Cualificación según el CNCP se organizan de la siguiente forma:

Familias Profesionales	Niveles de Cualificación	
Agraria Marítimo-Pesquera Industrias Alimentarias	Nivel 1	Competencia en un conjunto reducido de actividades simples, dentro de procesos normalizados. Conocimientos y capacidades limitados.
Química Imagen Personal Sanidad		Nivel 2
Seguridad y Medio Ambiente Fabricación Mecánica Electricidad y Electrónica Energía y Agua Instalación y Mantenimiento	Nivel 3	
Industrias Extractivas Transporte y Mantenimiento de Vehículos Edificación y Obra Civil Vidrio y Cerámica Madera, Mueble y Corcho Textil, Confección y Piel		Nivel 4
Artes Gráficas Imagen y Sonido Informática y Comunicaciones Administración y Gestión Comercio y Marketing Servicios Socioculturales y a la Comunidad	Nivel 5	
Hostelería y Turismo Actividades Físicas y Deportivas Artes y Artesanías		

A.2 Niveles de competencia lingüística

En 2007 el Consejo de Europa organizó un foro intergubernamental sobre el ‘Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas y el desarrollo de políticas lingüísticas: desafíos y responsabilidades’, en el que se dio la oportunidad a los estados miembros de debatir sobre un gran número de cuestiones políticas que fue seguida de la rápida adopción del MCER en Europa.

Tras veinte años de investigación se estableció el **Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas: aprendizaje, enseñanza y evaluación (MCER)**, un marco de referencia diseñado para proveer de una base transparente, coherente y comprensiva para la elaboración de manuales y guías curriculares, el diseño y uso de materiales pedagógicos, junto con la evaluación del dominio de una lengua extranjera. En la actualidad está disponible para 39 lenguas y, además de en Europa, se utiliza en otros continentes.

En el MCER, las escalas de dominio en una lengua extranjera van acompañadas de un análisis detallado de contextos comunicativos, temas y tareas, así como de escalas de descriptores de competencia que se ponen en juego en el acto de la comunicación. Todo ello explica por qué el MCER está siendo utilizado cada vez más en la formación del profesorado, la reforma del currículo de enseñanza de lenguas extranjeras y el desarrollo de materiales pedagógicos (esta conexión puede ser consultada en los [resultados de una encuesta](#) llevada a cabo en 2006 en los países participantes en el Consejo de Europa).

El MCER establece una escala de 6 niveles comunes de referencia para la organización del aprendizaje de lenguas y su reconocimiento público y se organiza de la siguiente forma⁵:

⁵ Información extraída de la página del Instituto Cervantes (consultada el día 18 de septiembre de 2015): http://cvc.cervantes.es/ensenanza/biblioteca_ele/marco/cvc_mer.pdf

A = Usuario Básico	A1 (Plataforma)	El usuario básico: A1 y A2. La persona capaz de comunicarse, en situaciones muy cotidianas, con expresiones de uso muy frecuente y utilizando vocabulario y gramática básica.
	A2 (Acceso)	
= Usuario Independiente.	B1 (Umbral)	El usuario independiente: B1. Es capaz de desenvolverse en la mayor parte de las situaciones que pueden surgir durante un viaje por zonas donde se utiliza la lengua objeto de estudio.
	B2 (Avanzado)	El usuario independiente: B2. Puede relacionarse con hablantes nativos con un grado suficiente de fluidez y naturalidad, de modo que la comunicación se realice sin esfuerzo por parte de los interlocutores.
C = Usuario Competente	C1 (Dominio Operativo Eficaz)	El usuario competente: C1. "Dominio operativo adecuado". Representa un nivel avanzado de competencia apropiado para tareas más complejas de trabajo y estudio. (Generalmente este nivel lo alcanzan personas con estudios académicos medios o superiores en su lengua materna)
	C2 (Maestría)	El usuario competente: C2. Aunque el nivel C2 se ha denominado "Maestría", no implica una competencia de hablante nativo o próxima a la de un nativo. Lo que pretende es caracterizar el grado de precisión, propiedad y facilidad en el uso de la lengua que tipifica el habla de los alumnos brillantes.

A.4 consultas realizadas a otros países con iniciativas de éxito en seguridad vial

A.4.1 ALEMANIA

1. ORGANISATION AND LEGISLATIVE FRAMEWORK

How is Road Safety Education taught in your country? *Road Safety Education is part of formal education at school and non formal education. It starts when the child reaches school age with the aim to teach the child a safe way to and from school with the help of parents, traffic planning associations and public transport information offices.*

For all Länder there is a recommendation for mobility and traffic education at school- Resolution of the Standing Conference in the version of 10/05/2012, accessible via http://www.kmk.org/fileadmin/veroeffentlichungen_beschluesse/1972/1972_07_07-Mobilitaets-Verkehrserziehung.pdf (in German).

Each Land in Germany has got similar regulations. I refer to the decree of the Land of Northrhine-Westphalia of 14/12/2009, accessible via <http://www.hochsauerlandkreis.de/buergerservice/schule_bildung/schulamt_fuer_den_hsk/Mofa-Ausbildung.php.media/54646/Rd.Erl._Verkehrserziehung_und_Mobilitaetsbildung_in_der_Schule_BASS_15-02_Nr._5.999.pdf> (in German).

In your country, does Road Safety Education represent a previous stage of education that leads towards a driving licence? *In principle, Road Safety Education represents a stage that leads toward a driving licence for mopeds (at the age of 16 at the earliest). It does not lead to a driving licence for cars.*

The guidelines for a driving licence for mopeds are in the appendix of the decree of the Land of Northrhine-Westphalia of 14/12/2009, followed by a Model Certificate (in German).

Which is the relationship between Road Safety Education, Accompanied Driving and School Certificates in your country? How is it implemented and how is it carried out? Who is involved?

Road Safety Education, Accompanied Driving and School Certificates are kept totally separate with the exception of the driving licence for mopeds mentioned above.

