



Los niños y la seguridad vial



Índice

1. Attitudes, diez años de responsabilidad social	3
2. Seguridad vial en España: las cifras de 2010	6
3. El contexto europeo: 2001-2010	10
4. Los accidentes de tráfico infantiles	12
5. Agenda	17
6. Webs de interés	18
7. Fuentes de información	20



1. Attitudes, diez años de responsabilidad social

¿Qué es Attitudes?

Attitudes es el Programa de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) creado por Audi en España en el 2000, para expresar su compromiso con la promoción de la educación y la seguridad vial.

Se trata de una iniciativa que concentra las actividades de carácter social de Audi en aquellas temáticas relacionadas con el mundo del automóvil que más implicaciones tienen en la vida actual. Una iniciativa que tiene su origen en la cultura corporativa de Audi en materia de Responsabilidad Social, y que trata de reinvertir en la sociedad una parte de los beneficios que ésta aporta a la marca.

Sus objetivos

El principal objetivo de Attitudes es convertirse en una plataforma que provoque la reflexión en aquellos colectivos con inquietudes sociales en el campo de la educación y la seguridad vial. Una plataforma social, un instrumento de difusión, donde confluyan las inquietudes, las opiniones y los proyectos de voces sensibilizadas con el mundo que les rodea, con unos valores claros: el compromiso personal, la tolerancia, el respeto y la libertad.

Sus principales acciones

La educación vial y los niños

El *Programa de Educación Vial de Attitudes* va más allá de las intervenciones educativas clásicas basadas en el aprendizaje de normas y señales. Se centra en la adquisición y formación de actitudes y conductas viales por parte de los niños con el objeto de propiciar la toma de decisiones adecuadas en diferentes situaciones viales.

El objetivo general de este programa es incentivar la formación de actitudes viales positivas y promover la cultura vial como forma de contribuir a una reducción de los índices de siniestralidad.

El Programa de Educación Vial está dirigido a alumnos de 8 a 12 años de segundo y tercer ciclo de educación primaria y está adaptado al proyecto curricular vigente en la actualidad. Para la implementación de este programa de Educación Vial, Attitudes cuenta con la Escuela de Educación Vial, con un Kit Pedagógico y con Micropolix.

Escuela de Educación Vial

Los niños son los peatones, conductores y pasajeros del mañana. Pensando en ellos, Attitudes puso en marcha en el año 2000 su *Escuela de Educación Vial*. Se trata de una escuela itinerante que viaja cada año por diferentes ciudades de nuestro país y que en sus diez años de funcionamiento ha acogido a más de 58.000 niños españoles.

Los niños que visitan la Escuela tienen la oportunidad de participar en una charla teórica introductoria del Programa de Educación Vial de Attitudes; un taller de juegos educativos digitales, donde se fomentan actitudes viales a través del civismo, la responsabilidad y la seguridad; un taller de de reflectantes, donde los alumnos experimentarán la importancia



de hacerse visible en las vías públicas y un circuito para la realización de prácticas en karts eléctricos.

Kit Pedagógico de Educación Vial

Attitudes cuenta con un innovador *Kit Pedagógico de Educación Vial*, elaborado en colaboración con el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS), el principal referente en nuestro país en esta materia.

Se trata de un conjunto de recursos pedagógicos dirigidos a favorecer el desarrollo de actitudes viales positivas, relacionadas con la educación vial y la convivencia urbana en niños y niñas de 8 a 12 años. Unos recursos que se han diseñado para responder tanto a las necesidades de los profesores y padres como de los propios niños, combinando aspectos teóricos y prácticos.

De este instrumento educativo se han distribuido más de 6.000 unidades entre profesores, policías locales, profesores de autoescuelas y monitores de educación vial de nuestro país.

Micropolix

En el 2008 se puso en funcionamiento *Micropolix*. Se trata de un parque de ocio educativo, único y pionero en Europa, que se dirige a niños y niñas de 5 a 13 años.

Ubicado en San Sebastián de los Reyes, Micropolix recrea una ciudad en la que a lo largo de calles, plazas y edificios, se desarrollan actividades lúdicas y educativas. En ella, los niños tienen la oportunidad de jugar a ser mayor y divertirse aprendiendo con nuevos escenarios, experiencias y oficios.

Attitudes participa en Micropolix al asumir los objetivos de este nuevo proyecto que pretende contribuir al desarrollo personal de los niños a través de una serie de aprendizajes que se van a dar en la ciudad. Los valores y actitudes que Attitudes aporta en este parque educativo van vinculados al ámbito de la educación vial y se concretan en las actividades de la autoescuela y la red vial de la ciudad.

La educación vial y los adultos

El *Programa de Concienciación de Attitudes* en temas de educación vial se dirige a la población adulta bajo un axioma muy concreto: primero investigar, después analizar y finalmente divulgar.

En estos diez años, Attitudes ha realizado un total de 16 investigaciones sobre diferentes temáticas relacionadas con el comportamiento humano en la conducción (publicados en la colección de libros *Cuadernos de Reflexión*), los cuales han sido profusamente analizados y debatidos por los expertos nacionales e internacionales que han participado en sus *Jornadas de Reflexión*. Las principales conclusiones de esos estudios han sido ampliamente divulgadas por los medios de comunicación y por las campañas de concienciación vial promovidas por Attitudes.

