

EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SEGURA



Guía de competencias

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA

DEPARTAMENTO DE INTERIOR

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la Biblioteca General del Gobierno Vasco: <http://www.euskadi.net/ejgvbiblioteca>

EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SEGURA

Guía de competencias

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2008

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la Biblioteca General del Gobierno Vasco: <http://www.euskadi.net/ejgvbiblioteca>

Edición: 1ª, Julio 2008
Tirada: 2.500 ejemplares
© : Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Departamento de Interior
Internet: www.euskadi.net/trafico
Edita: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
Donostia-San Sebastián Kalea, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Composición: Iñaki Mtz. de Arbulo
Impresión: Gráficas Santamaría S.A.
ISBN: 978-84-457-2782-9
D.L.: VI-283/08

Elaboración del proyecto y coordinación del grupo de trabajo:

Bou, Silvia
D'Aniello, Anna
Di Bartolomeo, Letizia
Esteban, Francesc
Gil, Martín
Iturralde, María Jesús
Pina, Brenda

Grupo de trabajo de monitoras y monitores de educación vial que ha colaborado en la elaboración de esta Guía:

Aizpiorea, Ramón	(Ayuntamiento de Hernani)
Aizpuru, Pako	(Unidad Móvil de Educación Vial del Departamento de Interior)
Alangua, Pío Paulino	(Ayuntamiento de Laudio/Llodio)
Andino, Zigor	(Ayuntamiento de Arrasate/Mondragón)
Aramburu, Ángel	(Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián)
Bernaola, José Luis	(Unidad Móvil de Educación Vial del Departamento de Interior)
Cabello, Nekane	(Ayuntamiento de Irún)
Celaya, Alberto	(Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián)
Egaña, Unai	(Ayuntamiento de Zarautz)
Etxebeste, Asier	(Profesor de Formación Vial)
Hurtado, Javier	(Ayuntamiento de Laudio/Llodio)
Ibarguren, Igor	(Ayuntamiento de Oiartzun)
Iribar, Andoni	(Unidad Móvil de Educación Vial del Departamento de Interior)
Liceaga, Igor	(Ayuntamiento de Errenteria)
Martínez, Josune	(Unidad Móvil de Educación Vial del Departamento de Interior)
Morales, Monika	(Ayuntamiento de Barakaldo)
Nieto, Miriam	(Ayuntamiento de Barakaldo)
Ocerin, Jon	(Unidad Móvil de Educación Vial del Departamento de Interior)
Olibares, José Luis	(Unidad Móvil de Educación Vial del Departamento de Interior)
Ortega, Juan Carlos	(Ayuntamiento de Laudio/Llodio)
Ortún, José Manuel	(Ayuntamiento de Irún)
Peláez, Begoña	(Ayuntamiento de Basauri)
Pikabea, Andoni Mirena	(Ayuntamiento de Lezo)
Retegi, Jon	(Ayuntamiento de Hernani)
Sedano, José Luis	(Unidad Móvil de Educación Vial del Departamento de Interior)
Ugalde, Ainhoa	(Ayuntamiento de Durango)
Urrengoetxea, Iñaki	(Ayuntamiento de Barakaldo)

La Guía es fruto de un trabajo colectivo consensuado y compartido por profesionales y personas voluntarias relacionadas con la educación y la formación vial. Entre los distintos colectivos cabe agradecer la participación y colaboración mediante *focus groups* de profesionales del ámbito educativo, sanitario y sindical, profesionales que desarrollan su labor en el ámbito de la administración, profesionales de la enseñanza de la conducción, así como representantes de asociaciones de la tercera edad, ciclistas y motoristas.

Esta Guía ha sido consensuada con el Grupo de Trabajo de *Educación y Formación Vial* de la Comisión Vasca de Seguridad Vial y se alinea con los objetivos establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010.