2. STRUCTURE, CONTENTS, ASSESSMENT CRITERIA AND SCHOOL CERTIFICATION IN ROAD SAFETY EDUCATION

Could you explain what type of specific training pupils/students receive which leads towards the achievement of a School Certificate in Road Safety Education? *There is no School Certificate of Road Safety Education. Part of a driving licence for mopeds is a 36-hours training shortly before completing the age of 15 years. The training consists of 50 % theory and 50 % practice. The training involves teachers and local trained road safety advisors of the police.*

Which are the contents, main aims and competences that integrate this type of training that leads to the above mentioned Certificate? *The General Aims of Road Safety Education (not for the School Certificate) are*

- *Traffic Regulations and Social Behaviour (grades 1-4),*
- *Bicycles and environment, bicycles and traffic conditions,*
- *Traffic, environment and climate (grades 5-10),*
- *Mobility and Social Behaviour,*
- *Economic and Ecological Aspects of Mobility,*
- *Danger of Alcohol and Drugs in Road Traffic,*
- *Road Traffic Act (grades 11-13).*

Which methodology is used for this type of training? *The methodology is theory-based and taught at school. There are no simulators used.*

Which sites/locations are used for this type of training? *In some cases communities offer onsite bicycle/traffic training centres for children and their teachers accompanying them.*

Which institutions, organisations and/or associations are involved? To what extent and in which manner do they participate? *The communal Technical Inspection Agencies and the regional branches of the German Automobile Club (ADAC) are involved. We have no detailed information about the extent and the manner of the participation.*

Please state which assessment criteria are used in order to obtain the Certificate of Road Safety. Which method of assessment is used? *For the driving licence for mopeds pupils must pass a theoretical and practical test under the guidance of the course director. We have no detailed information about the method of assessment.*

What is the certification or accreditation that students that have undergone such training receive? *The model certification is accessible in the guidelines for a driving licence for mopeds in the appendix of the decree of the land of Northrhine-Westphalia of 14/12/2009, see above.*

What type of knowledge do students have to have so as to access accompanied driving? *They must have the same knowledge as other people getting a valid driving licence for the same type of car.*

What is involved in the practical training of accompanied driving? *Shortly before completing the age of 17 years young people are allowed to begin driving a car accompanied by a person possessing a valid driving licence since five years and a minimum of 31 years of age.*

Which requisites are compulsory for the tutor during the period in which accompanied driving takes place? *After passing a driving test young people with an appropriate driving licence may drive accompanied by a person holding a permanent driving licence till the young person has reached majority. For further information I refer to [https://de.wikipedia.org/wiki/Führerschein_und_Fahrerlaubnis_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Führerschein_und_Fahrerlaubnis_(Deutschland)) section "Begleitetes Fahren".*

Please include some examples of good practices.

3. RATING AND/OR CONCLUSIONS

How would you rate the benefits of students undergoing such initial training before they train to obtain their driving licence? *Students may be aware of the advantages and dangers of traffic and the consequences of a high degree of mobility on health, environment and climate.*

A.4.2 BÉLGICA (NL)

1. ORGANISATION AND LEGISLATIVE FRAMEWORK

How is Road Safety Education taught in your country? Please indicate which of the following options are applicable in your country: in formal or non-formal Education, of a compulsory/non-compulsory/extracurricular nature, age when this particular training begins, educational stages in which it is taught, number of hours, timing, institutions and agencies which are involved, contents, certification, etc. Please state the references and add the links in each case.

In Flanders 'traffic and mobility' is included in the attainment targets of the subject 'human and society' which is taught in primary education. By the end of primary education pupils are expected to

1. locate the dangerous traffic situations in the vicinity of the broader school environment,
2. have sufficient quickness of response, preservation of equilibrium and sense of coordination and know the traffic rules for cyclists and pedestrians, in order to move independently and safely along a familiar track,
3. show in their behaviour the readiness to take other road users into account,
4. know the most important consequences of the increasing use of cars, and be able to compare the benefits and disadvantages of possible alternatives,
5. be able to map out a simple route by public transport.

In the first stage (year 1 and 2) of secondary education some traffic-related attainment targets are described for the subject of geography. At the end of stage 1 (= ISCED 2) pupils are expected to be able to

1. describe the influence of traffic on the landscape,
2. recognise a harbour landscape and describe its view and functions,
3. for their own environment, mark on a map or plan of the city the busy traffic junctions,
4. list the environmental effects which can be linked to traffic,
5. develop a critical attitude towards the traffic situation in the own environment.

Schools, both at primary as well as secondary level, are free to decide on the methods they use to reach the attainment targets. No methods are determined by the central educational authorities.

In the final year of secondary education pupils are also given the opportunity to take theoretical classes which prepare them to take, from the age of 17, the theoretical part of the

examination for a driving licence. It allows pupils to get a temporary driving licence, which is only valid for a limited time and needs to be followed by a practical examination in order to get a permanent driving licence.

The project is called 'Driving Licence at School'. In the theoretical classes due attention is also paid to the environment and sustainable mobility. Driving Licence at School aims to give youngsters a better and stronger basis before they get their driving licence.

Driving Licence at School also has a digital learning platform. Pupils can by means of a personal account exercise for their theoretical examination. The platform also offers presentations by teachers and guidelines on the theory of driving which can be downloaded. It also allows for teachers to follow their pupils better: they can assign online tasks, put their teaching material online or use ready-to-use presentations.

The classes in 'Driving Licence at School' are given by a recognized driving lessons instructor. A school is free to choose with which driving school(s) or recognized driving lessons instructor it cooperates.

When in the context of 'Driving Licence at School' at least ten pupils have taken the theoretical classes at a school, the examination centre is obliged to organize the theoretical driving exams (for a preliminary driving licence) at the school premises. With examination centre we mean the centres where a citizen needs to go in order to take its theoretical and later on also its practical examination for a driving licence.

In your country, does Road Safety Education represent a previous stage of education that leads towards a driving licence? Please explain what type of recognition, validation of educational contents, etc. that students receive before they receive a full driving licence.

Please see previous question.

Which is the relationship between Road Safety Education, Accompanied Driving and School Certificates in your country? How is it implemented and how is it carried out? Who is involved?

Please see previous question.

2. STRUCTURE, CONTENTS, ASSESSMENT CRITERIA AND SCHOOL CERTIFICATION IN ROAD SAFETY EDUCATION

Could you explain what type of specific training pupils/students receive which leads towards the achievement of a School Certificate in Road Safety Education? Please indicate the age at which they begin their training, duration (number of hours), timing, date of implementation of the programme, educational stages involved, training agencies, etc.

In Flanders we do not have a School Certificate in Road Safety Education. A school can decide to take part in the project 'Driving Licence at School', which prepares pupils for their theoretical driving licence examination and which gives them the opportunity to take this examination. The examination however is not taken by the school, it is taken by a recognised external examination centre. A school merely facilitates the entire process, but is not the authority issuing certificates or driving licences.

Which are the contents, main aims and competences that integrate this type of training that leads to the above mentioned Certificate?

/

Which methodology is used for this type of training? *(for instance, is it theory-based/ practise-based/ taught onsite or through distance learning? Are simulators used? etc.).*

/

Which sites/locations are used for this type of training?

/

Which institutions, organisations and/or associations are involved? To what extent and in which manner do they participate?

Please see above.

Please state which assessment criteria are used in order to obtain the Certificate of Road Safety. Which method of assessment is used?

/

What is the certification or accreditation that students that have undergone such training receive? *Please state the name of the certificate students receive and explain what are the opportunities and/or advantages of holding such a certificate.*

/

What type of knowledge do students have to have so as to access accompanied driving?