La agresividad en la conducción, las emociones en el tráfico, la prosocialidad o la salud vial, son algunas de las temáticas abordadas en alguna de las nueve ediciones organizadas hasta ahora, y que han contado con una participación de unas 1.700 personas y la colaboración de las principales instituciones y entidades del sector.



Las Jornadas de Reflexión de Attitudes se han convertido en obligado punto de encuentro de las autoridades, profesionales y entidades vinculadas con la seguridad vial, atraídos por el innovador planteamiento que de los temas propuestos se hace en las mismas.

Proyectos solidarios y educativos

Otro de los programas desarrollados durante ocho años, ha sido el de *Actuemos Juntos*. A partir de tres ejes principales: menos barreras, prevención de accidentes de tráfico y protección de espacios naturales, Attitudes ha llevado a cabo 74 proyectos solidarios, apoyando a 30 asociaciones de nuestro país.

Los principales reconocimientos sociales e institucionales

La innovadora fórmula de RSC de Attitudes ha sido estudiada en diversas universidades y escuelas de negocios, ha suscitado el interés de marcas punteras para adherirse a su programa y ha merecido el reconocimiento en forma de premios del Comisariado Europeo del Automóvil y del Ayuntamiento de Barcelona.

Por su promoción de la educación y la seguridad vial, Attitudes ha sido invitada también a comparecer en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados y a formar parte de la Cátedra Española de Seguridad Vial y Movilidad promovida por el Institut International of Political Sciences y la UNESCO.

Ese reconocimiento externo también ha tenido su correspondencia a nivel interno en nuestra casa matriz en Alemania, donde se ha destacado Attitudes como ejemplo de programa de RSC.

Por la iniciativa de Attitudes, Audi ha recibido la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial del 2010.

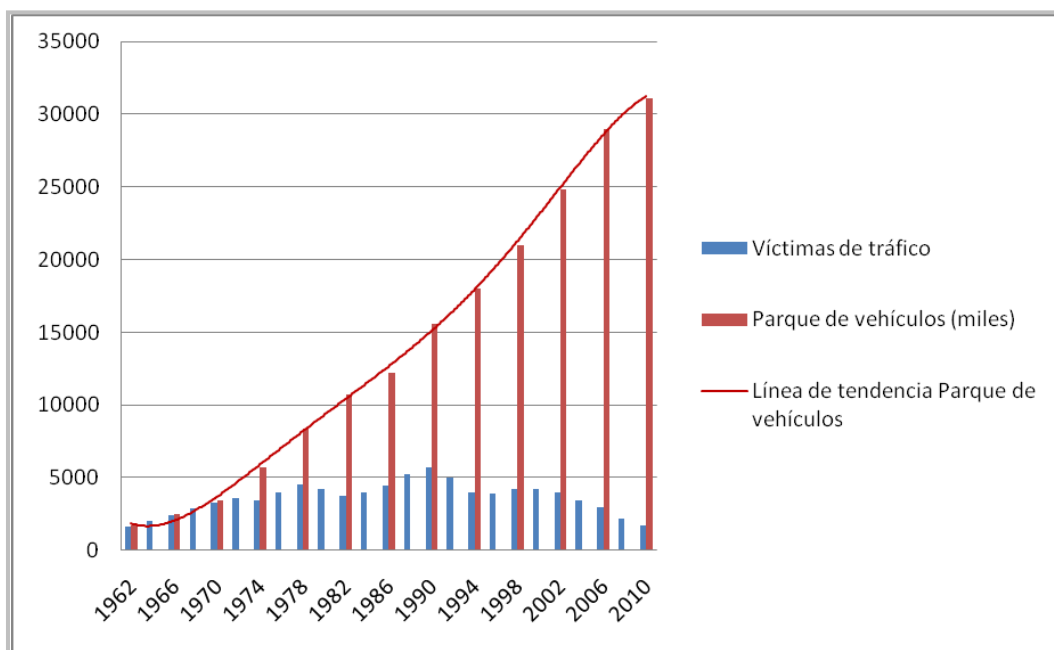
2. Seguridad vial en España: las cifras de 2010

Durante el año 2010, 1.730 personas perdieron la vida en España como consecuencia de accidentes de tráfico¹, en un total de 1.548 accidentes mortales. Además, casi 8.000 personas sufrieron lesiones graves en accidentes de circulación.

A pesar de ello, la cifra de víctimas mortales es la más baja de los últimos 48 años, al situarse por debajo de la registrada en 1963, lo que es especialmente relevante si se tiene en cuenta que el parque móvil actual, de 31.1 millones de vehículos, es más de 18 veces mayor que el de entonces, que contaba con sólo 1.7 millones de vehículos. En 1963 se produjeron 1.045 víctimas por millón de vehículos, cifra que se reducía a 168 en 2001 y a 56 víctimas en 2010.

Ya en 2009 España alcanzó el objetivo fijado por la Unión Europea de reducir a la mitad la cifra de víctimas en accidente de tráfico, entre 2001 y 2010. Con una tasa de reducción del 57,5%, en 2010 se supera holgadamente dicha meta.

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS-VÍCTIMAS MORTALES 1962-2010



Fuente: DGT

Los accidentes con víctimas, 2010 en perspectiva

- » En el año 2010 se han producido en España **1.730 víctimas mortales** en accidentes de circulación en carretera y **7.954 heridos graves**.

