

Educación Vial para jóvenes



Realizado por:
Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE

Dirección y coordinación:
Juan José Rabanal Cabrerizo

Autores:
Juan José Rabanal Cabrerizo
Carlos Arrieta Antón
M^a Teresa San Román Vicente
Julián Colmenarejo Llorente
Carmen Pereda Peláez

Colaboradores:
Ayuntamiento de Colmenar Viejo
Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial. Universidad de Valencia

Diseño:
Grijalba Estudio Gráfico

Introducción



El **Instituto de Seguridad Vial** de la **FUNDACIÓN MAPFRE** lucha desde su creación para revitalizar la formación vial como eje central de toda acción preventiva. Fruto de esta filosofía, y del trabajo desarrollado en los últimos años, es el conjunto de materiales didácticos que usted acaba de recibir y que ha sido creado con un único objetivo: colaborar con todas las personas decididas a fomentar la **Educación Vial**, y facilitarles todos los elementos para su incorporación al conjunto de enseñanzas de los centros.

Este programa de formación vial para jóvenes está centrado no sólo en la enseñanza de las normas de circulación y de algunas recomendaciones útiles para la conducción de vehículos, sino que también se han tenido en cuenta aspectos propios de la educación general, social y humana, tan necesarios para modificar y crear actitudes correctas y solidarias respecto a un hecho tan complejo como es el mundo del tráfico.

Estos objetivos atienden al conocimiento del entorno próximo, al desarrollo de la capacidad para actuar y desenvolverse con autonomía en las actividades habituales, a la creación de hábitos encaminados a mejorar la salud y el bienestar y, por último, para asumir la importancia de los valores y de las normas que rigen la convivencia humana.

El **Instituto de Seguridad Vial** de la **FUNDACIÓN MAPFRE** apuesta por integrar en el sistema educativo enseñanzas de educación vial y aporta este programa para que pueda constituir la base o complemento de programas específicos de formación de futuros conductores y ciudadanos en general.

Este material es de carácter formativo e informativo en la prevención e intenta formar y hacer reflexionar al joven sobre distintas situaciones de riesgo asociadas con el entorno vial, orientando su conducta frente a los factores/comportamientos de riesgo y protección, y ofrecer alternativas responsables y autónomas para afrontar dichas situaciones viales.

La intención de este ambicioso programa es darle continuidad con sucesivas entregas de nuevos materiales que complementen, amplíen y enriquezcan los hasta ahora creados.

Por medio de la estructuración en bloques temáticos pretendemos, por un lado, que este programa favorezca aprendizajes globalizados más funcionales, que puedan acoplarse a las circunstancias del curso, al tiempo disponible, a la edad del alumnado, a sus intereses y a sus conocimientos previos. Por otro lado, también es nuestro deseo que el programa se tome como referencia o propuesta abierta y flexible en la que se seleccionen los temas y actividades que más puedan interesar.

El hecho de que sea fruto de un trabajo en equipo permite que las sesiones se desarrollen bajo distintas concepciones de aula y de relación. Ello favorece que cada profesional pueda acercarse a una u otra sesión según se sienta más cómodo o más seguro, ya que se trata de aspectos que deben ser trabajados, pero sin un orden o una secuencia establecida.

El **Instituto de Seguridad Vial** de la **FUNDACIÓN MAPFRE** quiere agradecer al profesor/mediador social su implicación e interés por acoger con espíritu crítico y participativo esta publicación y, sobre todo, por aportar su compromiso personal en favor de un bien colectivo como es la seguridad vial, la cual pretendemos mejorar con su ayuda. En definitiva, un fenómeno social que nos afecta a todos.



PROPUESTA DE ACTUACIÓN

Por ello, y en esta línea, proponemos cinco ámbitos diferentes de actuación para la aplicación de este programa:

- **Apoyo a la acción tutorial**, la cual pretende apoyar y reforzar la labor del tutor/a en la acción tutorial en la etapa de Secundaria. Las competencias y contenidos del programa se dirigen a desarrollar y fortalecer conocimientos, actitudes y conductas de seguridad y protección. Se pretende aportar y complementar la labor tutorial por medio de una experiencia educativa en el aula que oriente al joven y al grupo a afrontar y gestionar los riesgos propios de las situaciones viales cotidianas que viven.
- Incluirlo como **asignatura optativa** con la finalidad de atender la educación y formación vial de los jóvenes del segundo ciclo de Secundaria ya que, por su edad, pueden obtener las licencias y permisos que habilitan para la conducción de diferentes vehículos.

En este caso, debemos tener en cuenta el Artículo 58.4.b del Reglamento general de conductores que dice lo siguiente “... estarán exentos de realizar la prueba de control de conocimiento los que acrediten documentalmente haber superado con aprovechamiento en un colegio, un instituto u otro centro de formación, una asignatura optativa en la que se traten los conocimientos necesarios para conducir ciclomotores, siempre que el programa que se imparta cuente con la aprobación de la Dirección General de Tráfico”.

- Ideado a su vez para poder trasladar y adaptar el programa a jóvenes de **diferentes niveles** educativos, como Bachillerato y Formación Profesional,
- Aplicar el programa en CD Rom “El ciclomotor: Escuela de conducción” en las **autoescuelas**, el cual tenderá a profundizar en el estudio del entorno y a inculcar en los alumnos/as el sentido de responsabilidad referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores para iniciarlos, posteriormente, en el aprendizaje de las normas, señales y consejos relativos a su conducción.
- Y por último, como complemento y herramienta docente para **policías locales y mediadores sociales** a la hora de trabajar, con diferentes grupos de jóvenes, las temáticas propuestas.

En cualquier caso, esperamos que esta enriquecedora experiencia sea una aportación más que sirva, por una parte, como instrumento de motivación para profesores, policías, mediadores sociales, profesores de educación vial y centros educativos, ayudándoles a sistematizar el uso de la educación vial dentro del currículum escolar y de los programas de formación. Por otra parte, pretendemos que sea una aportación para que nuestros jóvenes consigan interiorizar esos hábitos y actitudes que posibiliten reducir el elevado número de accidentes de tráfico que se producen y que es lo que nos ha movido a realizar este proyecto.



MATERIALES Y CONTENIDOS DE LA CARPETA

- **A) BLOQUES TEMÁTICOS:**

Estructura de los temas:

Índice

1. Objetivos



2. Contenidos



Conceptuales

Actitudinales

3. Dinamización



Sesiones

Información de apoyo

4. Recursos



5. Relación con otras áreas



Anexo: Información complementaria

 ● **B) RELACIÓN DE TEMAS Y CONTENIDOS****INTRODUCCIÓN****TEMA 1: EVALUACIÓN INICIAL****TEMA 2: INFORMACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**

1.- Tráfico:

- Definición.
- Principios del Tráfico.
- Elementos que intervienen en el Tráfico.

2.-Las vías y su señalización:

- Definición de vía.
- Tipos de vías.
- Zonas de una vía.
- Las Señales de Tráfico.

3.- Maniobras básicas:

- Definición de maniobra.
- Tipos de maniobras.

4.- Nosotras/os como conductoras/es

- Aptitudes del conductor/a.
- Actitudes del conductor/a.

TEMA 3: ALCOHOL Y DROGAS

1.- El alcohol

- 1.1. Creencias erróneas y consecuencias.
- 1.2 Información veraz sobre el alcohol.
- 1.3 El alcohol como problema.
- 1.4. Consecuencias del consumo.
- 1.5. Habilidades de resistencias.
- 1.6. Alternativas al consumo de alcohol.

2.- Las drogas

- 2.1. Tipos de drogas: depresoras, estimulantes y alucinógenas.
- 2.2. Efectos y consecuencias en la conducción.

TEMA 4: CONOCIMIENTO DEL CICLOMOTOR: SEGURIDAD ACTIVA Y SEGURIDAD PASIVA

1.- El Ciclomotor.

- 1.1. Evolución del Ciclomotor a través del tiempo.
- 1.2. Elementos básicos del funcionamiento de un ciclomotor:
 - 1.2.1. Los motores de dos y cuatro tiempos.
 - 1.2.2. El encendido y la carburación.
 - 1.2.3. La transmisión y los frenos.

2.- Cuidado del Ciclomotor.

- 2.1. Operaciones básicas de mantenimiento.
- 2.2. Aspectos de la conducción.
- 2.3. Accesorios.

3.- Seguridad activa, pasiva y preventiva.

- 3.1. Qué tener en cuenta antes, durante y después del uso del Ciclomotor.
- 3.2. La equipación.
- 3.3. Ver y ser vistos.

4.- Cómo elegir un Ciclomotor

TEMA 5: HÁBITOS Y CONDUCTAS DE RIESGO: LA VELOCIDAD

1.- Concepto de velocidad.

2.- Velocidad adecuada:

- Velocidad segura.
- Velocidad y señales.
- Velocidad y curvas.

3.- Distancia entre vehículos:

- Tiempo de reacción o de respuesta.
- Distancia de frenado.
- Distancia de detención total.
- Distancia de seguridad.

4.- La conducción en la ciudad:

- Conducción segura.
- Conductas inadecuadas.

5.- La conducción en carretera.

6.- La conducción en grupo.

7.- La conducción acompañada: “El paquete”.