When a pupil passes the theoretical driving licence examination, he gets a temporary driving licence which is valid for three years. A person can take the theoretical examination from the age of 17.

The theoretical examination is followed by a period of practical training, which lasts at least 3 months. A person is free to decide how he organises this practical training: with the help of a recognised driving school or by a tutor of your own choosing. When you choose the latter you can drive a car when accompanied by your tutor. You may not drive on weekend nights nor in a night before or during an official holiday. You may also not transport any passengers besides your tutor. When you take 20 hours of instruction by a driving school you can drive on your own, without a tutor.

After the period of practical training a person needs to pass the practical driving licence examination. This is possible from the age of 18.

What is involved in the practical training of accompanied driving? *Please indicate the age at which they are allowed to begin, duration (number of hours), timing, educational stages which are involved, training agencies, methodology, etc.*

Please see question above.

Which requisites are compulsory for the tutor during the period in which accompanied driving takes place?

A tutor must have a driving licence B for at least for 8 years.

Please include some examples of good practices.

3. RATING AND/OR CONCLUSIONS

How would you rate the benefits of students undergoing such initial training before they train to obtain their driving licence? *Please quote statistical data, reports and/or studies. We would highly appreciate the full references, whenever it is possible, to links from the web.*

Pupils in the final year of secondary education get the opportunity to delve into the theoretical material which must be mastered in order to pass the theoretical driving licence examination. It can help them to be better prepared for the theoretical examination and gives them a better and more solid basis.

A.4.3 SUECIA

1. ORGANISATION AND LEGISLATIVE FRAMEWORK

How is Road Safety Education taught in your country? *Please indicate which of the following options are applicable in your country: in formal or non-formal Education, of a compulsory/non-compulsory/extracurricular nature, age when this particular training begins, educational stages in which it is taught, number of hours, timing, institutions and agencies which are involved, contents, certification, etc. Please state the references and add the links in each case.*

In formal Education, the road safety education is of a compulsory nature in compulsory education, ISCED 1-3. The road safety education in compulsory school do not have fixed hours. It is described in the curriculum as an interdisciplinary area of knowledge.

In upper secondary education, road safety education is part of the syllabus for certain subjects in the Vehicle and Transport Programme and the Construction and Installation Programme. In the curriculum of the upper secondary school, one of the responsibilities for the head of school is ensuring that the students receive information and knowledge on traffic issues.

http://www.skolverket.se/om-skolverket/andra-sprak-och-lattlast/in-english/publication/2.5845?_xurl=http%3A%2F%2Fwww5.skolverket.se%2Fwtpub%2Fws%2Fskolbok%2Fwpubext%2Ftrycksak%2FRecord%3Fupp%3D0%26m%3D25%26w%3DNATIVE%2528%2527AMNE%2B%253D%2B%2527%2527Engelskspr%25E5kigt%2Bmaterial%2527%2527%2527%2529%26order%3Dnative%2528%2527dateweb%252FDescend%2527%2529

http://www.skolverket.se/om-skolverket/andra-sprak-och-lattlast/in-english/publication/2.5845?_xurl=http%3A%2F%2Fwww5.skolverket.se%2Fwtpub%2Fws%2Fskolbok%2Fwpubext%2Ftrycksak%2FBlob%2Fpdf2975.pdf%3Fk%3D2975

In your country, does Road Safety Education represent a previous stage of education that leads towards a driving licence? *Please explain what type of recognition, validation of educational contents, etc. that students receive before they receive a full driving licence.*

No

Which is the relationship between Road Safety Education, Accompanied Driving and School Certificates in your country? How is it implemented and how is it carried out? Who is involved?

Road Safety Education has no relationship with accompanied driving and School certificates. Road safety information is often coordinated from the municipalities towards pupils in public schools. Road safety education in independent schools is often a task for each school.

There are five key actors involved in road safety education: The Swedish Transportation Administration, the Swedish Police, NTF, The Swedish National Agency for Education and SALAR, Swedish Association of Local Authorities and Regions, but the responsibility lies with individual schools and their principals, mainly municipalities.

http://kak.se/tl_files/kak/dokument/Unga_i_trafiken.pdf

2. STRUCTURE, CONTENTS, ASSESSMENT CRITERIA AND SCHOOL CERTIFICATION IN ROAD SAFETY EDUCATION

Could you explain what type of specific training pupils/students receive which leads towards the achievement of a School Certificate in Road Safety Education? Please indicate the age at which they begin their training, duration (number of hours), timing, date of implementation of the programme, educational stages involved, training agencies, etc.

In Sweden there are no School certificates in Road Safety Education.

Which are the contents, main aims and competences that integrate this type of training that leads to the above mentioned Certificate?

N.a

Which methodology is used for this type of training? (for instance, is it theory-based/ practise-based/ taught onsite or through distance learning? Are simulators used? etc.).

N.a

Which sites/locations are used for this type of training?

N.a

Which institutions, organisations and/or associations are involved? To what extent and in which manner do they participate?

N.a

Please state which assessment criteria are used in order to obtain the Certificate of Road Safety. Which method of assessment is used?

N.a

What is the certification or accreditation that students that have undergone such training receive? *Please state the name of the certificate students receive and explain what are the opportunities and/or advantages of holding such a certificate.*

N.a

What type of knowledge do students have to have so as to access accompanied driving?

Accompanied driving is possible from the age of 16 if the student has a valid learners permit and has fulfilled a special introduction course.

http://www.korkortsportalen.se/upload/bibliotek/International/Vägen%20till%20körkort_affisch_A4_eng_WEBB.pdf

What is involved in the practical training of accompanied driving? *Please indicate the age at which they are allowed to begin, duration (number of hours), timing, educational stages which are involved, training agencies, methodology, etc.*

See link above

Which requisites are compulsory for the tutor during the period in which accompanied driving takes place?

- have reached the age of 24 years
- hold a driving licence with the relevant category and should have held it for a total of at least five out of the last ten years, (however, if the license has withdrawn within the last three years, the application may be rejected)

- be accustomed with the vehicle in question and drive it competently
- have taken the introduction course (for category B)

<http://online4.ineko.se/trafikverket/Product/Category/11782>

Please include some examples of good practices.

N.a

3. RATING AND/OR CONCLUSIONS

How would you rate the benefits of students undergoing such initial training before they train to obtain their driving licence? *Please quote statistical data, reports and/or studies. We would highly appreciate the full references, whenever it is possible, to links from the web.*

A study from 2002 shows benefits with accompanied driving as the more training gives the students more experience and reduces the risk of accidents.