¹ Indicador rápido, datos a 24 horas del accidente. Las cifras facilitadas en este documento son provisionales. Los datos definitivos se podrán consultar en el Anuario de la DGT de 2010, donde se reflejarán los índices de mortalidad a 30 días del accidente.



- ▶ Las **víctimas mortales** han disminuido un 9,1%, 173 personas menos que en el año 2009. La reducción del año anterior fue del 13%.

ACCIDENTES MORTALES EN CARRETERA 2001-2010 (a 24h)

Año	Accidentes	Muertes	Heridos graves
2001	3.452	4.067	18.944
2002	3.377	3.967	18.693
2003	3.415	3.993	19.493
2004	2.992	3.464	15.008
2005	2.813	3.268	15.304
2006	2.601	2.989	15.141
2007	2.415	2.741	13.542
2008	1.928	2.180	11.363
2009	1.696	1.903	8.975
2010	1.548	1.730	7.954

Fuente: DGT

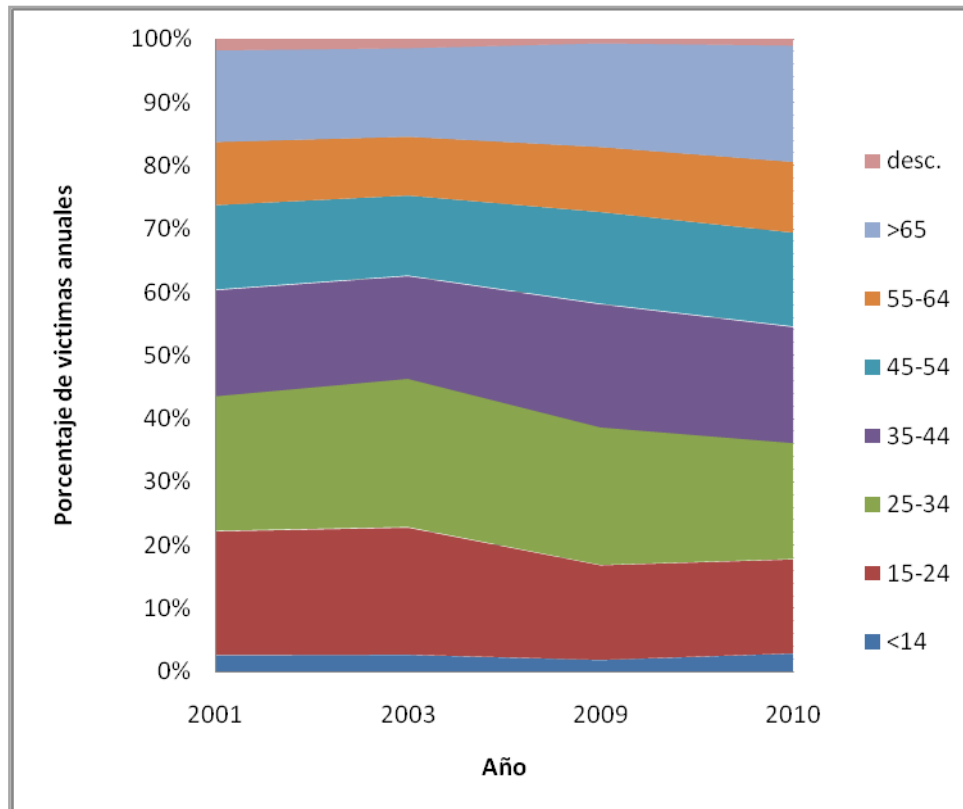
- ▶ En 2010 el **promedio diario de víctimas** ha sido de 4,7, cuando en 2001 fue de 11,1 personas.
- ▶ El **descenso acumulado en la cifra de víctimas mortales** en carretera desde 2001 es de 2.337 personas menos, lo que representa una **reducción del 57,5% en diez años**. Estos resultados superan ya el objetivo que fijó la UE para la primera década del siglo, de reducir a la mitad la cifra de víctimas mortales en accidentes de tráfico.
- ▶ En 2010 se registraron 10.990 **heridos graves** menos que en 2001, con un **descenso acumulado** del del 58,9%, aún mayor que el de la tasa de víctimas mortales.

Los siniestros por grupos de edad

- ▶ Los **grupos de edad que presentaron un mayor número** de fallecimientos a causa de accidente de tráfico en 2010 fueron, a partes iguales, los adultos de **25 a 34 años**, de **35 a 44** y de **65 años o más**. Los tres grupos representan cada uno el 18% de las víctimas registradas.
- ▶ El **colectivo de 25 a 34 años**, que en los primeros años de la década era con diferencia el grupo con mayor número de víctimas, **presenta en 2010 la mayor reducción** en el número de fallecimientos respecto al año anterior –del 23%– y una reducción acumulada del 63% desde 2001.

- ▶ Los **jóvenes de 15 a 24 años** son los que **mayor descenso** presentan en la década **2001-2010**. En el último año se vieron implicados en accidentes mortales en carretera un 68% menos de personas de 15 a 34 años que en 2001.