8.- Velocidad y accidentalidad.

TEMA 6: PREVENCIÓN Y ACTUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTE

- 1.- Prevención primaria.
 - 1.1 Comportamiento correcto.
- 2.- Prevención secundaria.
 - 2.1 Delito de omisión de socorro.
 - 2.2 Medidas de seguridad previas a la atención a las víctimas.
 - 2.3 Proteger, Avisar, Socorrer (PAS).
 - 2.4 Primeros auxilios. ¿Cómo actuar?
 - 2.5 “Aprende a salvar una vida”. Reanimación Cardiopulmonar (RCP).

TEMA 7: TRÁFICO Y MEDIO AMBIENTE

- 1.- La ciudad y el fenómeno urbano.
- 2.- Los problemas ambientales de los núcleos urbanos.
 - 2.1 Contaminación atmosférica.
 - 2.2 Ruido ambiental.
 - 2.3 Basuras.
- 3.- Propuestas de mejoras en el medio ambiente

TEMA 8: TRÁFICO Y PUBLICIDAD

- 1.- El medio publicitario:
 - 1.1. Publicidad audiovisual.
 - 1.2. Publicidad impresa.
- 2.- El contenido del mensaje publicitario.
 - 2.1. El mensaje denotativo.
 - 2.2. El mensaje connotativo o encubierto (subliminal).
- 3.- Mecanismos que acrecientan la expresividad de un mensaje publicitario.
- 4.- El destinatario del mensaje publicitario.
- 5.- Los grandes ejes: sexo, edad y nivel socioeconómico.
- 6.- Valores que se transmiten a través del espacio publicitario.
 - 6.1. Valores constructivos.
 - 6.2. Valores no constructivos: contravalores.
 - 6.3. Contradicciones en el mensaje.
- 7.- El compromiso social de las marcas.
- 8.- Las campañas institucionales. Las campañas del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE.



C) CD ROM “CICLOMOTOR: ESCUELA DE CONDUCCIÓN”

ÍNDICE DE CONTENIDOS:

1.- ASPECTOS PREVIOS

2.- EL CICLOMOTOR

- 2.1. Evolución del ciclomotor en el tiempo. Características técnicas: la cilindrada.
- 2.2. Cómo elegir tu ciclomotor.
- 2.3. Descripción y manejo de los mandos.
- 2.4. Accesorios.
- 2.5. Homologación y características técnicas.
 - 2.5.1. El caso especial de los cuadraciclos.
- 2.6. Documentación básica.
- 2.7. Seguridad activa, pasiva y preventiva.
 - 2.7.1. La seguridad activa.
 - 2.7.1.1. Los neumáticos.
 - 2.7.1.2. El mantenimiento.
 - 2.7.1.3. Manipulaciones que perjudican la seguridad activa del ciclomotor.
 - 2.7.2. La seguridad pasiva.
 - 2.7.2.1. El equipo para montar en ciclomotor.
 - 2.7.3. La seguridad preventiva.
 - 2.7.3.1. Ver y ser vistos.
 - 2.7.3.2. Ergonomía y confort.

3.- LA VÍA Y SUS SEÑALES

- 3.1. La vía.
 - 3.1.1. Partes de la vía.
 - 3.1.2. Tipos de vías.
 - 3.1.3. La seguridad de las vías.
 - 3.1.3.1. Sistemas de seguridad pasiva de las vías.
 - 3.1.3.2. El firme.
 - 3.1.3.3. Rotondas.
 - 3.1.4. Los peligros de la vía.
 - 3.1.4.1. El trazado.
 - 3.1.4.2. El firme.
 - 3.1.4.3. La señalización horizontal.
 - 3.1.4.4. La señalización vertical.
 - 3.1.5. La calle no es un circuito.
- 3.2. Las señales de tráfico.
 - 3.2.1. Importancia de las señales.
 - 3.2.2. Las señales de circulación.
 - 3.2.3. Índice de señales: Se colocarán todas las señales de tráfico.
 - 3.2.3.1. Básicas: Se colocarán las señales que afecten a los ciclistas.

4. LA CONDUCCIÓN. CIRCULANDO

- 4.1. Normas generales de circulación.
 - 4.1.1. Utilización de la vía.
 - 4.1.2. Velocidad adecuada.
 - 4.1.2.1. Velocidad segura.
 - 4.1.2.2. Velocidad y señales.
 - 4.1.3. Distancia entre vehículos.
 - 4.1.3.1. Tiempo de reacción o de respuesta.
 - 4.1.3.2. Distancia de frenado.
 - 4.1.3.3. Distancia de detención total.
 - 4.1.3.4. Distancia de separación adecuada (Distancia de Seguridad).
 - 4.1.4. Normas sobre prioridad de paso.
 - 4.1.4.1. Intersecciones.
 - 4.1.4.2. Intersecciones con señal de prioridad de paso.
 - 4.1.4.3. Otras normas en las intersecciones.
 - 4.1.4.4. Plazas y glorietas.
- 4.2. Maniobras básicas y su ejecución.
 - 4.2.1. Iniciación de la marcha.
 - 4.2.2. Señales de advertencia.
 - 4.2.3. Desplazamientos laterales.
 - 4.2.3.1. Adelantamientos.
 - 4.2.3.2. Cambios de dirección.
 - 4.2.3.3. Cambios de sentido.
 - 4.2.4. Detención, parada y estacionamiento.
- 4.3. Técnicas de conducción.
 - 4.3.1. Posición de conducción.
 - 4.3.2. Nociones básicas sobre física.
 - 4.3.2.1. Aceleración y frenada: transferencia de masas.
 - 4.3.2.1.1. La aceleración.
 - 4.3.3. Las curvas.
 - 4.3.3.1. Estudiar las curvas. Saber mirar.
Otros aspectos relacionados con la mirada.
 - 4.3.3.2. Las partes de la curva.
 - 4.3.3.3. Trazado de las curvas.
 - 4.3.4. La conducción en ciudad.
 - 4.3.4.1. Mantenimiento del ciclomotor.
 - 4.3.4.2. Anticipación. Conducción defensiva.
 - 4.3.4.3. Los peligros de la ciudad.
 - 4.3.4.4. Conducción segura.
 - 4.3.4.5. Conductas inadecuadas.
 - 4.3.5. La conducción en carretera.
 - 4.3.6. La conducción en grupo.
 - Técnicas para circular en grupo.
 - 4.3.7. La conducción acompañada. El “paquete”.

- 4.3.7.1. Adapta tu estilo de conducción.
- 4.3.7.2. Adapta tu ciclomotor. ¿Qué cambia por llevar acompañante?
- 4.3.7.3. Lo que debe hacer el “paquete”.
- 4.3.8. Equipaje.
- 4.3.9. Conducción en condiciones adversas.
 - 4.3.9.1 La conducción sobre mojado.
 - 4.3.9.2. Viento lateral fuerte.
 - 4.3.9.3. Niebla.
 - 4.3.9.4. La conducción nocturna.
- 4.3.10. Reacción ante situaciones de emergencia.
 - 4.3.10.1. Frenada de emergencia.
 - 4.3.10.2. Bloqueo de ruedas en frenada.
 - 4.3.10.3. Derrapaje.
 - 4.3.10.4. Si se levanta la rueda delantera.
 - 4.3.10.5. Motor gripado.
 - 4.3.10.6. Baches y obstáculos pequeños.
 - 4.3.10.7. Pinchazo.
 - 4.3.10.8. Cuando un insecto se mete en el casco.
 - 4.3.10.9. Túneles.
- 4.3.11. Caídas; saber caer.
- 4.3.12. La conducción defensiva. Los otros usuarios de la vía.

5. NOSOTROS LOS CONDUCTORES

- 5.1. Nuestro conocimiento.
 - 5.1.1. Conocimientos Teóricos: la normativa.
 - 5.1.2. Conocimientos prácticos: el manejo del ciclomotor.
- 5.2. Nuestras aptitudes.
 - 5.2.1. Condiciones o aptitudes físicas.
 - 5.2.1.1 Aptitudes motoras.
 - 5.2.1.2. Los sentidos: ver y oír.
 - 5.2.2. Aptitudes psicológicas.
 - 5.2.2.1. Atención.
 - 5.2.2.2. Distracciones.
 - 5.2.2.3. Percepción del riesgo.
 - 5.2.2.4. Toma de decisiones.
- 5.3. Nuestras actitudes.
 - 5.3.1 Actitudes positivas.
 - 5.3.2. Actitudes negativas: actitudes indeseables.
- 5.4. Lo que modifica nuestras capacidades y aptitudes.
 - 5.4.1. El alcohol, las drogas y los fármacos.
 - 5.4.1.1. El alcohol.
 - 5.4.1.2. Las drogas.
 - 5.4.1.3. Los fármacos.