Índice

PRESENTACIÓN	7
1. POR QUÉ ESTA GUÍA	9
2. LOS VALORES QUE ORIENTAN ESTA GUÍA	11
3. EL ITINERARIO EDUCATIVO: QUÉ, CÓMO Y CUÁNDO EDUCAR EN LA MOVILIDAD SEGURA	15
4. LAS COMPETENCIAS EN EL ITINERARIO EDUCATIVO	17
5. COMPETENCIAS PARA LA MOVILIDAD SEGURA	19
6. CÓMO SE ARTICULAN LAS COMPETENCIAS: LOS NIVELES COMPETENCIALES	25
7. COMPETENCIAS POR NIVELES Y CONTENIDOS	27
7.1. Atención	27
7.2. Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo	31
7.3. Análisis del entorno	35
7.4. Resistencia a la presión grupal	39
7.5. Adaptación y flexibilidad	43
7.6. Gestión de mí mismo y de mis emociones	47
7.7. Gestión del estrés en situaciones viales	51
8. CÓMO SE ORGANIZAN LAS COMPETENCIAS POR TRAMOS DE EDAD	55
9. ORIENTACIONES PARA LA PROGRAMACIÓN DIDÁCTICA POR TRAMOS DE EDAD	59
9.1. 3-8 años	61
9.2. 8-14 años	73
9.3. 14-25 años	89
9.4. Personas adultas	109
9.5. Personas mayores	131
10. ORIENTACIONES PARA LA EVALUACIÓN	155


PRESENTACIÓN

La vía pública constituye un espacio común donde la movilidad, la convivencia y la seguridad de quienes la utilizan deben necesariamente coexistir de manera armónica y permanente. Para ello, quienes tenemos la responsabilidad de desarrollar planes y programas dirigidos a mejorar la seguridad vial, no podemos ni debemos olvidar el papel fundamental que ejerce la educación para la movilidad segura.

La guía que aquí se presenta pretende definir un itinerario educativo integral destinado a favorecer la movilidad segura de todas las personas a lo largo de su ciclo vital. El documento es el resultado de un trabajo colectivo de profesionales a quienes quiero agradecer por su colaboración desinteresada al aportar sus conocimientos y compartir sus experiencias en el ámbito de la educación vial.

Confío en que esta guía constituya el punto de partida de futuras programaciones, acciones formativas y materiales didácticos que permitan mejorar la movilidad segura de todas las personas a través de la educación, y que contribuya así a que nuestras vías sean auténticos espacios de convivencia.

Javier Balza Aguilera
Consejero de Interior





1. POR QUÉ ESTA GUÍA

Las consecuencias personales, sociales y económicas derivadas de los accidentes de tráfico exigen a la sociedad en general, y a las instituciones en particular, adoptar medidas oportunas y eficaces destinadas a su prevención. Corresponde a la Administración impulsar estrategias, coordinar a organismos y agentes sociales, así como dinamizar distintas acciones dirigidas a mejorar la seguridad de todos los usuarios de las vías. En este sentido, los Planes Estratégicos de Seguridad Vial han demostrado ser una herramienta útil y adecuada para aglutinar esfuerzos que permitan ir paulatinamente alejándose de las terribles cifras de accidentalidad.



Fuente: CARE y Servicio de Estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco

No cabe duda que para que todo esto sea posible, es necesario un cambio, una transformación que permita a la población reflexionar acerca de su conducta. Sin dejar de lado medidas de carácter coercitivo, parece claro que esta transformación no se puede realizar sino a partir de un cambio de cultura vial, lo que implica incidir en la educación y en la formación vial, incidir en definitiva en el factor humano, factor que está presente como causa directa en la mayoría de los accidentes de tráfico.

Esa nueva cultura vial trata de ceder el protagonismo a la persona que, con diferentes roles a lo largo de su vida, utiliza las vías públicas como viandante, conductora de bicicletas o vehículos a motor, como acompañante, o como usuaria de transporte público, pues su formación es un elemento clave para que la movilidad segura empiece a ser un hecho.

Para que las medidas de prevención logren conseguir el impacto deseado, éstas deben establecerse de forma coordinada, desde el mismo marco, con la suficiente intensidad y de forma generalizada.