VÍCTIMAS MORTALES POR ACCIDENTE DE TRÁFICO Distribución por grupos de edad 2001-2010



Fuente: DGT

- ▶ Los **grupos de edad que incrementan el número de víctimas** en 2010 respecto a 2009 son los más jóvenes: **los niños de hasta 14 años**, con 49 víctimas, 15 más que en 2009 y los más mayores: **las personas de 65 o más años**, con 318 víctimas, 6 más que el año anterior.
- ▶ En cuanto a las víctimas infantiles, con algo más de perspectiva cabe destacar que entre 2001 y 2010 se ha reducido en un 53% el número de víctimas en los accidentes de tráfico. Sin embargo, el grupo que registra una menor reducción en el mismo período son las personas mayores, con un descenso del 46%.
- ▶ En los últimos diez años los **grupos de edad en los que más se ha reducido el número de muertes** por accidente de tráfico son:
 - El de 15 a 24 años, con un descenso acumulado desde 2001 del 68%.
 - El de 25 a 34 años, con un descenso acumulado del 63%.



Cuándo, cómo y dónde

- » En los meses de **julio y agosto** continúan registrándose más víctimas que en el resto del año. No obstante, el repunte de accidentalidad mortal del verano ha disminuido significativamente. En agosto de 2010 se produjeron 187 víctimas – frente a la media mensual de 144-.
- » Al igual que en años anteriores, **la mayoría de las víctimas mortales en carretera se producen de día**, en el intervalo que va de las 7 de la mañana a las 8 de la noche, cuando se registra el 64% de las víctimas totales.
- » En 2010 se produjo un cambio de posiciones en los **tramos horarios: la mañana** (más el mediodía) **ha pasado a la primera posición** al producirse 581 víctimas entre las 7:00 y las 13:59 horas, un 34% de la media en 24 horas. En los años precedentes era la tarde entre las 14:00 y las 19:59 horas la franja horaria en que se producía un mayor número de víctimas, no sólo en España sino también en la UE.
- » Las **salidas de la vía siguen siendo el accidente mortal más frecuente** con 648 fallecidos (37% del total, seguidas por las colisiones frontales con un 21% y las fronto-laterales con el 15%). En las salidas de la vía hay siempre una combinación de velocidad inadecuada más distracción o alcoholemia.
- » Los **tipos de accidente** que han registrado mayores reducciones respecto a 2009 según el número de víctimas mortales son las colisiones laterales (-36%) y los vuelcos (-35%). Las víctimas en colisiones frontales se han incrementado un 17%. En la década 2001-2010 las colisiones laterales y las fronto-laterales son las que presentan una mayor reducción de víctimas, con un 79% y un 63% respectivamente.
- » Por **tipo de vía**, el mayor número de víctimas mortales se produce en las **carreteras convencionales**, con el 77% del total. La reducción en el número de víctimas en estas vías en 2010 fue del 11% y del 12% en autovía. Las autopistas se cobraron 55 víctimas más que en 2009, con un incremento del 17%, aunque son las vías que han mejorado más en la última década con una reducción del 69% en el número de víctimas.

Uso de los accesorios de seguridad

- » El porcentaje de conductores y pasajeros de turismos fallecidos que no llevaban puesto el **cinturón de seguridad no ha mejorado entre 2009 y 2010**, en que el porcentaje de víctimas que no usaba el cinturón ha subido del 21% al 23%. Sí ha mejorado respecto a 2001, en que un 41% de las víctimas no empleaba este sistema de seguridad.
- » Por tipos de vehículos, **la evolución más significativa en 2010 respecto a 2009 se da en el uso del cinturón de seguridad en furgoneta**: en 2009 un 45% de las víctimas no lo llevaba, mientras que en 2010 no lo hacía el 17%. El uso del casco en las víctimas de accidente de motocicleta continúa situándose por encima del 90% -el número de motoristas fallecidos en 2010 se redujo un 14% respecto a 2009). En ambos casos, el uso mayoritario por parte de los fallecidos de los sistemas de protección, pone de relieve la necesidad de mejorar otros factores que influyen en la gravedad de los accidentes de tráfico, como la velocidad, la revisión de los vehículos, el estado físico de los conductores, etc.