- 5.4.2. Estrés, ansiedad y depresión.
 - 5.4.2.1. El estrés.
 - 5.4.2.2. Ansiedad: una de las manifestaciones del estrés.
 - 5.4.2.3. Depresión y tristeza.
- 5.4.3. Sueño, fatiga y morbilidad.
 - 5.4.3.1. Sueño.
 - 5.4.3.2. Morbilidad.
 - 5.4.3.3. La fatiga.
- 5.4.4. Comida, bebida y tabaco.
 - 5.4.4.1. La comida y la dieta en la conducción.
 - 5.4.4.2. Las bebidas y la conducción.
 - 5.4.4.3. Fumar y conducir.
- 5.4.5. Velocidad

5.5. Comportamiento en caso de accidente



C) DIAPOSITIVAS

- Tema 2Nº: 1,2,3,4,5,6,7,8.
- Tema 3Nº: 9,10,11,12,13,14,15,16.
- Tema 4Nº: 17,18,19,20,21,22.
- Tema 5Nº: 23,24,25.
- Tema 6Nº: 26,27,28,29,30,31,32,33.
- Tema 7Nº: 34.
- Tema 8Nº: 35,36.

TRANSPARENCIAS

Las diapositivas podrán encontrarse en la página Web del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE para que puedan ser imprimidas en acetatos y pasarlas a transparencias.

2

Información y Seguridad vial



Objetivos



- Tomar conciencia, alumnas/os y profesoras/es, de la necesidad de tener una adecuada educación vial.
- Percibir el riesgo que entraña la conducción de un vehículo.
- Conocer las normas y señales de tráfico como peatón, viajero y conductor de bicicleta o de ciclomotor.
- Lograr un correcto comportamiento como peatón, ciclista o conductor de ciclomotor.
- Tener conocimiento de los datos estadísticos que ponen de manifiesto la disminución de accidentes mortales por el uso del casco y valorar la importancia de éste.
- Crear hábitos correctos de seguridad pasiva.
- Valorar la importancia de la vida propia y de la de los demás.
- Percibir y valorar a los agentes de circulación como necesarios para lograr una adecuada seguridad vial.

Contenidos



CONTENIDOS CONCEPTUALES:

2.1.- Tráfico:

Definición.
Principios del Tráfico.
Elementos que intervienen en el Tráfico.

2.2.-Las vías y su señalización:

Definición de Vía.
Tipos de vías.
Zonas de una vía.
Las Señales de Tráfico.

2.3.- Maniobras básicas:

Definición de Maniobra.
Tipos de maniobras.

2.4.- Nosotros/as como conductores/as

Aptitudes del conductor/a.
Actitudes del conductor/a.

ACTITUDES QUE QUEREMOS DESARROLLAR:

- Respeto y Responsabilidad para lograr una correcta convivencia en el uso de las vías públicas.
- Solidaridad con los demás usuarios de las vías públicas.

Dinamización



I^a SESIÓN

El tutor/a comenzará reflexionando con el grupo de alumnas/os sobre situaciones que ellos hayan presenciado o vivido en las que no se han mantenido actitudes correctas como peatones, como ciclistas o como conductores de ciclomotor. A partir de estas situaciones se hará ver a los alumnos/as la necesidad de tener una adecuada educación vial.

Seguidamente se presentarán los objetivos, las actitudes que se pretenden reforzar y los contenidos que abarca esta unidad.

Una vez conocida la estructura global de la unidad, se realizará una lectura atenta de los apartados correspondientes a la información de apoyo y se aclararán las posibles dudas que se puedan generar en los alumnos/as.

A continuación se realizarán las actividades correspondientes que tendrán carácter individual o por parejas, excepto aquellas en las que se indica que serán realizadas en pequeños grupos.

Actividades

- ¿Qué entiendes por tráfico?
- ¿Cuáles son los elementos que intervienen en el tráfico?
- ¿Quién es el protagonista principal del tráfico?
- ¿Cuáles son los diferentes roles que puedes desempeñar según el momento?
- ¿Cuáles son los factores que intervienen en un accidente de tráfico?
- ¿Cómo pueden ser los vehículos?
- ¿Cómo definirías lo que es una "Vía"?

2ª SESIÓN

En esta sesión, los alumnos deberán consultar en los contenidos del CD Rom del ciclomotor del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE el epígrafe de “LA VÍA” para solucionar algunas de las actividades que se plantean a continuación:

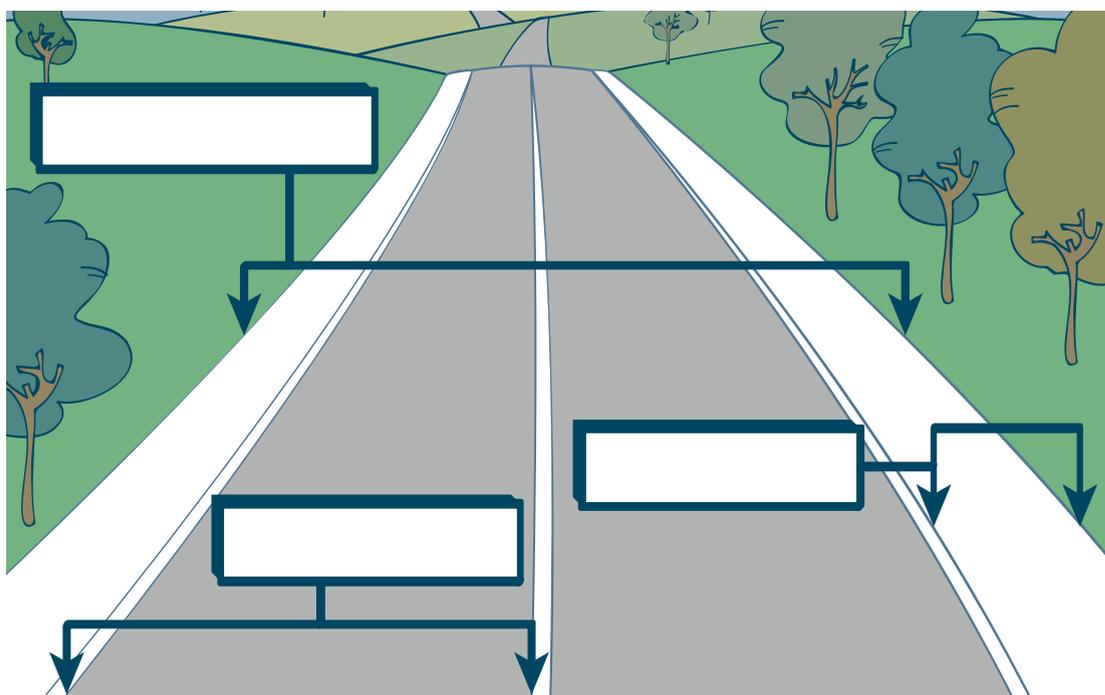


Actividades:

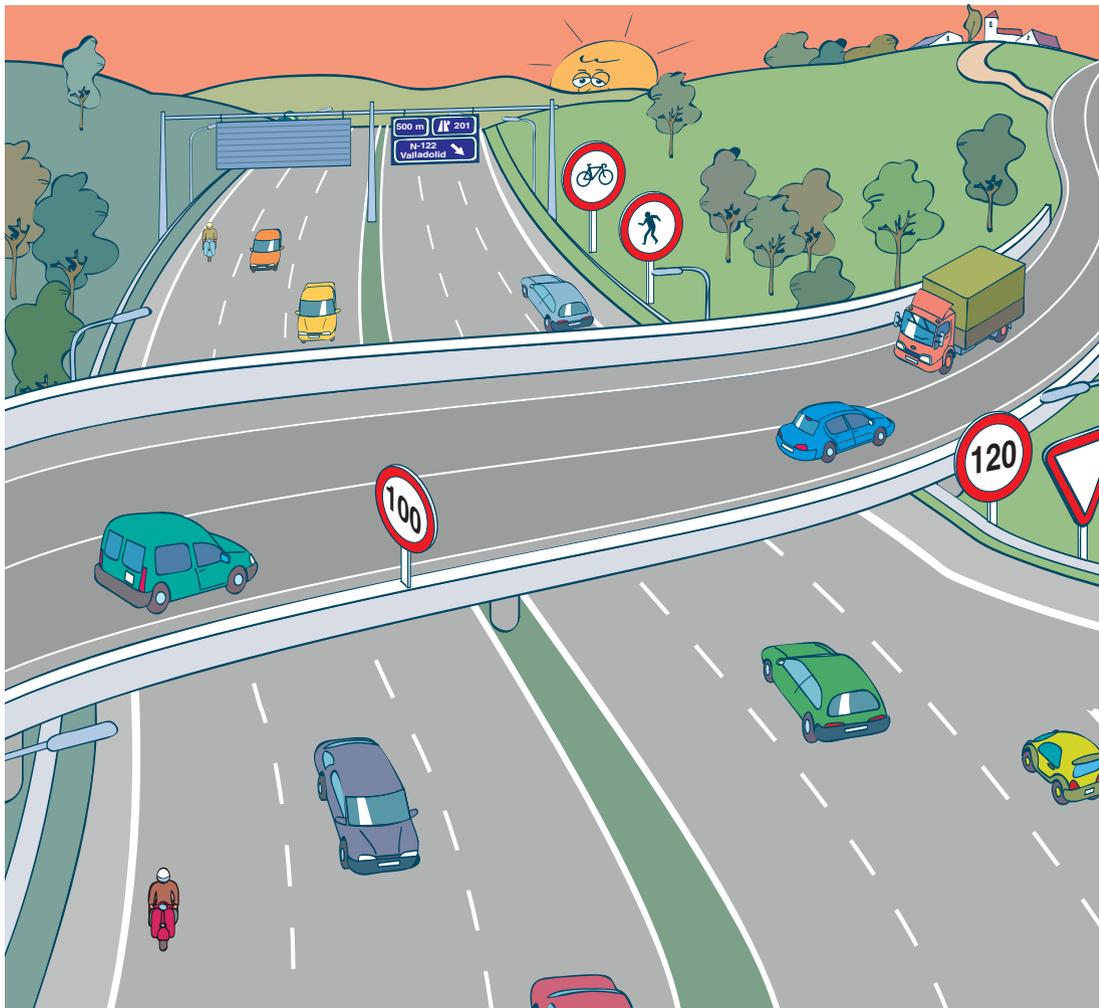
- ¿Qué es una vía?
- Completa el siguiente esquema:

Dentro de un poblado
TIPOS DE VÍAS
Fuera de un poblado

- Explica las diferencias entre “AUTOVÍA”, “AUTOPISTA” y “VÍA RÁPIDA”.
- Identifica en la imagen las diferentes partes de que consta una vía.