Hace ya tiempo que en Euskadi se está trabajando en el ámbito de la educación vial, compartiendo conocimientos, experiencias y metodologías. No obstante, el camino recorrido indica la necesidad de dar un salto cualitativo que permita dar respuestas educativas adecuadas a las nuevas demandas generadas en el ámbito de la seguridad vial. Aglutinar las iniciativas ya existentes y sugerir un nuevo marco de intervención a aquellas entidades que deseen aproximarse a la educación vial son elementos necesarios que ayudarán sin duda a conseguir un mayor impacto en la población y, por tanto, contribuirán a reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Esta guía tiene como finalidad definir el itinerario educativo para la movilidad segura de las personas usuarias de las vías públicas a lo largo de su vida. La guía pretende marcar el norte adonde dirigir las acciones formativas y facilitar la programación didáctica a los distintos organismos, tanto públicos como privados, y agentes socioeducativos de la CAPV interesados en desarrollar proyectos de educación para la movilidad segura.

La guía recoge un itinerario educativo integral destinado a prevenir los accidentes de tráfico y a ayudar a la movilidad segura de todas las personas, en todas las edades y en todos los ámbitos.

Esta guía, se alinea por tanto con los objetivos establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007- 2010

FINALIDAD DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE LA CAPV 2007- 2010

Reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en la CAPV en un 50% para el año 2010, con respecto al valor del año 2001.



Fuente: Servicio de Estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

2. LOS VALORES QUE ORIENTAN ESTA GUÍA

La educación constituye una herramienta clave de transformación que nos permite reflexionar y darnos cuenta de porqué hacemos las cosas, paso previo y necesario para que podamos posteriormente modificarlas. En este sentido, la educación para la movilidad segura debe preferentemente estar dirigida a que las personas aumenten su percepción del riesgo, ya que éste es el primer eslabón, quizás el más importante, en la cadena de la prevención. No cabe duda que la mejor manera de minimizar las consecuencias de los accidentes es “no tener accidentes”, y que esto está en mano de todos y cada uno de nosotros.

El desarrollo de la educación para la movilidad segura, entendida como estrategia para disminuir los accidentes de tráfico y su gravedad, corresponde a todos los ámbitos donde haya un colectivo con riesgo de accidentalidad, sea en el tiempo libre, en el trabajo o en los centros educativos. Desarrollar la educación para la movilidad segura supone un proceso de desarrollo social, tanto más eficaz cuanto mayor sea el grado de sensibilización, implicación y compromiso de los distintos agentes sociales.

En este marco se ha apostado por **la prevención** como valor y estrategia básica necesaria para que las personas aumenten su percepción del riesgo y cambien sus conductas por otras más seguras.

Pero, ¿cómo llegar a la prevención? ¿Cuáles son los valores educativos que deben fundamentarla? La base de la prevención la constituyen **la responsabilidad y la autonomía**. Sólo haciendo a las personas más responsables de ellas mismas y de sus actos, y haciendo a las personas más conscientes de su marco de acción, de su autonomía, podrán ser capaces de prevenir –de anticipar con su conducta– las situaciones de riesgo.

PREVENCIÓN

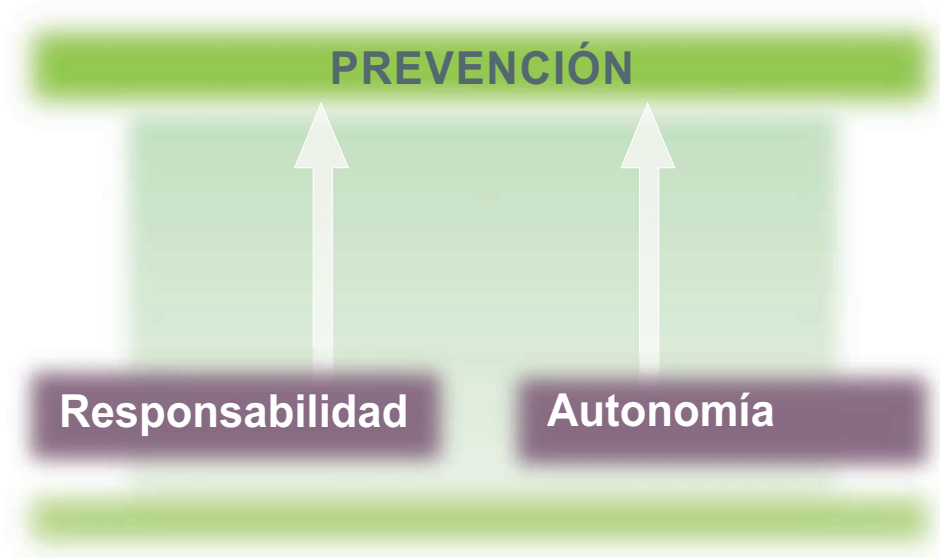
Disposición de la persona para evitar o disminuir el riesgo o anticiparse a su aparición.