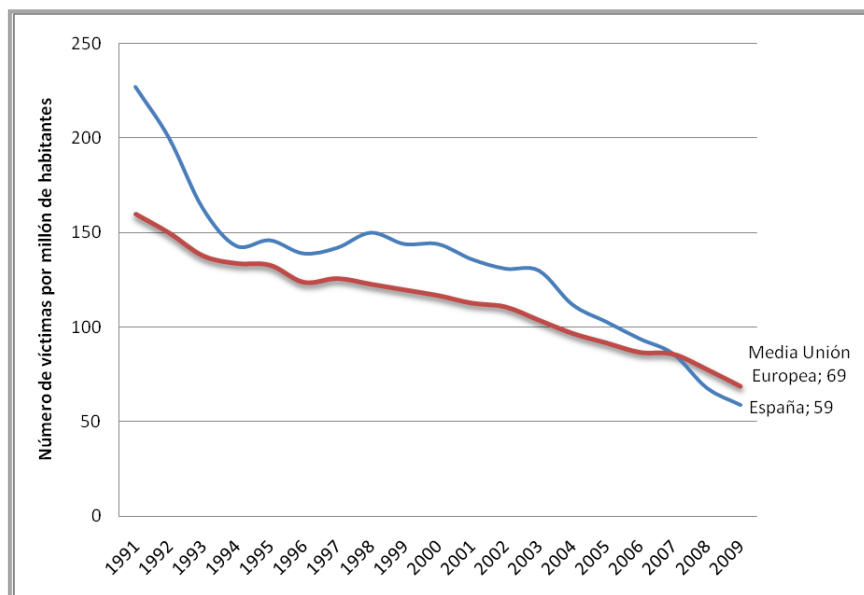
3. El contexto europeo, 2001-2010²

En la Unión Europea se produjeron cerca de 1,2 millones de accidentes de tráfico en 2009. El coste humano de esa siniestralidad fue de 34.600 víctimas mortales y el número de heridos se situó alrededor del millón y medio de personas³.

Reducir a la mitad los accidentes, objetivo improbable

- ▶ **El objetivo fijado por la Unión Europea de reducir a la mitad la cifra de víctimas en accidente de tráfico entre 2001 y 2010 no podrá alcanzarse** con las tasas de reducción registradas hasta 2009. La reducción media lograda un año antes que termine la primera década ha sido del 36%.
- ▶ La media comunitaria está condicionada por los **resultados dispares obtenidos en los 27 estados miembros. España presentó en 2009 la segunda mejor tasa de reducción** en la cifra de víctimas, del 51%, superando un año antes el objetivo para la década. En 2010 la tasa de reducción se ha ampliado hasta el 57,5%.

EVOLUCIÓN DE LA TASA DE VÍCTIMAS EN CARRETERA ESPAÑA / MEDIA UE



Fuente: DGT

- ▶ **Sólo cuatro estados alcanzaron anticipadamente en 2009 el objetivo para la década.** Por delante de **España** (51%), el estado que logró el mejor resultado fue **Letonia** con una reducción del 54%. **Estonia** y **Portugal** lograron un 50% de reducción.

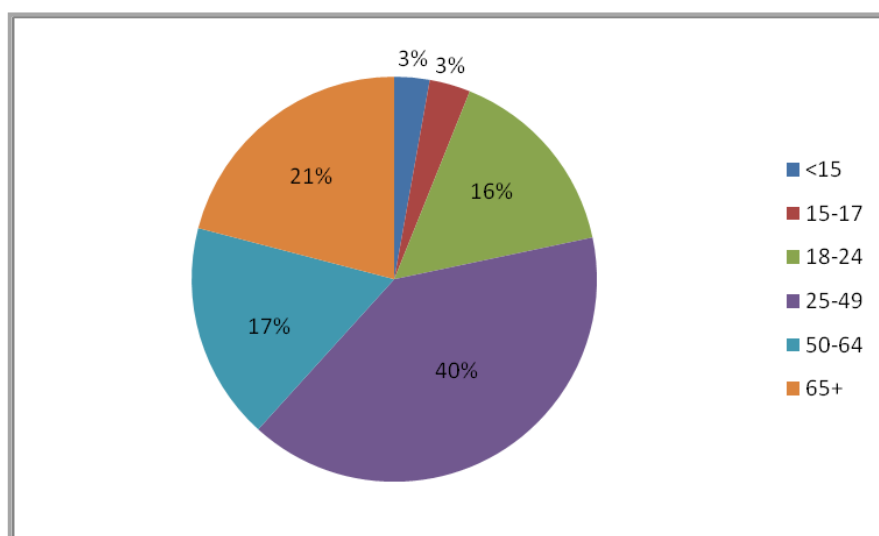
² Para la comparación internacional se utilizan las cifras de fallecidos a 30 días del accidente, por lo que los datos sobre la siniestralidad en España en este documento pueden diferir de los empleados en el análisis nacional, donde se usan habitualmente los indicadores rápidos a 24 horas.

³ Cifra estimada en base a datos consolidados de 2008.



- ▶▶ **De la Europa de los 27 sólo dos países han registrado crecimiento en el número de víctimas** en accidentes de tráfico de 2001 a 2009: En **Malta** hubo un 31% más – cabe tener en cuenta la escasa contribución de este estado a las cifras absolutas de la UE, ya que en 2009 sólo 21 de las 34.600 víctimas en la UE se registraron en Malta, aunque las 5 víctimas más registradas en 2009 respecto a 2001 contribuyen significativamente a frenar la tasa de reducción comunitaria-. **Rumanía**, uno de los últimos estados en incorporarse a la Unión Europea, ha visto incrementado el número de víctimas en las carreteras en un 14% y ostentaba en 2009 la mayor tasa de fallecidos por millón de población.
- ▶▶ Las **tasas de víctimas por millón de población** más baja de la UE las ostentan actualmente Reino Unido, Suecia y los Países Bajos, con índices de 38, 39 y 39 respectivamente. Las más altas, Grecia con 129 y Rumanía con 130. La **media europea en 2009 fue de 69 fallecidos por cada millón de habitantes**.
- ▶▶ **España ha mejorado considerablemente la tasa de víctimas y se ha situado por debajo de la media europea**. En 2003, con una tasa de 128, ocupaba el lugar 17º dentro de la Europa de los 25 y en 2009 ocupa el puesto 9º con una tasa de 59 víctimas mortales por millón de población.
- ▶▶ Al margen de porcentajes de crecimiento o reducción y de las tasas intraestatales, conveniente tener en cuenta contribución de los distintos países miembros de la UE en **cifras absolutas** a los casi 35.000 fallecidos en accidente de tráfico:
 - Los estados que registraron un **mayor número de víctimas** en 2009 fueron: **Polonia** (4.572), **Francia** (4.273), **Alemania** (4.152) e **Italia** (4050). El estado que ocupa la quinta posición, Rumanía, registró 2.796 víctimas.
 - Los estados que registraron un **menor número de víctimas** fueron: **Malta** (21), **Luxemburgo** (47), **Chipre** (71) y **Estonia** (100).
 - España se halla en cifras absolutas muy próxima a Rumanía, con un total de 2.714 fallecidos a 30 días.