- Fíjate en la imagen y responde a las siguientes cuestiones:



- ¿Cuántas calzadas hay en la autopista para cada sentido de circulación? ¿Y en la carretera?
- ¿Cuántos carriles tiene en total la autopista? ¿Y la carretera?
- ¿A qué velocidad máxima pueden circular los vehículos por la carretera de la imagen?
- ¿Y por la autopista?
- ¿Pueden circular los peatones y los ciclistas por la carretera? ¿Y por la autopista?.
- ¿Por dónde tienen que circular obligatoriamente peatones y ciclistas en una carretera como la que te muestra la imagen?

- Observa los datos que se reflejan en el siguiente cuadro y resuelve estas cuestiones.

Motivo del accidente (infracciones del peatón)	Nº de accidentes			Nº de peatones víctimas			
	Con peatones muertos	Con peatones heridos	Total	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total
No respetar señal de semáforo	19	741	760	32	221	545	798
No utilizar paso de peatones	55	2.328	2.383	90	570	1.816	2.476
No respetar señal de agente	0	5	5	0	0	5	5
Irrumpir o cruzar la vía antirreglamentariamente	68	2.015	2.083	99	516	1.532	2.147
Estar o marchar por la calzada antirreglamentariamente	7	226	233	10	56	189	255
Estar o marchar por el arcén antirreglamentariamente	1	39	40	2	10	33	45
Subir o bajar del vehículo antirreglamentariamente	0	30	30	1	6	25	32
Otras infracciones	16	296	312	20	64	253	337
Ninguna infracción	76	3.730	3.806	131	880	3.196	4.180
No especificado	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	242	9.410	9.652	385	2.323	7.567	10.275

Realiza las siguientes actividades:

- Enumerar las causas que tienen una mayor incidencia en los accidentes que sufren los peatones en la vía urbana.
- Calcular el porcentaje de peatones muertos y heridos.
- Elaborar un diagrama de barras y extraer algunas conclusiones.
- Analizar este gráfico, extraer conclusiones y realizar una puesta en común con el grupo - clase.
- Realizar murales (pequeño grupo) donde se plasmen de forma gráfica y con algún lema las actitudes adecuadas que deben mantenerse como peatones, conductores de bicicleta o conductores de ciclomotor. Exponerlos al resto de la clase.

3ª SESIÓN

Al igual que en la sesión anterior, leeremos el epígrafe de las señales de tráfico del CD Rom del ciclomotor del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE, se aclararán las posibles dudas y se tendrán presentes diferentes carteles donde se encuentren las señales básicas de circulación. A continuación se plantearán las siguientes actividades:


Actividades:

- ¿Qué son las señales de circulación?
- Completa con el término adecuado:



- Explica la siguiente frase:

**«LAS SEÑALES DE CIRCULACIÓN SON UN SISTEMA DE COMUNICACIÓN
SENCILLO, RÁPIDO Y UNIVERSAL»**

- ¿Cuáles son las funciones de las señales?
- Completa el cuadro “PRIORIDAD ENTRE LOS DIFERENTES TIPOS DE SEÑALES” con la frase adecuada.

Marcas Viales • Señales de circulación verticales • Semáforos • Señales y órdenes de los agentes de circulación

1ª	
2ª	Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía
3ª	
4ª	
5ª	

- Completa el siguiente esquema:

TIPOS DE SEÑALES	• Señales de los Agentes
	• Señales de Balizamiento	
	•
	• Señales Verticales
	• Señales Horizontales	

- Indica dos ejemplos de los tipos de señales del esquema anterior que se encuentren, a ser posible, en el entorno de tu centro educativo.

- Dibuja la señal que corresponda según las siguientes pautas.

Colores:

Significado:

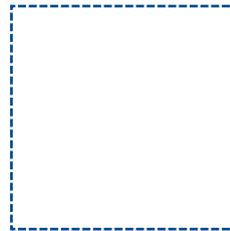
- Rojo

Peligro o prohibición.



- Azul

Obligación o información.



- Amarillo

Precaución.



- Verde

Paso libre.



Formas:**Significado:**

- Triángulo equilátero con orla roja.

Peligro.



- Círculo con orla roja.

Prohibición.



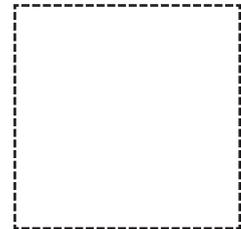
- Círculo con fondo azul.

Obligación.



- Cuadrado o rectángulo con fondo azul.

Información y normas de circulación.



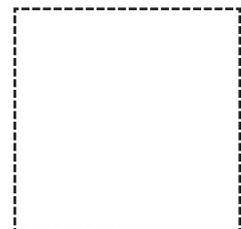
- Rectángulo con fondo azul y símbolos sobre placa blanca.

Información servicios complementarios.



- Rectángulo con fondo blanco.

Orientación o dirección, confirmación de ruta, localización.



- Triángulo equilátero o círculo con orla roja y fondo amarillo.

Peligro o prohibición en tramos de obras.



- Realizar, en pequeño grupo, murales que recojan las señales que afecten a los peatones y a los conductores de bicicleta y de ciclomotor.

4ª SESIÓN

Utilizando la misma dinámica de las dos clases anteriores, se consultarán los epígrafes “MANIOBRAS BÁSICAS Y SU EJECUCIÓN” y “TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN” del CD Rom del ciclomotor. Se aclararán las posibles preguntas de los alumnos y se realizarán las siguientes actividades.

Actividades:

- Maniobras Básicas:

¿Cuáles son las principales maniobras?

¿Qué significa cada una de estas reglas de Seguridad?

C.A.R.

O.S.E.

R.S.M.

¿Cómo podríamos señalar un desplazamiento a la izquierda?

¿Y un desplazamiento a la derecha?

¿Y la reducción de velocidad?

¿Y la posibilidad de realizar un adelantamiento?

- Conducción Segura:

¿Qué entendemos por Seguridad Activa?

¿Y por Seguridad Pasiva? Indica algún ejemplo de ambas.

¿Qué medidas de seguridad deberá tener en cuenta el conductor de ciclomotor?

¿Qué elemento de Seguridad es de vital importancia para un conductor de ciclomotor?

¿Cómo debe de ser el casco y cuál debe de ser su mantenimiento?

¿Cuál es la función más importante del casco?

• Analiza los siguientes datos, relaciónalos con el uso del casco y extrae, al menos, dos conclusiones.

Localización de las lesiones en los accidentados

	Motocicleta		Ciclomotor	
	mue	heridos graves	mue	heridos graves
Cabeza	40%	5%	50%	22%
Cara y cuello	7%	2%	4%	7%
Tórax y abdomen	8%	3%	8%	6%
Brazos y piernas	9%	22%	9%	41%
Todo el cuerpo	25%	21%	20%	14%

¿Cuál debe de ser la postura adecuada para conducir un ciclomotor?

¿Qué debemos de tener presente a la hora de ser vistos por los demás usuarios de la vía?

¿Qué condiciones dificultan la visibilidad y la adherencia del vehículo y, por lo tanto, entrañan un riesgo?

- Nosotros/as como conductores/as.

¿A través de qué sentidos recibimos la mayor parte de la información?

¿Qué actitudes positivas debemos mantener como conductores? Explica cada una de ellas.

¿Qué actitudes debemos desterrar?

5ª SESIÓN

Esta sesión sería de Recapitulación de lo trabajado a lo largo de las cuatro sesiones anteriores. Se le propondría a los alumnos tres tipos de actividades diferentes.

- Elaboración, en pequeño grupo, de un “DICCIONARIO DE TÉRMINOS DE SEGURIDAD VIAL”. Cada grupo podría trabajar en uno de los apartados de la unidad y al final se plasmarían los diferentes murales de términos en un gran panel.
- Realización de una maqueta que reproduzca el entorno del Centro Educativo con la señalización adecuada. Esta actividad se podría desarrollar en colaboración con el Departamento de Tecnología y con el Departamento de Educación Plástica y Visual.
- Cuestionario de Autoevaluación para que los alumnos comprueben lo asimilado a lo largo de las sesiones anteriores.



CUESTIONARIO

1.- Cuando nuestro comportamiento es el adecuado, se dice que hemos cumplido con el principio de:

- a) Responsabilidad.
- b) Confianza.
- c) Seguridad.