<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:675219/FULLTEXT01.pdf>

This study from 2004 examines the effect of private and professional driver education:

http://www.sprak.umu.se/digitalAssets/59/59575_pm-nr-190.pdf

A.4.4 FRANCIA

En este caso, no fue necesario consultar con la unidad francesa debido a que toda la información sobre Educación Vial se encuentra disponible en la web '*Éducation Sécurité Routière. Portail National Éduscol*'. A continuación se presenta un extracto literal de las informaciones más relevantes para nuestro estudio⁶:

L'éducation à la sécurité routière à l'école

Découvrir dès le plus jeune âge que la route n'est pas "à prendre" mais à partager, c'est acquérir des comportements qui permettent de se protéger des dangers de la circulation et de tenir compte des autres usagers de l'espace routier. La mise en place efficace d'une éducation à la sécurité routière suppose la convergence de pratiques scolaires et familiales qui favorisent, dès l'école maternelle, la construction d'une conscience citoyenne.

Le nombre des enfants tués chaque année fait apparaître un pic sensible à l'âge de 3 ans, de 7 ans et de 11 ans, ce qui a conduit à retenir le principe d'**une éducation progressive et cohérente** qui tienne compte du développement psychomoteur et du degré d'autonomie de l'enfant.

Cette formation s'intègre dans les programmes de l'école primaire selon les modalités définies par la **circulaire n°2002-229 du 25 octobre 2002** relative à la " mise en œuvre d'une attestation de première éducation à la route (APER) dans les écoles maternelles et élémentaires ".

Les objectifs d'une éducation à la sécurité routière à l'école primaire

Réalisée à partir des différents domaines d'activités ou des différentes disciplines, l'éducation à la sécurité routière à l'école relève de plusieurs registres d'objectifs :

⁶ Información extraída de 'Éduscol' portal nacional francés para profesionales de la educación (*Portail national des professionnels de l'éducation*)_ (página consultada el 18 de septiembre de 2015): <http://eduscol.education.fr/cid49893/ressources-ligne-sur-securite-routiere.html>

- **des objectifs de l'ordre des savoirs**, de la connaissance des règles de circulation, de sécurité,
- **des objectifs de l'ordre des savoir-faire** qui supposent la mise en œuvre d'opérations cognitives de haut niveau comme anticiper, traiter l'information, mener en parallèle plusieurs actions,
- **des objectifs de l'ordre des comportements** comme être respectueux des autres usagers.

L'APER, délivrée à l'issue de la scolarité primaire, valide l'acquisition de règles et de comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification.

L'éducation à la sécurité routière, pour prendre tout son sens, ne saurait concerner le seul espace scolaire. Le conseil d'école constitue un lieu privilégié de sensibilisation et de réflexion de la communauté éducative toute entière aux finalités qu'elle poursuit. Il convient d'associer l'ensemble des parents à l'utilisation de l'outil "Attestation de première éducation à la route" pour qu'au-delà de la seule validation scolaire, l'élève soit à même d'avoir des comportements adaptés à la diversité des contextes rencontrés, dans le respect des règles du code de la route.

L'attestation de première éducation à la route (APER)

Une grille d'évaluation est adossée à un document pédagogique, tous les deux proposés dans la circulaire n°2002-229 du 25 octobre 2002. La maîtrise des compétences de l'APER est attestée dans le livret personnel de compétences au même titre que l'attestation "apprendre à porter secours" et s'inscrit en continuité avec les attestations propres au collège. (ASSR1 et 2, PSC1).

Une grille d'évaluation

La grille d'évaluation récapitule sous une forme synthétique **les savoirs, savoir-faire et comportements** énoncés dans le document pédagogique, pour chaque usage de

l'espace routier **en tant que piéton, passager et rouleur**. Elle fait apparaître le cycle dans lequel ceux-ci sont travaillés, évalués puis covalidés par l'élève et le maître.

La grille d'évaluation

Un document pédagogique

Pour chacun des cycles on envisage successivement la situation du **piéton**, celle du **passager**, puis celle du **rouleur** en indiquant :

- des **objectifs de formation** qui précisent les acquisitions visées ;
- des suggestions de **situations pédagogiques**.

Présenté sous forme de tableaux, le document est constitué de trois parties correspondant respectivement :

- au cycle des apprentissages premiers - **Cycle 1**
- au cycle des apprentissages fondamentaux - **Cycle 2**
- au cycle des approfondissements - **Cycle 3**

[Les références aux programmes de l'école ne sont pas à ce jour actualisées.]

Attester la première éducation à la route

La grille d'évaluation **est insérée dans le livret scolaire de l'élève**. Contresignée par le directeur de l'école, elle est remise à la famille à la fin de l'année de CM2 et transmise, avec le dossier d'entrée en 6ème, au collège d'affectation de l'élève, afin de favoriser la continuité pédagogique et permettre la poursuite du travail engagé. Une attestation est remise également à l'élève et à sa famille. La délivrance de l'APER est également mentionnée dans le livret personnel de compétences.

L'éducation à la sécurité routière de l'école au lycée

Le risque routier constitue la première cause de mortalité chez les jeunes de plus de 10 ans. La lutte contre l'insécurité routière, priorité nationale, sollicite tous les services de

l'État pour faire progresser la sécurité sur la route. Le ministère chargé de l'Éducation nationale intègre cette exigence dans l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

Objectifs de l'éducation à la sécurité routière de l'école au lycée :

- **rendre plus lisible la prise en compte de cet enseignement** obligatoire dans les horaires et programmes des différents champs disciplinaires ;
- inscrire l'acquisition de savoirs et de comportements réfléchis face aux dangers de la route dans une continuité pédagogique **de l'école maternelle à la fin du lycée**, première étape d'un processus continu de formation de l'utilisateur de l'espace routier;
- conférer aux acquis réalisés en milieu scolaire une **reconnaissance sociale** en prenant en compte les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) dans les certifications de la conduite (Brevet de sécurité routière, Permis de conduire);
- accompagner le travail des enseignants en mettant à leur disposition des **outils pédagogiques renouvelés** intégrant les avancées technologiques.

Mise en œuvre dans les enseignements et la délivrance d'attestations

Le socle commun de connaissances et de compétences défini par le décret n°2006-830 du 11 juillet 2006 intègre l'acquisition de savoirs et de comportements réfléchis face aux dangers de la route. Ainsi, il est mentionné au point six de l'annexe du décret précité que doivent être acquises, parmi les compétences sociales et civiques. « [...] vivre ensemble par l'appropriation progressive des règles de la vie collective, et [...] respecter les règles de sécurité, notamment routières par l'obtention de l'attestation scolaire de sécurité routière ».

À l'école, une **attestation de première éducation à la route (APER)**, pendant la scolarité primaire, comporte une évaluation des savoirs et des comportements des élèves en tant que piéton, passager et rouleur.