GRÁFICO DE SINIESTRALIDAD POR GRUPO DE EDAD EN LA UE



Fuente: CARE (Base de datos de la UE sobre accidentes de tráfico), 2009.

4. Los accidentes de tráfico infantiles

Los accidentes de tráfico constituyen la principal causa de mortalidad infantil en los países occidentales. En España, un 48% de las muertes infantiles por causas externas es debido a accidentes de tráfico y el 45% a accidentes domésticos. En España, en el año 2010, 49 menores de 14 años⁴ perdieron la vida en las carreteras españolas (15 niños más que en 2009 con datos a 24 horas). Si tenemos en cuenta los datos de siniestralidad a 30 días, en 2009 fallecieron 60 niños⁵ por accidente de circulación, 20 de ellos en zona urbana y 40 en otras vías, y más de 260 sufrieron heridas graves.

El ámbito en el que ocurren los accidentes determina el papel que juegan los menores en los siniestros:

- ▶ De los niños fallecidos en **zona urbana** en 2009, todos menos uno eran peatones.
- ▶ La mayoría de víctimas mortales ocurridas en **vías interurbanas** eran pasajeros de turismos o furgonetas –más del 75%-. El año anterior, en 2008, 2 de cada 10 niños viajaban sin llevar la protección adecuada. Si estos niños hubiesen viajado con los sistemas de seguridad adecuados, se habría evitado el 75% de las muertes y hasta el 90% de las lesiones graves en el caso de los heridos.

Según estas cifras, la responsabilidad de los padres y de la sociedad en los accidentes de tráfico infantiles es evidente. Deberíamos, entre todos, garantizar la seguridad de los más débiles, concienciando a todos los agentes que intervienen en la educación de los niños.

La mayoría de los niños víctimas de accidente de circulación en 2009 no cometieron ninguna infracción. Según el tipo de vía, esto se mantiene en las zonas urbanas y las travesías, mientras que en carretera más de la mitad de las víctimas irrumpieron o cruzaron la vía antirreglamentariamente. Ésta es la segunda causa de atropello mortal también en zona urbana y travesía.

NIÑOS DE ENTRE 0 Y 14 AÑOS FALLECIDOS EN ESPAÑA EN ACCIDENTES DE TRÁFICO (a 30 días)

Año	Carretera	Zona Urbana	Total
2001	120	39	159
2002	112	35	147
2003	121	32	153
2004	93	31	124
2005	92	29	121
2006	81	34	115
2007	71	37	108
2008	54	30	84
2009	40	20	60

Fuente: DGT. Cifras definitivas a 30 días del accidente.

⁴ Datos provisionales a 24 horas del accidente.

⁵ Datos definitivos a 30 días del accidente. Los datos provisionales eran de 34 niños hasta 14 años fallecidos.

NIÑOS DE ENTRE 0 Y 14 AÑOS FALLECIDOS EN ESPAÑA EN ACCIDENTES DE TRÁFICO (EN CARRETERA Y ZONA URBANA)

Papel del niño	2009	
	Carretera	Zona Urbana
Ocupantes de turismos o furgonetas	34	1
Conductores o pasajeros de bicicletas	2	0
Conductores o pasajeros de motos y ciclomotores	1	0
Peatones	3	19
Total	40	20

Fuente: DGT (Datos a 30 días)

Algunas conclusiones:

- La mayor parte de los fallecidos suceden en carretera (dos tercios del total).
- La gran mayoría de los fallecidos en carretera eran pasajeros de vehículo a motor.
- Más de un tercio de todos los niños fallecidos eran peatones.
- La mayor parte de los atropellos mortales a peatones suceden en vías urbanas.
- El uso generalizado y correcto de los sistemas de seguridad en los vehículos a motor evitaría muertes infantiles.

Normas de tráfico vigentes en el ámbito infantil

En el año 2007 entraron en vigor varias medidas nuevas relacionadas con la seguridad infantil en el tráfico, entre las que se pueden destacar las siguientes:

Niños siempre protegidos

X Antes: Los niños de 3 a 12 años de menos de 150 centímetros de estatura, debían utilizar un sistema de sujeción homologado a su talla y peso, siempre que los vehículos dispusieran de él. En caso contrario, debían usar el cinturón de seguridad de los adultos en los asientos traseros. Los menores de 3 años, detrás, debían utilizar un sistema de sujeción adaptado a su talla y peso siempre que el vehículo dispusiera de él.