2.-De los distintos elementos del tráfico, ¿cuál se considera el más importante?

- a) La persona.
- b) El vehículo.
- c) La vía.

3.-¿Cuántos cm. cúbicos, como máximo, puede tener un ciclomotor?

- a) 40.
- b) 75.
- c) 50.

4.-¿Por dónde circularíamos por una carretera convencional situada fuera del poblado?

- a) Siempre por la parte derecha de la calzada.
- b) Por el arcén en cualquier caso.
- c) Por el arcén de la derecha, si existe.

5.-Si circulas por una carretera fuera de poblado que no tiene arcén, ¿por dónde lo harías?

- a) Por la derecha de la calzada, utilizando la parte imprescindible de la misma.
- b) Por la calzada, como el resto de automóviles.
- c) Por donde me parezca menos peligroso.

6.-¿Puedes circular en paralelo por una vía fuera de poblado con un arcén pavimentado de más de 1,5 metros de ancho?

- a) Sí.
- b) Sí, siempre que no haya peligro.
- c) No; siempre está prohibido.

7.-Si te encuentras en una intersección señalizada con un semáforo en verde y junto a él observamos una señal de STOP, ¿cuál debe ser tu comportamiento?

- a) Obedecer la señal de STOP por ser más restrictiva.
- b) Obedecer el semáforo porque prevalece sobre la señal vertical.
- c) Pasar con precaución cediendo el paso a los vehículos que se aproximen por la derecha.

8.-¿Qué señales verticales de circulación tienen forma circular, orla roja, fondo blanco y símbolos generalmente negros?

- a) Las señales de advertencia de peligro.
- b) Las señales de reglamentación de obligación.
- c) Las señales de reglamentación de prohibición.

9.-¿Qué significa la siguiente señal?



- a) Prohibido girar a la izquierda.
- b) Media vuelta prohibida.
- c) Prohibido cambiar el sentido.

10.-¿Qué significa la siguiente señal?



- a) Entrada prohibida.
- b) Circulación prohibida.
- c) Entrada prohibida a ciclomotores.

11.-¿Qué significa que el conductor de un ciclomotor levante el brazo derecho en ángulo recto?

- a) Que pretende cambiar la dirección a la derecha.
- b) Que pretende circular de derecha a izquierda.
- c) Que pretende cambiar de sentido.

12.-¿Qué tipo de casco es de uso obligado?

- a) Un casco integral.
- b) Un casco tipo "JET".
- c) Es independiente el modelo, pero debe estar homologado.

13.-¿Es necesario cambiar un casco que haya sufrido algún golpe?

- a) No hace falta si no se observa ningún desperfecto.
- b) Sí, siempre que haya sufrido un fuerte golpe aunque no se vea afectado.
- c) Es una decisión del conductor.

14.-¿Qué tipo de carga puede transportar un ciclomotor?

- a) Ninguna.
- b) La que quiera.
- c) Cualquier tipo de carga siempre que no sobresalga.

15.-Nosotros, como conductores, recibimos la mayor parte de la información a través de:

- a) La vista.
- b) El oído.
- c) La vista y el oído.

16.-¿Cuál de las siguientes actitudes no es adecuada?

- a) Realizar “pasadas” a gran velocidad.
- b) Utilizar el casco.
- c) Respetar la normas de circulación.

Recursos



- Diapositivas.
- Transparencias (Página web www.institutomapfreseguridadvial.com).
- Papel continuo (Sesión 4 y 5).
- Carteles de señales.
- Impresión en papel de la documentación e información de los epígrafes mencionados del CD Rom del ciclomotor del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE.

Relación con otras áreas



- Área de Educación Plástica y Visual.
- Área de Tecnología.
- Área de Lengua.
- Área de Ciencias Sociales.
- Área de Matemáticas.

Información complementaria

Información de apoyo. 1ª sesión:

El tráfico es un espacio que compartimos con otros usuarios de la vía de forma simultánea en un tiempo determinado. En él se interrelacionan constantemente cuatro elementos: el conductor, el vehículo, la norma y la vía por la que circulan, de forma que es un ser humano quien gobierna un vehículo a lo largo de unas carreteras. Es muy necesario que se establezcan y cumplan unas normas para, por un lado, evitar el caos y, por otro, preservar los derechos y deberes de cada usuario.

Los elementos que intervienen en el tráfico son los siguientes:

- **La persona:** Es el protagonista del tráfico. Puede actuar como peatón, viajero o conductor. Su comportamiento va a marcar la seguridad de la vía pública.
- **El vehículo:** Es la máquina que dirige la persona por una vía teniendo en cuenta unas normas establecidas. Esta deberá estar en un óptimo estado de conservación y mantenimiento.
- **La vía y su entorno:** Es el espacio concreto con unas determinadas condiciones climatológicas por el que circulamos y nos desplazamos de un lugar a otro.

Para circular con seguridad debemos tener en cuenta los siguientes principios:

- **Principio de responsabilidad:** Todos los usuarios debemos asumir la conducción de nuestro vehículo como un acto responsable y solidario, respetando la normativa establecida y evitando ser un obstáculo peligroso para los demás usuarios de la vía pública.
- **Principio de confianza:** Todos los usuarios tenemos derecho a esperar y confiar en que los demás harán un uso adecuado de la vía y que cumplirán con la normativa específica de cada situación.
- **Principio de seguridad:** Todo usuario, como recurso para autoprotegernos de aquellos posibles usuarios que no cumplen con las normas establecidas, hemos de llevar a cabo el principio de defensa que nos obliga a prever, en la medida de lo posible, los comportamientos incorrectos y agresivos de otros usuarios irresponsables, buscando estrategias para defendernos de sus comportamientos peligrosos y dañinos para nuestra integridad y la de lo que nos rodea..

Cuando se produce un accidente resulta muy difícil atribuir su causa a uno sólo de los cuatro factores mencionados. La inadecuación de uno de estos factores produce el accidente. La mayoría de los accidentes (entre un 80 y un 90%) se produce a causa del conductor y su comportamiento, lo que denominamos «fallos humanos».

Todos creemos saber qué es un accidente. Pensamos que el accidente es algo casual, fortuito, fruto del destino, que obedece al azar y no depende de nosotros y, por lo tanto, inevitable. Cuando pensamos así nos equivocamos.

En realidad el accidente no es accidental, es controlable y, en muchas ocasiones, es el resultado de un proceso, una consecuencia, es previsible, y lo que es aún más importante, es evitable. Nosotros podemos hacer mucho para que los accidentes de tráfico no se produzcan.

Información de apoyo. 2ª Sesión:

“La vía”, punto 3.1 del CD Rom del ciclomotor del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE.

Información de apoyo. 3ª Sesión:

“Las señales de tráfico”, punto 3.2 del CD Rom del ciclomotor del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE.

Información de apoyo. 4ª Sesión:

“Maniobras básicas y su ejecución”, punto 4.2 y “Técnicas de conducción”, punto 4.3 del CD Rom del ciclomotor del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE.

Más Información:

● 1.4. Nuestras Aptitudes

1.4.1. Condiciones o aptitudes físicas

1.4.1.1 Aptitudes motoras

Como conductor de ciclomotor debes poseer una serie de aptitudes físicas que te ayuden a desarrollar correctamente la acción de conducción y a realizar las maniobras adecuadas en situaciones determinadas.

Tu aparato motriz debe de cumplir sus funciones: movimiento del cuerpo, acción de las manos y pies, movimientos del cuello, etc.

Las aptitudes motoras son las habilidades que permiten la realización de una acción motora en una determinada situación. Por ejemplo, una vez que como conductor hayas elegido realizar una maniobra (girar a la derecha), debes realizarla con la mayor rapidez, eficacia y seguridad posibles. Para ello, debes controlar:

- 1.- la trayectoria del vehículo con el manillar,*
- 2.- la velocidad con la empuñadura del acelerador y*
- 3.- la palanca de freno.*

De la misma manera, a la hora de señalar antes de cambiar de carril, como conductor tienes que realizar una compleja acción psicomotora que implica:

- 1.- la coordinación visomanual,*
- 2.- reacción motora para accionar el freno, si es necesario, o el acelerador,*
- 3.- torcer el cuello para mirar, etc.*

Cuando existe descoordinación entre los movimientos del cuerpo, las maniobras se realizan de forma inadecuada, incluso el tiempo de reacción (tiempo que tarda una persona en reaccionar ante un estímulo externo) puede ser desproporcionado. Como conductor, en condiciones normales, tienes un tiempo de reacción de aproximadamente un segundo. En caso de existir algún tipo de anomalía, este tiempo de reacción se verá alterado tanto por exceso como por defecto, lo que perjudica seriamente la seguridad en la conducción.

1.4.1.2. Los sentidos: Ver y Oír

Cuando conduces un ciclomotor tienes que tener puestos todos tus sentidos en la conducción, ya que de ellos vas a recibir toda la información necesaria del sistema en el que te desenvuelves: tu posición con relación a otros vehículos, los peatones, posibles obstáculos, señales, etc.

Conducir implica valerte de la percepción para ajustarte a las características del entorno en el que realizas tus desplazamientos.

Aunque todos tus sentidos intervienen de alguna manera en este proceso, no debes olvidar que el papel más importante lo realiza tu sistema visual y tu sistema auditivo.