Au collège, deux évaluations, sous la forme d'**attestations scolaires de sécurité routière (ASR)**, sont organisées en classe de cinquième, avant 14 ans pour le premier niveau et en classe de troisième, avant 16 ans pour le second niveau. Pour tous les jeunes nés à compter du 1er janvier 1988, ces attestations sont requises respectivement pour l'accès à la conduite des cyclomoteurs et l'accès au permis de conduire.

Au lycée, l'éducation à la sécurité routière est appréhendée par les programmes des différents champs disciplinaires et par des actions de sensibilisation organisées par les établissements.

D'autres départements ministériels et de nombreux partenaires associatifs (en particulier la Prévention Maif et la Prévention routière) apportent leurs concours aux enseignants dans des actions d'éducation à la sécurité routière.

Attestation de sécurité routière (ASR) :

La réglementation a évolué pour conduire un cyclomoteur ou passer le permis de conduire : il faut posséder l'attestation scolaire de sécurité routière qui traduit le renforcement, à l'école, de l'éducation à la sécurité. Pour les personnes nées après le 31 décembre 1987, si elles n'ont pas obtenu l'attestation scolaire de sécurité routière, une disposition de remplacement existe : l'attestation de sécurité routière.

Pour conduire un cyclomoteur

Pour conduire un cyclomoteur, il faut le brevet de sécurité routière (BSR) ; pour s'inscrire à la formation pratique du BSR qui relève des auto-écoles, il faut :

- soit l'attestation scolaire de sécurité routière - ASSR (niveau 1 ou 2);
- soit posséder l'attestation de sécurité routière - ASR.

Pour passer le permis de conduire

Pour s'inscrire au permis de conduire, on doit posséder :

- soit l'attestation scolaire de sécurité routière - ASSR - niveau 2

- soit l'attestation de sécurité routière - ASR

L'attestation de sécurité routière ASR remplace l'attestation scolaire de sécurité routière pour les publics non scolarisés ou les publics adultes qui n'ont pas passé l'ASSR en milieu scolaire.

Rappel :

Les jeunes peuvent conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans et une voiturette à partir de 16 ans. Ils peuvent préparer le permis de conduire par la filière conduite accompagnée à partir de 16 ans et par la filière traditionnelle à partir de 18 ans.

- **L'attestation scolaire de sécurité routière ASSR de niveau 1** se prépare et se passe en milieu scolaire en classe de 5ème.
- **L'attestation scolaire de sécurité routière ASSR de niveau 2** se prépare et se passe en milieu scolaire en classe de 3ème.

Ces dispositions concernent les jeunes nés après le 31 décembre 1987.

Pour les personnes nées avant le 1er janvier 1988: Elles peuvent conduire un cyclomoteur sans être titulaire du BSR et s'inscrire au permis de conduire sans ASSR ni ASR.

La conduite accompagnée⁷

Votre enfant a bientôt 15 ans et il est prêt à apprendre à conduire ! Voici quelques éléments pour vous aider à faire votre choix, comparer les avantages et les inconvénients de chacune des formules (AAC, conduite supervisée ou encadrée) et évaluer vos capacités et disponibilités à être accompagnateur.

⁷ Información extraída de la página *Association Prévention Routière* (consultada el 18 de septiembre de 2015):

<http://www.preventionroutiere.asso.fr/Parents/L-acces-a-la-conduite/La-conduite-accompagnee-et-ses-nouvelles-formules>

Près de 25% des candidats au permis de conduire, seulement, passent par l'AAC. C'est pourtant une formule que tous les professionnels de la conduite et les assureurs recommandent.

Les avantages de l'AAC :

- **74% des élèves ayant suivi l'AAC ont leur permis du premier coup**, contre 55 % par la filière classique (chiffres [DSCR](#)).
- **Côté assurance, une surprime réduite à 50 % dès la première année**, puis à 25 % la deuxième année et qui, s'il n'y a pas eu d'accident, disparaît la troisième année.
- Le **coût de la formation est moins élevé**, voir notamment notre étude "*Les jeunes Français et le permis B*", à lire dans notre rubrique "[Etudes et sondages](#)"
- **La réduction de la période du permis probatoire de 3 à 2 ans.**
- A partir d'un capital de 6 points pour tout conducteur novice, **l'attribution du nombre maximal de 12 points se fait progressivement, à raison de trois par an pendant deux ans pour l'AAC**, contre deux par an pendant trois ans pour ceux ayant suivi la filière classique, sous réserve de ne pas avoir commis d'infraction pendant la période probatoire.
- Et bien sûr **l'acquisition par l'apprenti d'une solide expérience de la conduite en situation réelle** avant de conduire seul sur la route.

Le principe de la formation

L'AAC est une formation de longue durée qui permet d'obtenir une plus grande expérience de la conduite avant le passage de l'examen du permis de conduire.

Elle comprend différentes phases :

- la préparation et le passage du "**code**" ou ETG (épreuve théorique générale) ;
- **la formation initiale, dispensée par l'auto-école comportant 20 heures de conduite minimum**, le moniteur pouvant suggérer quelques heures supplémentaires ;

- puis, la conduite avec accompagnateur, pendant **au moins 3 000 km sur une durée minimale d'1 an** et maximale de 5 ans.

Les 3 rendez-vous pédagogiques (de 8 heures en tout) en présence de l'accompagnateur :

- **Le 1er est un rendez-vous préalable de préparation des accompagnateurs, avant la phase de conduite en formation initiale.**
- **Le 2e a lieu entre 4 et 6 mois après la fin de la formation initiale.**
- **Le 3e, dans les 2 mois avant la fin** de la période de conduite accompagnée, lorsque 3 000 km ou plus, ont été parcourus.

Les 2e et 3e rendez-vous comportent 2 phases qui se déroulent à 15 jours d'intervalle :

- une phase en circulation pour permettre une évaluation de la pratique de la conduite;
- une phase d'entretien (en groupe ou individuel) pour partager les expériences vécues et aborder des thèmes relatifs à la sécurité routière.

Les conditions pour suivre l'AAC

Du côté de l'élève :

- avoir 15 ans minimum (l'accord des parents est nécessaire pour les mineurs)
- avoir obtenu le Code
- avoir suivi au moins 20 heures de leçons de conduite en auto-école et réussi l'évaluation de formation initiale.

Du côté de l'accompagnateur :

- être titulaire du permis B, en cours de validité, depuis 5 ans au moins, sans condition d'âge.
- ne pas avoir commis de délit routier (alcool, grand excès de vitesse, ...)

- avoir obtenu l'accord préalable de son assureur pour faire cet accompagnement avec son (ses) véhicule(s).
- l'accompagnateur n'est plus soumis à des conditions d'âge, de lien avec l'élève (il peut être un parent, un ami, un professeur...) et plusieurs personnes peuvent accompagner un seul élève conducteur.