RESPONSABILIDAD

Capacidad que permite a la persona actuar siendo consciente de las consecuencias de sus actos y asumiendo voluntariamente la custodia y la seguridad propia, la de otras personas y la del entorno.

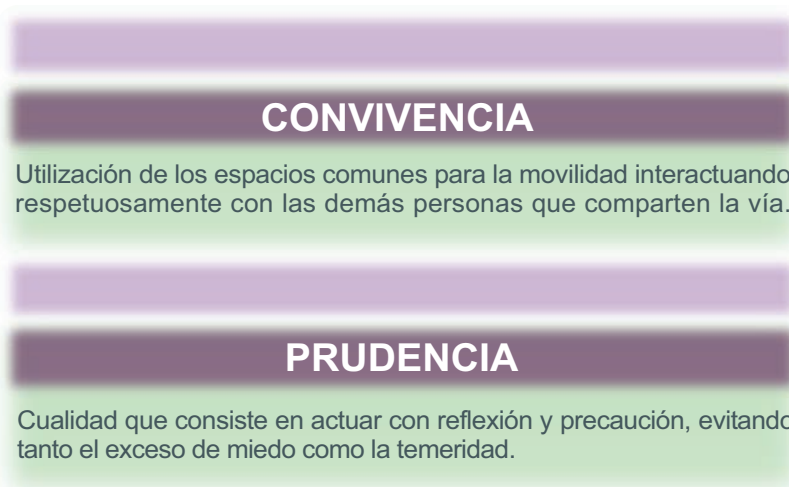
AUTONOMÍA

Capacidad que permite a la persona valerse por sí misma, con criterio propio, a la hora de hacer uso de las vías públicas.



La autonomía y la responsabilidad constituyen la base de la prevención, elemento tractor que posibilita la movilidad segura de las personas.

Estos tres valores fundamentales son claves e inciden indirectamente en otros dos valores de importancia en el ámbito de la movilidad segura: la convivencia y la prudencia.



El mapa conceptual de los valores que deben orientar las acciones formativas es el que se muestra a continuación:



Estos valores constituyen el norte hacia el que dirigir las acciones formativas. Cuando estemos haciendo formación nos debemos preguntar si nuestra acción nos acerca o no a estos valores. Si la respuesta no es afirmativa, lo mejor es cambiar la acción.

MOVILIDAD SEGURA

Situación ideal, donde el número de accidentes y víctimas es prácticamente igual a cero, resultado de una movilidad preventiva, autónoma y responsable.



3. EL ITINERARIO EDUCATIVO: QUÉ, CÓMO Y CUÁNDO EDUCAR LA MOVILIDAD SEGURA

Con la expresión “itinerario educativo” nos referimos al conjunto de experiencias, tanto formales como no formales, que una persona acumula a lo largo de su vida.