Percepción visual...VER... Tus ojos.

La visión es el sentido perceptivo fundamental en la conducción de vehículos, ya que de ella va a depender más del 80% de la información que vas a utilizar a la hora de tomar decisiones en tu ciclomotor.

La percepción visual se realiza a través de una exploración del escenario en el que te encuentras. Tus ojos captan una serie de estímulos que contienen una información que tu cerebro interpreta para emitir una respuesta. Este proceso se realiza en milésimas de segundo, siendo capaz de cambiar de una información visual a otra y de no prestar atención a la información que no te interesa en ese momento.

El hecho de que tu visión no se encuentre en perfectas condiciones, puede tener como consecuencia:

- a.** Un incremento del tiempo necesario para identificar una señal.
- b.** Un mayor esfuerzo para interpretar la información, lo que hará que aumente tu fatiga y cansancio.
- c.** Mayor tensión física y mental.
- d.** Confusión a la hora de interpretar las señales.
- e.** Dificultades a la hora de adaptarte a las diferentes condiciones de luminosidad: deslumbramiento, anochecer, atardecer, amanecer, etc.
- f.** Errores para percibir la velocidad, lo que dará lugar, entre otras cosas, a la realización de conductas arriesgadas.

Puede darse el caso de ser un mal conductor a pesar de tener una buena visión. Pero es imposible ver mal y conducir bien. Si tienes algún tipo de déficit visual y necesitas gafas, no olvides ponértelas si vas a conducir.

Percepción acústica... OÍR... Tus oídos

El sistema auditivo es otra fuente de recogida de información que complementa al sistema visual. Este sistema te permite obtener información sobre el estado de tu ciclomotor. Así, en el momento en que aparece un sonido extraño o poco familiar, puedes pensar que existe alguna anomalía en tu ciclomotor: en el motor, en el tubo de escape, en las suspensiones, etc.

Del mismo modo, puedes hacerte una idea del entorno que te rodea y de la proximidad de los vehículos que circulan a tu lado.

El claxon es otro sistema de comunicación que se transmite acústicamente. Te puede ayudar para avisar y ser avisado de una situación de riesgo o peligro.

1.4.2. Aptitudes psicológicas

1.4.2.1. Atención

La atención se encuentra muy relacionada con la percepción. De hecho, todos los procesos perceptivos que realizas comienzan por "prestar atención" a los estímulos que tienes que captar.

La atención es un mecanismo que controla, organiza y coordina muchos de los procesos que operan sobre la información: ver, oír, reaccionar (tiempo de reacción).

La atención se puede dividir o clasificar en diferentes estados o momentos según la función que está desempeñando. Así, nos encontramos con:

- *La atención selectiva*
- *La atención sostenida*
- *La atención dividida*

*La **atención selectiva** puede compararse con un filtro que selecciona y deja pasar algunos estímulos. Esta selección marca la diferencia entre ver-mirar y oír-escuchar.*

Cuando miramos o escuchamos algo estamos buscando activamente la información y, para ello, utilizamos nuestra atención.

Con la atención selectiva seleccionas los estímulos importantes para que tu cerebro los procese y así más tarde emitas una respuesta.

Conducir de manera correcta depende, en buena medida, de la realización adecuada de este proceso de selección de "mensajes" y de la posterior toma de decisiones que finalizará con la emisión de respuestas adecuadas.

*La **atención sostenida**. Cuando conduzcas tu ciclomotor es necesario que estés atento a todo lo que ocurre a tu alrededor. ¡Hay que estar alerta! ¡Hay que estar al loro! Este nivel de alerta se denomina atención sostenida. Cuando conduces debes permanecer atento a lo largo de todo el trayecto, ya que en cualquier momento puede*

surgir un estímulo relevante al que debas responder inmediatamente para evitar un accidente.

Tanto los elementos distractores externos (un anuncio, un accidente, etc) como los factores internos (un problema personal, un olvido, etc), pueden dificultar tu atención sostenida, llegando a constituir, en algunos casos y en relación a ciertas circunstancias, un verdadero peligro, tanto en el proceso de toma de decisiones como en los tiempos de reacción.

Para mantener tu atención en un nivel de alerta adecuado a lo largo de un tiempo más o menos prolongado es necesario un cierto nivel de activación mental. Cuando este nivel de activación es demasiado bajo (muy relajado) o, por el contrario, demasiado alto (muy nervioso), tus respuestas como conductor no son tan eficaces.

Un nivel de activación demasiado alto puede perjudicar tu atención. Por ejemplo, si un examen te provoca un nivel de activación excesivo (nerviosismo), tu capacidad para concentrarte en los estímulos relevantes, en este caso los enunciados y las respuestas del examen, puede verse perjudicada.

Por otro lado, si tu nivel de activación es insuficiente (por ejemplo, estás fatigado o adormecido), pueden aparecer fallos atencionales que, a su vez, te causarán pérdidas y errores en el procesamiento de la información necesaria para la realización de ciertas tareas como la conducción.

Esto explica la causa de algunos accidentes de tráfico, sobre todo aquellos en los que existe evidencia de que el conductor sufrió un despiste o se distrajo mientras circulaba por una carretera tranquila.

Cuanto más estímulos (generalmente ajenos a la conducción) quieras captar al conducir, mayores serán los riesgos y mayor será tu fatiga atencional.

Precisamente se ha demostrado que los conductores noveles se fatigan enormemente en comparación con los conductores experimentados. Esto se debe, entre otros factores, a que el conductor novel presta atención a demasiados estímulos, muchos de ellos posiblemente poco importantes, conducta que con el paso del tiempo irá cambiando.

La **atención dividida**. El ser humano tiene una capacidad limitada de recibir información por los sentidos. La banda de estímulos a la que puedes atender simultáneamente se sitúa entre seis y once, siempre que sean de distinta modalidad perceptiva y que alguno de ellos no capte toda tu atención.

En general, puedes conseguir que tu atención se desplace rápidamente de un estímulo a otro, pero es poco probable que puedas atender a más de un estímulo dentro de una misma modalidad perceptiva (por ejemplo: dos tipos de sonidos o señales muy juntas). Dividir la atención entre dos estímulos de distinta modalidad perceptiva es mucho más asequible. Por ejemplo, el sonido de un claxon (un mensaje que nos llega auditivamente) y un semáforo (un mensaje que nos llega visualmente). En estos casos, nuestra atención puede dividirse o distribuirse entre las dos fuentes de información.

Recuerda que cuanto más difícil te resulte una tarea, más recursos atencionales tendrás que utilizar en la misma y, por tanto, menos recursos atencionales te quedarán para otras tareas.

1.4.2.2. Las distracciones

Si observas las estadísticas de accidentes, comprobarás que factores como la atención y la distracción tienen

mucha repercusión en la seguridad vial y en los accidentes de tráfico. Por ello, es importante que aprendas a qué cosas debes prestar atención y cuáles te pueden distraer a la hora de conducir tu ciclomotor.

Existe una gama variada de causas que pueden dar lugar a una atención inadecuada o provocar la aparición de distracciones. Unas proceden de ti mismo como individuo (internas) y las otras se crean en el medio ambiente que te rodea (externas).

Veamos ahora algunas de las más importantes.

Causas internas provocadoras de distracciones:

- Estados psicológicos transitorios debidos a fatiga, estrés, sueño, problemas personales, etc. Si cuando conduces estás demasiado atento a tu mundo interior, a tus pensamientos o a algún problema que tengas, tu capacidad para percibir, atender y analizar los estímulos exteriores puede disminuir significativamente, lo que puede hacer que te distraigas, con el riesgo de sufrir un accidente.
- Algunas alteraciones psicológicas, como depresión, estrés, falta de sueño, ansiedad, etc.
- La motivación (por carencia de algo). Por ejemplo, si tienes necesidad urgente de llenar el depósito de combustible, estarás demasiado pendiente de las estaciones de servicio.
- Determinadas características de personalidad. Sabemos, por ejemplo, que las personas extrovertidas tienen mayores dificultades para mantener la atención y son más propensas a las distracciones.
- Estar bajo los efectos de algunas sustancias como alcohol, drogas o determinados fármacos, ya que alteran el grado de activación que necesitas para atender correctamente.
- Problemas físicos, algunas enfermedades o alteraciones sensoriales (vista, oído, etc.).

Causas externas provocadoras de distracciones:

- Las llamadas conductas interferentes. Este concepto se refiere a la atención excesiva a algún elemento ajeno a la conducción, como el paisaje, anuncios u otros objetos de la vía o del vehículo, fumar, etc., que te hacen apartar la atención de las señales, la carretera o los demás vehículos.
- Atención especial merece uno de los inventos que han revolucionado el mundo de las comunicaciones durante los últimos años; hablamos del teléfono móvil. Por extraño que resulte, muchos usuarios de ciclomotor hablan por el móvil mientras conducen.

Hablar por teléfono móvil mientras se conduce está prohibido y si te pillan te puede caer una buena sanción económica.

Usar el teléfono móvil mientras se conduce un vehículo favorece un aumento del tiempo de reacción del conductor y una disminución de la distancia de seguridad con el vehículo que circula delante del nuestro. Además, usar el teléfono móvil hace que no se atiende a las señales y marcas viales, lo que se traduce en un incremento del riesgo para el conductor.