✓ Ahora: La norma se amplía a cualquier persona mayor de 3 años que no alcance una estatura de 150 centímetros. Los menores de tres años ahora están siempre obligados a utilizar un sistema de sujeción homologado a su peso y talla.

Peatones, ni en autopista ni en autovía

X Antes: Prohibida la circulación a peatones por autopista. En este tipo de vías, no podían recogerse “autoestopistas”.

✓Ahora: La prohibición se extiende a autovías, tanto para la circulación de peatones como para la posibilidad de “auto-stop”.

Ciclistas, prioridad respecto a vehículos a motor

X Antes: No estaba regulado.

✓Ahora: Los ciclistas tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos a motor cuando éste gire a la derecha o la izquierda para entrar en otra vía, y cuando circulando los ciclistas en grupo, el primero de ellos haya iniciado ya un cruce o entrado en una glorieta.

Circular en grupo, pero no en pelotón

X Antes: No estaba regulado.

✓Ahora: Se permite a los conductores de bicicleta circular sin mantener la separación entre ellos, extremando la atención a fin de evitar alcances entre los propios ciclistas. Además, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas del mismo grupo. Podrán circular en columna de dos como máximo, siempre lo más a la derecha posible de la vía y colocándose de uno en uno en tramos de poca visibilidad. En autovías sólo podrán circular por el arcén, siempre que sean mayores de 14 años y no esté prohibido por la señal correspondiente. Cuando se prohíba su circulación un panel indicará el itinerario alternativo.

Reflectantes obligatorios

X Antes: No estaba regulado.

✓Ahora: Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, si circulan por vía interurbana, los conductores de bicicleta llevarán colocada una prenda reflectante que permita a los conductores de vehículos y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros.

En bicicleta, todos con casco

X Antes: No estaba regulado.

✓Ahora: Los conductores y ocupantes de bicicleta deberán utilizar cascos de protección homologados o certificados cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas y en condiciones extremas de calor. Los ciclistas en competición y los profesionales durante los entrenamientos o en competición, se registrarán por sus propias normas.

Los menores en vehículos de dos ruedas

X Antes: No estaba regulado.

✓Ahora: Las bicicletas podrán transportar un menor de hasta siete años en asiento adicional homologado cuando el conductor sea mayor de edad. En los ciclomotores y motocicletas, siempre que estén construidos para ello, además del conductor puede viajar un pasajero mayor de doce años.

Excepcionalmente podrá viajar un mayor de siete años cuando el vehículo lo conduzca su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre con casco.

Campañas de prevención de accidentes infantiles

El Informe Innocenti de UNICEF: las líneas maestras aún vigentes

La organización UNICEF, consciente de la dimensión mundial de los accidentes de tráfico, publicó en la década de los noventa el Informe Innocenti, en el que se recogían diferentes líneas maestras para desarrollar campañas de prevención de accidentes de tráfico en la población infantil.

Mensajes

Los mensajes de las campañas deben transmitirse a través de todos los medios de comunicación disponibles: prensa escrita, radio, televisión, Internet, mobiliario urbano, folletos, posters...

Siendo el objetivo general de toda campaña la reducción de las secuelas y víctimas mortales resultados de lesiones evitables, otros objetivos intermedios que deben ser contemplados son:

1. Aumentar el conocimiento de niños, adolescentes, padres, educadores y responsables políticos y administrativos sobre siniestralidad infantil y medidas de prevención.
2. Promover entre niños y jóvenes conductas seguras de autoprotección y protección de los demás.
3. Mejorar la legislación vigente.
4. Incrementar la colaboración entre entidades públicas y privadas y la participación del ciudadano "de a pie".

Los ámbitos de actuación

Los ámbitos de actuación deben abarcar todas aquellas áreas de riesgo conocidas:

- a. Tráfico (peatón, pasajero y conductor de bicicletas y ciclomotores).
- b. Hogar.
- c. Escuela.
- d. Zonas de juego y esparcimiento

Medidas

Para todas y cada una de las áreas de mayor riesgo existen medidas efectivas de reducción tanto de la probabilidad de ocurrencia como de las consecuencias de los accidentes infantiles. Lamentablemente, según UNICEF, muchas de las estrategias preventivas se articulan de modo incorrecto o ineficaz. El informe Innocenti recuerda que algunas de dichas estrategias de probada eficacia son:

- Uso de cascos para bicicletas.
- Límites de velocidad en zonas residenciales.
- Sistemas de retención infantiles.
- Normativas de seguridad en áreas de juegos.



UNICEF también advierte que las campañas y comunicaciones "deben evitar en todo momento que los padres actúen de modo excesivamente proteccionista con sus hijos hasta el punto que les impidan desarrollar sus propias habilidades para la identificación y valoración del riesgo. Muchos niños simplemente no son conscientes de los riesgos que les esperan en el mundo real". Ello les colocaría, indica UNICEF, en una situación de riesgo añadido en etapas posteriores de la vida cuando tuvieran que actuar de modo independiente.

La ONU, preocupada por la Seguridad Vial mundial

En la Asamblea General de la ONU celebrada en Nueva York en marzo de 2010, coincidiendo con la divulgación del preocupante informe presentado en ella por la OMS sobre la siniestralidad vial en el mundo, se adoptó la resolución de declarar los próximos 10 años como "**la década de la seguridad vial**". Con dicha resolución se insta a todos los países a prestar una mayor atención a esta cuestión y a impulsar políticas de transporte público, reducir los límites de velocidad en áreas urbanas, una persecución más efectiva de los infractores y una mayor protección de peatones y ciclistas en la vía pública. Es de esperar que las campañas que inspirará esta iniciativa redunden también en una mejora de la seguridad vial para los niños.