Se entiende por **itinerario educativo** (también denominado “currículo” o “currículum” en el ámbito académico) “el conjunto de objetivos, contenidos, criterios metodológicos y de evaluación que las personas deben alcanzar en un determinado tramo vital”. De modo general, el itinerario educativo debe responder a las preguntas ¿qué educar?, ¿cómo educar? y ¿cuándo educar? El itinerario educativo permite por tanto planificar las actividades del proceso de enseñanza-aprendizaje.

qué

El itinerario educativo debe centrarse no en los contenidos a enseñar sino en lo que las personas realmente deben saber y están aprendiendo. Debe por tanto aprovechar sus experiencias y acompañarles en su desarrollo, más que marcar unos contenidos a transmitir.

Cómo

Para que un itinerario sea efectivo, debe proponer estrategias metodológicas que hagan efectivo el aprendizaje. Debe sugerir de qué manera el formador o la formadora puede llegar a los objetivos propuestos, dejando, por supuesto, el margen de acción necesario para que elija en función de su experiencia, del grupo formativo concreto y del tipo de contenido a trabajar.

Cuándo

El itinerario es algo abierto, un punto de partida, un esquema desde el que interpretar la realidad. La persona responsable de la programación deberá contrastar el itinerario con la realidad concreta en el momento de su aplicación.

Esta guía pretende dar respuesta a estas tres preguntas en el ámbito de la educación para la movilidad segura. El entorno del tráfico y de la vía es básicamente experiencial, por lo que será preciso partir de las experiencias y puntos de vista de las personas para tratar de influir en sus conductas de manera tal que éstas sean más seguras. Esto implica elegir estrategias metodológicas activas que les permita tomar consciencia acerca de sus propias conductas y experimentar. Además, la guía apuesta por intervenir en todas las edades, ahí donde se detecten riesgos de accidentalidad.

El cambio de roles viales de las personas (viandantes, conductoras de bicicleta o turismos,...), sus procesos vitales (envejecimiento) o el aumento de sus responsabilidades (embarazo) aconsejan

distintas intervenciones a lo largo de toda su vida y en todos sus ámbitos, no sólo en el periodo escolar, sino también en el laboral, en el tiempo libre...

La guía aboga por un modelo educativo centrado en el desarrollo integral de la persona, y pretende facilitar su crecimiento mediante una constante toma de consciencia de sus actos. Por ello, esta guía se alinea con otro tipo de intervenciones en el ámbito educativo como son la educación para la paz, educación para la prevención de toxicomanías, educación para la tolerancia y la convivencia...



4. LAS COMPETENCIAS EN EL ITINERARIO EDUCATIVO

La prevención de accidentes exige inexorablemente modificar determinadas conductas. No se trata sólo de que sepamos qué tenemos que hacer. No es suficiente con conocer las normas, ni tan sólo con tener las habilidades suficientes para ejecutarlas. Ni es suficiente la voluntad del sujeto. Hace falta integrar nuestra conducta globalmente en el contexto para que la prevención tenga efecto.

Tratar la conducta como una globalidad es justamente lo que ofrece el enfoque por competencias. Este enfoque parte del análisis de comportamientos observables. Evaluar la competencia, por tanto, es más sencillo y más “objetivo”, facilitando que quienes la observen puedan ponerse de acuerdo con mayor facilidad. Al tratarse de un enfoque que tiene en cuenta el comportamiento, es también más sencillo establecer objetivos pedagógicos y evaluarlos. Otra de las ventajas del enfoque por competencias es su difusión en los últimos años tanto en la educación obligatoria como en la formación profesional, continua, ocupacional y universitaria. Esto permite utilizar un lenguaje común entre profesionales de distintos ámbitos y facilitar, por lo tanto, la transferencia y la homogeneización.

Las distintas definiciones coinciden en afirmar que una competencia es un conjunto de conductas demostradas en un contexto, producto de la integración de conocimientos (informaciones y conceptos), habilidades y actitudes. No se trata de una conducta aislada, sino de una suma de conductas relacionadas entre sí que siguen un mismo patrón y que permiten a la persona tener un comportamiento eficaz. Las competencias suponen la realización exitosa de una actividad.

No hay que confundir las competencias con rasgos de la personalidad ni con conocimientos, habilidades o actitudes por separado. De hecho, la competencia, lo que hace es definir la interacción entre conocimientos, habilidades y actitudes en una determinada actividad y en un contexto determinado (en nuestro caso, el vial).