Ce que dit le Code de la route :

- **Le livret d'apprentissage doit se trouver à bord du véhicule, ainsi que l'autorisation de l'assurance.** En cas de contrôle, ces documents justifient que l'apprenti conducteur et son accompagnateur ont le droit de circuler sur la voie publique. Ce livret sert par ailleurs de carnet de bord (parcours et du temps de conduite).
- Les élèves en conduite accompagnée sont soumis à **des limitations de vitesse spécifiques :**
80 km/h au lieu de 90 km/h **sur route,**
100 km/h au lieu de 110 km/h **sur voie rapide,**
110 km/h au lieu de 130 km/h **sur autoroute.**



- **Un disque normalisé doit être apposé à l'arrière du véhicule.**
- **En cas d'infraction,** l'apprenti peut être poursuivi et condamné à une amende. De plus, le préfet peut retirer le livret d'apprentissage et donc interdire la conduite accompagnée

- La conduite accompagnée peut s'effectuer sur l'ensemble du **réseau routier et autoroutier, dans la limite du territoire national.**
- Le véhicule utilisé n'a pas à être équipé de dispositifs spéciaux, si ce n'est les **2 rétroviseurs latéraux extérieurs (droit et gauche).**

A.5 programas en educación vial promovidos por comunidades autónomas o ayuntamientos locales

Comunidad Autónoma: Galicia-La Coruña Ayuntamiento

Nombre del programa: Programa de Educación Vial del Ayuntamiento de A Coruña

Breve descripción:

El programa de Educación Vial del Ayuntamiento de A Coruña, es una actividad dirigida y realizada por la Policía Local de nuestra ciudad. Busca mejorar la seguridad vial de los escolares mediante una formación adecuada y adaptada a las necesidades y diversidad de los grupos, destacando la transmisión de valores y actitudes de conductas cívicas, y por tanto, viales. Consta de varias modalidades. Los destinatarios son los alumnos de 1º y 2º ciclo de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria, Bachillerato, Formación Profesional, PCPI y Educación Especial. Se realiza dentro del horario escolar y tiene un carácter gratuito.

Web: <http://edu.coruna.es/es/content/view/full/25278>

Comunidad Autónoma: Madrid

Nombre del programa: 'Madrid a pie, camino seguro al cole' Proyecto educativo.

Breve descripción: favorece un desplazamiento autónomo de los niños y niñas al colegio, haciéndolo seguro e incorporando la mirada de la infancia en la movilidad urbana. Se inicia en el año 2007 desde las sinergias de varios proyectos de distintas Áreas de Gobierno, como son la Agenda 21 Escolar, impulsada desde Medio Ambiente; el Plan de Seguridad Vial, desde Movilidad y Seguridad; las Comisiones de Participación de la Infancia, desde Familia y Servicios Sociales y el Plan de Movilidad Ciclista, desde Obras y Espacios Públicos. Todos ellos unifican objetivos y toman el camino escolar como un marco de referencia en la ciudad donde desarrollar actuaciones educativas de participación, autonomía, seguridad, salud y movilidad sostenible.

Web:

http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Educacion_Ambiental/ContenidosBasicos/Publicaciones/MadridAPie/MadridAPieCaminoSeguroColeProyEduc.pdf

Comunidad Autónoma: Cantabria

Nombre del programa: Red de Escuelas Promotoras de Salud en Europa (RECEPS-SHE).

Breve descripción: Blog de recursos para el desarrollo de proyectos de salud escolar en centros educativos de Cantabria Asesoría de Salud Escolar del CEP Cantabria.

Web:<http://repepscantabria.blogspot.com.es/2013/05/proyectos-educacion-vial-colegio-la.html>

Comunidad Autónoma: Andalucía

Nombre del programa: Mira. Programa de Educación Vial

Breve descripción: La Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Consejería de Educación y en el marco del convenio de colaboración suscrito, propone el Programa "MIRA" con el objetivo de ofrecer un material de apoyo para el desarrollo de la Educación Vial en los Centros Educativos.

Listado de centros participantes:

http://www.juntadeandalucia.es/educacion/portal/com/bin/Contenidos/OEE/planesyprogramas/PROGRAMASEDUCATIVOS/PROGRAMAS_HABITOS_DE_VIDA_SALUDABLE/MIRA/1311075248617_mira_participantes_2010_2011.htm

Web:

http://www.juntadeandalucia.es/educacion/nav/contenido.jsp?pag=/Contenidos/OEE/planesyprogramas/PROGRAMASEDUCATIVOS/PROGRAMAS_HABITOS_DE_VIDA_SALUDABLE/MIRA

Comunidad Autónoma: Tenerife

Nombre del programa: Proyecto educativo de seguridad vial

Breve descripción: Proyecto educativo de seguridad vial que impulsa el Ayuntamiento de La Orotava a través de la Policía Local, que imparte charlas y talleres de una forma práctica, didáctica y amena.

Web:<http://www.laorotava.es/noticias-educacion/30-actualidad-educacion/5509-mas-de-900-escolares-participaron-en-el-proyecto-educativo-de-seguridad-vial>

Comunidad Autónoma: Castilla La Mancha-Diputación de Albacete

Nombre del programa: Concienciación y Educación en Movilidad Sostenible

Breve descripción: La Diputación de Albacete lleva años impulsando el desarrollo sostenible de todos los municipios de la provincia a través de la ejecución de las Agendas 21 Locales. La búsqueda de una mayor calidad de vida implica actuaciones que mejoren nuestra sociedad, economía y medio ambiente. La finalidad es lograr espacios más habitables y saludables, avanzar hacia un modelo social en el que primen los espacios urbanos e interurbanos de calidad, con buenas condiciones de accesibilidad y seguridad para todos, incluidos hijos y mayores. Vivir espacios que propicien y mejoren las relaciones humanas.

Web:

http://www.absostenible.es/fileadmin/agenda21/documentos/a21Escolar/Guia_movilidad_A21E.pdf

A.6 otras iniciativas de interés

Comunidad Autónoma: Madrid

Nombre del programa: Iniciativa Volvo en Educación Vial

Breve descripción: La Iniciativa Volvo, está diseñada para los alumnos de quinto y sexto de educación primaria. Esta pionera iniciativa, celebrará su segunda edición, en la Comunidad de Madrid, durante el segundo y tercer trimestre del curso 14-15. La Iniciativa Volvo, consta de tres actividades: taller Stop & Go, reto en red y una ceremonia de clausura. La metodología aplicada conduce a los alumnos en una experiencia de aprendizaje constructiva y motivadora. Iniciativa Volvo está íntegramente subvencionada, de modo que la participación en el proyecto es gratuita.