Algunos estudios afirman que el riesgo de accidente cuando se utiliza un teléfono móvil es de cuatro a nueve veces mayor que cuando no se usa. Además, el peligro que implica no se reduce al momento de la conversación. Al analizar los accidentes relacionados con el teléfono móvil se observa que únicamente en el 16% de los accidentes los conductores estaban conversando en ese momento. El 32% marcaba el número en ese momento y el 42% respondía a una llamada (intentaba coger el teléfono y descolgarlo). Marcar un número de teléfono resulta peligroso, tanto para el control de los mandos, como para la conciencia de la situación dentro del tráfico.

- Una vía demasiado conocida o la confianza en la conducción o ruta seguida puede dar lugar también a que disminuyas tu atención. La experiencia y familiaridad con una ruta puede llevarte a reducir tu atención hacia la vía y hacia la propia actividad de conducir (por ejemplo, la ruta de entrada al pueblo/ciudad o llegada a casa).

Esta interrupción temporal de la atención da lugar a que respondas tardíamente ante cualquier problema (obstáculo, semáforo en rojo, etc.) que pudiera aparecer repentinamente en tu trayectoria.

- Una **señalización incorrecta** o un exceso de señales en la vía potencia la aparición de la fatiga y del denominado estrés perceptivo. El **grado de luminosidad** y sus variaciones, los cambios de entorno o de luz, sobre todo por la noche, hacen necesaria una adaptación sensorial y atencional rápida, por ejemplo a la entrada de túneles o al atardecer.

Asimismo, es importante que sepas que conducir sin casco también produce fatiga, lloran los ojos etc., lo que puede dar lugar a una falta de atención a los estímulos relevantes de la vía.

1.4.2.3. Percepción de riesgo

Mediante la percepción, el conductor integra, organiza y analiza los estímulos que recibe del exterior, así como los que recibe de su propio vehículo, en este caso del ciclomotor.

La **percepción del riesgo** consiste en evaluar toda una serie de datos (velocidad, trazado de la carretera, distancias, potencia del ciclomotor, visibilidad, etc.) y emitir un juicio en cuanto al peligro que para un conductor presenta una determinada situación y el desarrollo de la misma.

Vamos a analizar en qué consiste y cómo se percibe el riesgo en la conducción.

El riesgo, cuando se conduce un ciclomotor, se puede definir como la probabilidad de sufrir lesiones, daños, pérdidas o, incluso, la muerte.

Del mismo modo, el nivel de riesgo resulta de:

- 1.- la probabilidad de que ocurra un accidente.
- 2.- la percepción de los resultados o consecuencias que puede causar dicho accidente y, también,
- 3.- la habilidad que un conductor estima que tiene para enfrentarse y resolver una situación peligrosa.

Es totalmente falso creer que los accidentes son cosa del destino o fruto de la casualidad y que, por tanto, están fuera de tu control y no puedes hacer nada para evitarlos. Tanto el optimismo irreal ("a mí nunca me pasará nada porque yo controlo"), como la aceptación fatalista ("era mi destino tener este accidente"), contribuyen peligrosamente a que no pongas los medios para evitar la probabilidad de verte envuelto en un siniestro.

Lo cierto es que como conductor, con tus decisiones, introduces en cada situación un determinado nivel de riesgo. Por tanto, si la mayoría de las situaciones de peligro en la vía están bajo tu control, debes realizar un esfuerzo para reducir al mínimo el riesgo de sufrir un accidente.

Veamos ahora una serie de conceptos que caracterizan el riesgo en la conducción y que debes tener muy presentes:

1. El riesgo siempre está presente. Cuando se conduce, no hay ninguna situación en la que no exista la posibilidad de sufrir un accidente. Incluso las situaciones teóricamente menos problemáticas, como las grandes rectas, se pueden convertir en altamente peligrosas. En definitiva, para evitar cualquier accidente, hay que asumir que cualquier situación de conducción conlleva riesgo.

2. Riesgo percibido y riesgo real. Existen algunas situaciones en la conducción en las que el nivel de riesgo se manifiesta fácilmente. Sin embargo, en otras no es tan evidente. El problema aparece cuando el riesgo real que hay en una situación determinada no coincide con tu percepción del mismo. Ello se debe a que la percepción del riesgo es una "elaboración mental" que tú mismo construyes a partir de una serie de indicadores.

3. El riesgo puede ser modificado. Cuando conduces un ciclomotor eres tú el que, a través de tus acciones, incrementas o disminuyes el riesgo. Si el objetivo principal cuando conduces tu ciclomotor es conducir con seguridad, sólo debes tomar decisiones adecuadas que disminuyan la posibilidad de sufrir un accidente.

4. El riesgo se comparte. En la conducción, a diferencia de otras actividades sociales, el riesgo se comparte con los demás. Esto significa que las acciones de un individuo tienen, en la mayoría de los casos, consecuencias para otros usuarios de la vía, que pueden verse así involucrados en situaciones peligrosas que ellos no han provocado.

Todos los conductores tienen generalmente las condiciones físicas adecuadas para realizar con seguridad la compleja actividad de conducir. Sin embargo muchos de ellos van a verse involucrados en algún accidente, normalmente por fallos en la percepción del riesgo.

La percepción exacta y rápida del riesgo constituye uno de los elementos clave para que tu conducción sea correcta y segura.

En términos generales, cuando conduzcas tu ciclomotor necesitas:

- identificar el origen de cualquier riesgo;
- identificar el nivel de riesgo;
- evitar con una acción adecuada el nivel de riesgo que percibes.

La tarea de conducir requiere una toma de decisiones continua (adelantar, frenar, cambiar de marcha, acelerar,

etc.). Precisamente, la percepción del riesgo proporciona los datos fundamentales para realizar la toma de decisiones. Si la percepción de estos datos (luces, frenado, señales, velocidad, estado de la vía, etc.), es inadecuada o inexacta, entonces las decisiones serán poco fiables. Es imposible tomar decisiones que reduzcan el riesgo cuando la percepción y evaluación del mismo no hayan sido correctas.

1.4.2.4. Toma de decisiones

Las tareas complejas, tales como conducir, generalmente se resuelven mediante una secuencia de acciones, en la que cada acción requiere una decisión entre múltiples opciones. Por ejemplo, circular con tu ciclomotor en medio de una situación de tráfico urbano supone realizar una secuencia de decisiones relacionadas, entre otras, con la dirección y velocidad que debes adoptar. De entre todas las acciones posibles, sólo algunas de ellas son apropiadas.

Por ejemplo, tras haber circulado durante muchos años por una determinada situación de tráfico urbano, un conductor conoce qué trayectoria tomar para llegar a donde desea. Por el contrario, es probable que un conductor novel constantemente tome caminos erróneos, tenga que retroceder y buscar esquemas o acciones alternativas.

A través de la experiencia y la práctica en la conducción, el conductor se enfrenta de forma cada vez más habitual a situaciones similares. En otras palabras, "sabes", has aprendido qué decisión tomar cuando te enfrentas a dichas situaciones.

Para ejecutar, incluso una tarea moderadamente complicada, el conductor debe disponer de varias alternativas que le lleven a ejecutar diferentes acciones de modo efectivo.

Aplicación del proceso de toma de decisiones a los errores en la conducción.

Un error se produce cuando no se ha realizado una buena toma de decisiones. Por tanto, hay que corregir el error buscando su causa u origen. Por ejemplo, si como conductor de tu ciclomotor te das cuenta de que no estás circulando por el carril derecho, deberás identificar la acción errónea con el fin de corregirla. El error se habrá corregido con éxito cuando conozcas la circunstancia que ha producido la acción errónea.

Vamos a considerar el caso de un conductor novel con su ciclomotor que circula por una vía de dos carriles. Puede tener la intención de adelantar por el carril izquierdo al divisar un vehículo más lento. Este esquema sería demasiado general, dado que hay muchas situaciones en las que es peligroso cambiar de carril, por ejemplo cuando un coche más rápido viene por detrás. Adelantando temerariamente es posible que el conductor novel escuche un estrepitoso claxon o un interminable frenazo que le demuestran que la acción ha sido un error. Para aprender de este error, el conductor necesita reformular su esquema mental simple, "cuando encuentre un vehículo más lento, adelantaré por el carril de la izquierda", a un esquema con más variables "cuando encuentre un vehículo más lento y el carril de la izquierda esté vacío, adelantaré por el carril izquierdo". El objetivo de verificar que el carril de la izquierda está libre lleva a tomar la decisión de mirar en el espejo retrovisor. De este modo el conductor elimina el error.

● 1.5. Nuestras actitudes

Una actitud es una tendencia psicológica que se expresa mediante la evaluación de un objeto o entidad

particular con cierto grado de acuerdo o desacuerdo, es decir, con un cierto grado de estar a favor o estar en contra.

Esta definición se traduce en que todos tenemos una tendencia a expresar y evaluar nuestro grado de acuerdo o desacuerdo ante un objeto, hecho, idea, ideología, etc.

Tus actitudes se manifiestan en tus conductas, en tu comportamiento, en tus pensamientos y en tus manifestaciones afectivas.