Iniciativas en la Unión Europea

La Comisión Europea de Seguridad Vial, a través del proyecto **ROSE 25**, ha recopilado, estudiado y seleccionado programas de educación vial de 25 estados miembros. Los resultados de este estudio incluyen una guía de buenas prácticas para la educación en seguridad vial dirigida a niños de 3 a 17 años, en calidad de peatones, ciclistas, conductores de ciclomotores y futuros conductores de vehículos, así como a educadores, madres y padres.

A través del proyecto **CHILD**, la Comisión está llevando a cabo investigaciones sobre cómo se producen las lesiones que sufren los niños en los accidentes de automóvil. Los resultados podrán ser empleados como base para mejorar el diseño de los sistemas de retención infantiles.

Por otro lado, La Alianza Europea para la Seguridad Infantil, a partir del actual Plan de Acción para la Seguridad Infantil, está finalizando un nuevo proyecto para la prevención de lesiones en la infancia. Dicho proyecto, bajo el título "Herramientas para abordar el Trauma en la Infancia, las Lesiones y la Seguridad Infantil" (**TACTICS**, en inglés), se inicia en 2011.

La estrategia española para la década 2011-2020

El nuevo plan de seguridad vial liderado por la Dirección General de Tráfico para la próxima década se centra en la protección de los más vulnerables, junto a otras medidas como reducir la accidentalidad y mortalidad en los motoristas, potenciar la seguridad en las vías urbanas y lograr conductas más seguras con el alcohol y la velocidad. Respecto al público infantil, uno de los objetivos de la nueva estrategia es lograr que **ningún niño fallezca por no usar un dispositivo de retención infantil**. Otras medidas son la promoción de rutas escolares seguras y del intercambio y alquiler de sillitas o el fomento de la educación vial. Las campañas y la vigilancia de la velocidad y del uso de alcohol y drogas, junto con la reducción de la velocidad en áreas urbanas y la mejora de las infraestructuras, redundarán sin duda en beneficio de los menores como usuarios de las vías públicas.



5. Agenda

- ▶▶ **Tercera semana de septiembre**
- SEMANA DE LA MOVILIDAD

- ▶▶ **Tercer domingo de noviembre**
- DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

- ▶▶ **2010-2020**
- DÉCADA DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO (ONU)



6. Webs de interés

ACCIÓN EDUCATIVA

<http://www.accioneducativa-mrp.org>

AMICS DE LA BICI

<http://www.amicsdelabici.org>

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA

<http://www.aecarretera.com>

ASOCIACIÓN TÉCNICA DE CARRETERAS

<http://www.atc-piarc.com>

ASOCIACIÓN STOP ACCIDENTES

<http://www.stopaccidentes.org>

ATTITUDES

<http://www.attitudes.org>

CENTRO NACIONAL DE INFORMACION Y COMUNICACION EDUCATIVA

<http://www.cnice.mecd.es>

COMISARIADO EUROPEO DEL AUTOMÓVIL / CLUB DE AUTOMOVILISMO

<http://www.seguridad-vial.net>

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO

<http://www.dgt.es>

DÍA MUNDIAL DE LA SALUD 2004: SEGURIDAD VIAL

<http://www.who.int/world-health-day/2004/es/>

DRINKIQ

<http://www.drinkiq.com>

EUROPEAN ROAD STATISTICS

<http://www.irfnet.eu>

EUROPEAN SCHOOLNET

<http://www.eun.org>



FEDERACION EUROPEA DE VÍCTIMAS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

[http:// www.fevr.org](http://www.fevr.org)

FREE-RANGE KIDS

<http://www.freerangekids.wordpress.com>

FUNDACION ONCE

[http:// www.discapnet.es](http://www.discapnet.es)

INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL

<http://seguridadvialinfantil.org>

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PUBLIC TRANSPORT (UITP)

<http://www.uitp.com>

INTERNATIONAL ROAD TRAFFIC AND ACCIDENT DATABASE

<http://www.irtad.net>

PIARC (THE WORLD ROAD ASSOCIATION)

<http://www.piarc.org>

“PONLE FRENO”

<http://www.ponlefreno.com>

PREVENTION ROUTIERE INTERNATIONALE (PRI)

<http://www.lapri.org>

“QUIERO CONDUCIR, QUIERO VIVIR”

<http://www.quieroconducirquierovivir.wordpress.com>

RACC

<http://www.racc.es>

RACE

<http://www.race.es/>



7. Fuentes de información

La información contenida en esta Carpeta ha sido elaborada por el Gabinete de Comunicación de Attitudes, utilizando como fuente a los siguientes organismos y entidades:

- DGT – Dirección General de Tráfico
- OMS – Organización Mundial de la Salud
- RACE – Real Automóvil Club de España
- Attitudes
- IRTAD - Base de Datos Internacional sobre Tráfico y Accidentes de la OCDE
- CARE Database (European Commission Road Safety)
- ONU – Organización de las Naciones Unidas