Web: <http://www.iniciativavolvo.es/>

Comunidad Autónoma: Indiferente

Nombre del programa: Programas Educativos de la Fundación Mapfre

Breve descripción:

Programas educativos sobre Prevención y Seguridad Vial que ofrecen a los niños y adolescentes el aprendizaje y adquisición de valores y comportamientos que garanticen su seguridad. Asumiendo una actitud responsable se evitarán muchos accidentes de carretera y situaciones de peligro.

Educación Vial en el Aula

Programa educativo de acompañamiento a lo largo de la educación reglada para formar a escolares en los conceptos de seguridad vial.

CuidadoSOS

Programa educativo que proporciona a maestros, alumnos y familias materiales sobre la prevención de accidentes infantiles.

Talleres Ipad

Se trata de una forma innovadora de aprender prácticas de conducción segura de ciclomotor mediante material pedagógico y juegos implementados en soporte iPad. Esta actividad está dirigida a escolares de 12 a 16 años.

Caravana de Educación Vial

La Caravana de Educación Vial es una actividad educativa dirigida a escolares de 2º y 3er Ciclo de Educación Primaria.

Parque Tráfico Alcalá de Henares

El parque de Tráfico de Alcalá de Henares es un programa cuyos contenidos pedagógicos están enfocados a la seguridad vial y a la prevención de accidentes, y adaptados a cada una de las etapas educativas.

Aula de conducción segura de ciclomotor

Esta actividad tiene lugar en el parque de tráfico de Alcalá de Henares y está dirigida a escolares de 14 a 16 años. En ella, los alumnos reciben formación sobre conceptos básicos de seguridad vial y prevención de accidentes.

Web: http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/programas-educativos/

A.7 Algunos centros educativos que incluyen la educación vial en su proyecto educativo de centro (PEC)

Nombre del centro: CEIP Infanta Elena

Provincia: Madrid

Fecha de inicio del proyecto:

Etapas implicadas en el proyecto: Primaria

Web:

<http://www.ceipinfantaelena.es/uploads/PROYECTO%20EDUCACION%20VIAL%20impr eso.pdf>

Nombre del centro: CEIP Jaén

Provincia: Jaén

Fecha de inicio del proyecto: 2001

Etapas implicadas en el proyecto: Primaria

Web:

<http://m.redined.mecd.gob.es/xmlui/bitstream/handle/11162/381/00120081000576.pdf?sequence=1>

Nombre del centro: CEIP Amelia Vega

Provincia: Las Palmas

Fecha de inicio del proyecto:

Etapas implicadas en el proyecto: Primaria

Web: <http://www.colegioameliavega.org/proyecto-educacion-vial>

Nombre del centro: IES Tenerife

Provincia: Tenerife

Fecha de inicio del proyecto: 2011

Etapas implicadas en el proyecto: Secundaria

Web: <http://www.circulaseguro.com/un-nuevo-programa-de-educacion-vial-premiado-por-la-dgt/>

Nombre del centro: CEIP Gloria Fuertes Olvera

Provincia: Andalucía

Fecha de inicio del proyecto:

Etapas implicadas en el proyecto: Primaria

Web: <http://colegiogloriafuertesolvera.blogspot.com.es/p/contacta.html>

Nombre del centro: CEIP Villa de Quer

Provincia: Guadalajara

Fecha de inicio del proyecto: 2011

Etapas implicadas en el proyecto: Infantil y Primaria

Web: http://www.ayuntamientodequer.es/documents/proyec. quer_seguri.pdf

Nombre del centro: EEI Piripao-Policía Municipal de Cartagena

Provincia: Murcia

Fecha de inicio del proyecto: 2009

Etapas implicadas en el proyecto: Infantil

Web:

<https://www.murciaeduca.es/eeipiripao/sitio/upload/Proyecto de Educacion Vial pipiripaoo.pdf>

Nombre del centro: CEIP Llaniella

Provincia: Asturias

Fecha de inicio del proyecto: 2013

Etapas implicadas en el proyecto: Primaria

Web: <http://receptantabria.blogspot.com.es/2013/05/proyectos-educacion-vial-colegio-la.html>

A.8 INSTITUCIONES QUE IMPARTEN FORMACIÓN PARA EL PROFESORADO EN EDUCACIÓN VIAL

Titulación: Movilidad Urbana Sostenible

Centro: Universidad Autónoma de Madrid

Duración: Curso de corta duración. 3 ECTS

Web:

[http://www.uam.es/ss/Satellite/es/1242652866332/1242668162480/cursocortaduracion/cursoCortaDuracion/Movilidad_Urbana_Sostenible_\(3%C2%AA_Edicion\).htm](http://www.uam.es/ss/Satellite/es/1242652866332/1242668162480/cursocortaduracion/cursoCortaDuracion/Movilidad_Urbana_Sostenible_(3%C2%AA_Edicion).htm)

Titulación: Capacitación profesional en seguridad vial

Centro: UNED

Duración: Experto profesional. 20 ECTS

Web: <http://www.uned.es/experto-seguridad-vial/programa-del-curso.html>

Titulación: Máster en Logística, Transporte y Seguridad Vial

Centro: UNED

Duración: Título propio. 60 ECTS

Web: <http://www.uned.es/master-logistica-transporte-y-seguridad-vial/>

Titulación: Máster en Tráfico y Seguridad Vial y sus Intervenciones

Centro: INTRAS-Universidad de Valencia

Duración: Título propio. 70 ECTS

Web: http://postgrado.adeit-uv.es/es/cursos/psicologia-5/13521010/datos_generales.htm

Titulación: Diploma de Especialización Profesional Universitario en Auxiliar de Tráfico y Seguridad Vial

Centro: INTRAS-Universidad de Valencia

Duración: Título propio. 23 ECTS

Web: http://postgrado.adeit-uv.es/es/cursos/psicologia-5/13523040/datos_generales.htm

Titulación: Curso superior de Educación Vial

Centro: Mapfre

Duración: 120 horas

Web: http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/formacion-cursos/experto-profesional/curso-experto-profesional-seguridad-vial.jsp

A.8 entidades implicadas en la movilidad segura

- CEA: www.cea-online.es
- CENTRO ZARAGOZA www.centro-zaragoza.com
- CIDAUT <http://www.cidaut.es/>
- CIRCULA SEGURO: www.circulaseguro.com
- CRUZ ROJA: www.cruzroja.es
- DGT: www.dgt.es
- EDITORIAL ETRASA: www.etrasa.com
- EDITORIAL PONS: www.ponseditorial.com
- FEDERACIÓN EUROPEA DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES: www.fevr.org
- FESVIAL: www.fesvial.es
- FUNADCIÓN LINEA DIRECTA <http://www.fundacionlineadirecta.org/>
- INSIA <http://www.insia-upm.es/>
- INSTITUTO DE SEGURIDAD VIAL DE LA FUNDACIÓN MAPFRE: www.seguridadvialenlaempresa.com
- INSTITUTO DE VICTIMOLOGIA: www.institutodevictimologia.com
- INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL: www.institutomapfreseguridadvial.com
- INTRAS: www.intras.es
- MINISTERIO DE INTERIOR: www.mir.es
- PACO COSTAS: www.pacocostas.com
- PAT-APAT: www.pat-apat.org
- PERMISO POR PUNTOS: www.permisoporpuntos.es
- PONLE FRENO <http://www.antena3.com/ponlefreno/>
- RACC: www.racc.es