1.5.1 Actitudes positivas

En el ámbito de la seguridad vial, las actitudes positivas son todo el conjunto de manifestaciones de la conducta que favorecen y facilitan un sistema de tráfico más “agradable” y seguro para ti y para el resto de los conductores. Por ejemplo, mantener una conducta solidaria con el resto de conductores, respetar las normas de circulación y utilizar elementos de seguridad como el casco, etc.

Vamos a ver a continuación una serie de conductas positivas que te ayudarán a ser un buen conductor:

Actitudes positivas:

- **Solidaridad**
- **El respeto a la norma**
- **El uso del casco**
- **Asertividad**

● **La solidaridad.** Las conductas solidarias se muestran hoy en día como una filosofía, incluso como un estilo de vida. En el ámbito del tráfico también puedes mantener este tipo de conductas cuando como usuario te comportes de manera altruista, facilitando la circulación (o no entorpecéndola), respetando fielmente las normas y ayudando a quien lo necesite, por ejemplo, en caso de accidente.

Ser solidario con los demás usuarios de la vía es símbolo de personas que tienen una clara conciencia de la solidaridad social.

● **El respeto a la norma.** Al igual que en nuestra sociedad existen una serie de leyes cuyo objetivo es conseguir una convivencia armónica entre todos, en el tráfico ocurre lo mismo: hay un conjunto de normas viales que nos ayudan a evitar los accidentes y sirven para potenciar la seguridad. Sería muy difícil, casi imposible, imaginarnos un sistema de tráfico sin normas, donde cada conductor pudiera hacer de manera indiscriminada lo que quisiera.

Una de las principales funciones que tienen las normas de circulación es poder predecir el comportamiento de los demás usuarios, así como la/s maniobra/s que éstos van a realizar. Como conductor de ciclomotor debes cumplir siempre las normas. De lo contrario, estarás creando un conflicto que potenciará la inseguridad para ti y para los otros usuarios de la vía.

Debes hacer de las normas algo tuyo, interiorizarlas y lograr entender que ninguna de ellas existe por capricho o se ha planteado al azar. Detrás de cada una de ellas hay una investigación científica que justifica que, por tu seguridad y por la del resto de los usuarios, esa norma debe cumplirse en ese escenario concreto.

Todas las normas deben existir de una u otra manera. Creer y seguir lo que ellas te dicen denota, por tu parte, una gran responsabilidad y madurez.

El respeto hacia las normas viales hace tu conducción segura y potencia tu comportamiento solidario con los demás compañeros conductores.

● **Uso del casco.** *Una de las características diferenciales del ciclomotor es que no lleva una carrocería que te envuelve como la de un coche. Esto tiene sus ventajas, pero también sus inconvenientes. Por esta razón, como venimos insistiendo, debes usar siempre el casco para protegerte de posibles caídas. Del mismo modo, debes llevar una indumentaria apropiada que te permita protegerte del frío, calor, lluvia, insectos, etc.*

El casco es el complemento más importante a la hora de circular con tu ciclomotor. En este sentido, debes saber que las lesiones en la cabeza son la causa de un 71% de los fallecimientos en accidentes de vehículos de dos ruedas.

Por tanto, debemos considerar el casco como una especie de “salvavidas”, aunque nunca como un seguro a todo riesgo.

Ya sabes que las normas de circulación obligan al uso del casco en todo momento. Sin embargo, a pesar de que la normativa obliga a su utilización, son muchos los conductores que no hacen uso del mismo porque no piensan en las graves consecuencias que puedan derivarse de no llevarlo en caso de accidente.

Tampoco sirven las excusas de algunos usuarios que se oyen muy a menudo. A todo aquel que las defiende, se les puede contestar del siguiente modo:

Excusa 1:

“Yo conduzco con precaución y además soy un buen conductor”.

Contestación:

“Es posible, pero no eres el único que circula por las calles, y no sabes si los demás también son prudentes”.

Excusa 2:

“Yo no voy a más de 45 km/h”.

Contestación:

“Una caída a 30 km/h ya puede significar tu muerte si es tu cabeza la que choca contra un objeto contundente como un bordillo o el parachoques de un coche”.

Excusa 3:

“Si me mato es mi problema”.

Contestación:

“No es así, ya que además de causar un grave pesar a familiares y amigos, los gastos de hospitalización, el seguro y la mala imagen que causa un accidente lo pagamos finalmente todos los conductores de ciclomotores”.

Excusa 4:

“Sólo voy a recorrer un par de kilómetros”.

Contestación:

“¿Cuántos kilómetros hay que recorrer para sufrir un accidente?”

Excusa 5:

“No quiero tener que llevarme el casco después de aparcar la moto”.

Contestación:

“¿Todavía no has pensado en comprarte un soporte para el casco o utilizar el del ciclomotor?”

Algunos consejos y prácticas útiles que debes saber:

1. La utilización del casco es simplemente una cuestión de concienciación, sensatez y costumbre.
 2. El casco es el elemento fundamental para tu seguridad como conductor de ciclomotor.
 3. El casco te protege la cabeza de cualquier impacto que en ella puedas recibir debido a una caída.
 4. Es mucho más importante mantener tu cabeza sana que bien peinada. Por muy incómodo que el casco pueda resultar, cuando lo utilizas te proteges y ayudas a los demás con tu ejemplo, ya que mantienes una actitud positiva ante tu seguridad.
 5. No olvides abrocharte el casco siempre, tensando la cinta del sistema de sujeción hasta que ajuste perfectamente al mentón o barbilla. Un casco desabrochado no sirve de nada, pues suele ser lo primero en saltar en caso de caída. Recuerda: llevar el casco sin abrochar en la cabeza es casi lo mismo que no llevarlo.
 6. Nunca vayas con el casco en el codo: en caso de caída, además de sufrir lesiones en la cabeza, te puede producir fracturas múltiples en esa parte del brazo.
- **Asertividad.** Seguramente en alguna ocasión tu grupo de amigos ha tomado una decisión que no compartías plenamente, pero que aceptas, aunque no te guste, ya que la mayoría ha optado por ella. La presión que en ese momento realiza el grupo sobre ti de manera directa o indirecta hace que no seas capaz de expresar lo que piensas por miedo a la desaprobación o al rechazo. En ese momento no estás siendo asertivo.

La asertividad es la actitud de afirmación propia. Cuando eres asertivo expresas y manifiestas tus pensamientos o comportamientos sin miedo a la opinión de las demás personas del grupo y por lo tanto sin ninguna ansiedad por justificarte o imponerte a los otros.

La asertividad se basa en la aceptación propia: “Soy como soy y tengo derecho a ser así. Tengo capacidad de mejorar, pero estoy satisfecho siendo quien soy”.

Ser asertivo no significa ser agresivo, todo lo contrario. Ser asertivo demuestra seguridad, confianza, aceptación y valoración de uno mismo.

En el ámbito del tráfico también hay que mostrarse asertivo cuando no estemos de acuerdo en infringir, a propuesta del grupo, una norma de seguridad vial. Tampoco debemos aprobar algo que el grupo está incumpliendo en un momento determinado, como por ejemplo beber y conducir, no pagar el seguro del ciclomotor, etc.

Recuerda que ser asertivo manifestando conductas positivas dentro del tráfico denota gran madurez y responsabilidad por tu parte y con ello contribuyes a la seguridad vial y, quizá, a salvar la vida de tus amigos.

1.5.2. Actitudes negativas: actitudes indeseables

En el ámbito de la seguridad vial, las actitudes negativas se traducen en conductas que no favorecen ni facilitan un sistema de tráfico más “agradable” y seguro ni para ti ni para el resto de los conductores.

En este sentido, algunas actitudes negativas que se manifiestan en conductas poco solidarias con el resto de conductores y ciudadanos son, entre otras:

- 1.– Molestar con el ruido de los tubos de escape.
- 2.– No respetar las normas de circulación: dificultando la circulación, haciendo pasadas a gran velocidad por lugares inadecuados, adelantando de forma incorrecta, conduciendo en zig-zag, haciendo caballitos, etc.

Todas estas conductas incrementan considerablemente el riesgo de tener un accidente de tráfico, causando graves daños tanto a nosotros como a otros usuarios, ya sean conductores o peatones.

Los jóvenes que muestran estas actitudes negativas tratan de incrementar, aunque no lo consiguen, su sentido de eficacia y superioridad frente a los demás. Suelen ser agresivos e intentan reforzar su imagen con conductas distorsionadas y antisociales. Tienen poco control sobre sus comportamientos y presentan una inteligencia emocional muy baja.

Inteligencia emocional. Es la habilidad para controlar las emociones y sentimientos de uno mismo y de los demás. Los jóvenes con poca inteligencia emocional son potencialmente peligrosos por falta de una evaluación seria de sus conductas. De este modo, se convierten en un factor de riesgo para la conducción, ya que no llegan a ser conscientes de hasta qué punto su conducta puede ponerles en riesgo de causar o sufrir un accidente serio.

Recuerda que, desde el momento en que te pones a los mandos de tu ciclomotor, debes ser consciente de que estás aceptando el riesgo de sufrir algún tipo de accidente o incluso la muerte. Asumirlo es empezar a evitarlo, y aún cuando nunca hayas estado involucrado en un accidente de tráfico, es absurdo pensar que estás exento de sufrirlo.