- RACE: www.race.es
- REVISTA TRAVESIA: www.revistatravesia.es
- STOP ACCIDENTES: www.stopaccidentes.org
- UNESPA: www.unespa.es
- UNETE AL PACTO KILÓMETROS SIN ALCOHOL : www.unetealpacto.com
- USO RESPONSABLE DEL ALCOHOL: www.drinkiq.com
- GONVARRI: www.gonvarri.com
- ROAD SAFETY FIRST (GONVARRI): www.roadsafetyfirst.es

Movilidad y Discapacidad:

- ADAPTADO: www.adaptado.es
- AFIM: www.fundacionafim.org
- AMIGOS DE LA ESCLEROSIS: www.amigosdelaesclerosis.com
- ASOCIACIÓN AFASIA: www.afasia.org
- ASB: www.accesibilidadsinbarreras.com
- ASPAYM: www.aspaym.org
- AULA ACCESIBLE www.aulaaccesible.org
- AYUDAS TÉCNICAS Y DISCAPACIDAD www.oatsoft.org
- AYUDAS TÉCNICAS Y VIAJES: www.tecnum.net
- AYUDAS TÉCNICAS: www.imagina.org
- B&J ADAPTACIONES: www.bj-adaptaciones.com
- BARRERAS ARQUITÉCTONICAS : <http://www.mldm.es/BA/00.shtml>
- CAJA MADRID OBRA SOCIAL: www.obrasocialcajamadrid.org
- CEAPAT: www.ceapat.org
- CERMI: www.cermi.es
- COCEMFE: www.cocemfe.es

- DISCAPACIDAD INTELECTUAL EUROPA: www.inclusion-europe.org
- DISCAPACIDAD VISUAL: www.afb.org
- DISCAPNET: www.discapnet.es
- FAMMA: www.famma.org
- FEDACE: www.fedace.org
- FUNDACION GUTTMAN: www.guttmann.com
- FUNDACION ONCE “Accesibilidad y capacidades cognitivas”
<http://accesibilidadcognitivaurbana.fundaciononce.es>
- FUNDACION TAMBIEN: www.tambien.org
- IMSERSO: www.seg-social.es/imserso
- INFOMEDULA: www.infomedula.org
- LISTA MEDULAR: www.imagina.org
- MINUSVAL: www.minusval2000.com
- ONCE: www.fundaciononce.es
- PARADEPORTISTAS: www.paradeportistas.com
- POLIBEA: www.polibea.com
- PREDIF: www.predif.org
- RAMPAS PORTATILES: www.rollarampiberica.com
- REAL PATRONATO SOBRE DISCAPACIDAD : www.rpd.es
- REHATRANS: www.rehatrans.com
- RUEDAS: podercivil.org/ruedas/index.php
- SUNRISE MEDICAL: www.sunrisemedical.es
- VIA LIBRE: www.vialibre.es
- SESAME ACCES FOR ALL: www.sesameaccess.com
- Tu Mayor Amigo: www.tumayoramigo.com

A.9 Asociaciones de seguridad vial y víctimas de tráfico en Europa

ASSOCIATION NATIONALE DES VICTIMES DE LA ROUTE	Luxemburgo	www.avr.lu	Mr. Jeannot Mersch
ASSOCIATION OF FAMILIAES OF ROAD TRAFFIC VICTIMS	Croacia	www.stradaliuprometu.hr	Profesora Teodora Beletic
ASSOCIAZIONE ITALIANA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA	Italia	www.vittimestrada.org	Mr. Marcello Mastrojeni
DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT E.V.	Alemania	www.dvr.de	Mrs. Jacqueline Lacroix
EUROPEAN FEDERATION OF ROAD TRAFFIC VICTIMS	Gran Bretaña	www.fevr.org	Mrs. Brigitte Chaudhry
EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)	UE	http://www.etsc.eu	
FEDERATION OF EUROPEAN MOTORCYCLISTS' ASSOCIATIONS	Bélgica	www.fema.ridersrights.org	Ms. Aline Delhaye
GESELLSCHAFT FÜR URSACHEFORSCHUNG BEI VERKERSUNFALLEN	Alemania	www.guvu.de	Profesor Wilfried Echterhoff
GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP	Suiza	www.grsproadsafety.org	Mr. Andrew Downing
HANDICAP INTERNATIONAL ASBL/VZW	Bélgica	www.handicap-international.be	Mr. Stephan Joors

HELLENIC ASSOCIATION FOR ROAD TRAFFIC VICTIM SUPPORT	Grecia	www.erscharter.eu/signatories/page/12517	Mrs. Eleni Karidi
INTERNATIONAL FEDERATION OF RED CROSS	Suiza	www.ifrc.org	Mr. Gerard Lautredou
LA PREVENTION ROUTIERE INTERNATIONAL	Holanda	www.lapri.org	Mr. Joop Goos
NAH ZORG	Holanda	www.nahzorg.nl	Mr. Wiebe de Boer
PARENTS D'ENFANTS VICTIMES DE LA ROUTE	Belgica	www.ovk.be	Mr. Francis Herbert
PRINCE MICHAEL INTERNATIONAL ROAD SAFETY AWARD	Gran Bretaña	www.roadsafetyawards.com	Mr. Judith Walsh
RESPONSIBLE YOUNG DRIVERS	Belgica	www.ryd.be	Mr. Johan Chiers
ROADPEACE	Gran Bretaña	www.roadpeace.org	Ms. Amy Aeron-Thomas
ROAD SAFETY INSTITUTE PANOS MYLONAS	Grecia	www.ioas.gr	Ms. Vassiliki Daneli-Mylona
SAFE JOURNEY INSTITUTE ZAVOD VARNA POT	Eslovenia	www.varna-post.si	Ms. Katarina Blatnik
THE ROYAL SOCIETY FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS	Gran Bretaña	www.rospe.com	Mr. Kevin Clinton
UKRAINIAM ROAD SAFETY ASSOCIATION	Ucrania	www.roadsafety.org.ua	Ms. Albina Krasnodemska

YOU ARE WHAT U DO. KOSTAS KOUVIDIS	Grecia	www.kostaskouvidis.com	Mr. George Kouvidis
---------------------------------------	--------	--------------------------------------------------------------------	------------------------