Hay que considerar que las competencias no son compartimentos estancos. De hecho, muchas veces se interrelacionan, de tal manera que tienen elementos en común. Por ello, el trabajo en los elementos de una competencia puede mejorar también el rendimiento en otra competencia distinta.

Competencia:

Conjunto de conductas relacionadas entre sí que siguen un mismo patrón, fruto de la integración de conocimientos, habilidades y actitudes y que suponen la realización exitosa de una acción en un contexto determinado.

El nombre de una competencia no es suficiente para definirla. Para ayudar a comprenderla, se acompaña una definición y un resumen de la misma.

- Definición:

Un verbo de acción describe qué realiza la persona, mientras que una serie de complementos acaban de matizar la acción.

- Pregunta-resumen:

Se trata de una frase, a modo de lema, que pretende sintetizar en forma de pregunta el elemento principal de la competencia.

Además, a efectos de una mejor comprensión, se incluyen diversos ejemplos donde se pone de manifiesto la competencia:

- Ejemplo:

Conductas donde se pone de manifiesto la competencia. Eso no quiere decir que en esas conductas no intervengan otras competencias, pero sí que son representativas de aquella.

5. COMPETENCIAS PARA LA MOVILIDAD SEGURA

Se han identificado siete competencias en el ámbito de la movilidad segura:

- Atención
- Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo
- Análisis del entorno
- Resistencia a la presión grupal
- Adaptación y flexibilidad
- Gestión de mí mismo y de mis emociones
- Gestión del estrés en situaciones viales



La **atención** es un proceso psicológico continuo que permite que la conducta de las personas se produzca de forma efectiva. La atención posibilita la alerta (que es una respuesta fisiológica) y permite la concentración (o capacidad de mantener la atención focalizada). Eso supone reconocer a la atención un cierto carácter transversal, ya que afecta a la ejecución del resto de competencias. El desarrollo de esta competencia será por tanto una condición necesaria para que se produzca la reacción de forma útil ante la situación de peligro.

Por otro lado, existen dos competencias referidas a aspectos internos de la persona: **gestión de mí mismo y de mis emociones** y **gestión del estrés en situaciones viales**. La gestión del estrés, por ser una circunstancia específica, está diferenciada de la gestión "normal" de las emociones porque requiere estrategias cognitivas e instrumentales diferentes.

Existen además otras competencias relacionadas con aspectos externos de la persona. Son las referidas a la **consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo** y al **análisis del entorno**. La primera se refiere a la correcta apreciación del grado de riesgo que se hace de cada circunstancia vial, mientras que la segunda incluye aspectos referidos a la lectura del entorno vial.

Por último, quizá uno de los aspectos más complicados en la conducta vial sea la disyuntiva entre adaptarse y cambiar o, por lo contrario, mantener un comportamiento rígido. Se han definido dos competencias relacionadas con este aspecto: la primera de ellas es la denominada **resistencia a la presión grupal**, y tiene que ver con las habilidades cognitivas, actitudinales y comportamentales necesarias para no dejarse influir por otras personas, si esto supone un menoscabo en la propia seguridad. La segunda, denominada **adaptación y flexibilidad**, incluye todas las cuestiones relacionadas con la variabilidad que la persona debe disponer para poder moverse con seguridad.

Atención

Definición

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel de alerta a las circunstancias.

Pregunta-resumen

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad de mayor riesgo?

Ejemplo

- Pido a mi acompañante que calle un momento cuando estoy en una circunstancia de tráfico de mayor riesgo.
- Soy consciente de mi cansancio y no bajo el nivel de alerta cuando conduzco por la autopista.
- Evito mantener conversaciones emocionalmente “comprometedoras” cuando estoy conduciendo.
- Decido no utilizar los auriculares para escuchar el partido de fútbol de mi equipo mientras entreno corriendo por el arcén de una carretera con gran densidad de vehículos.

Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo

Definición

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o hacer a otras personas en situaciones de movilidad.

Pregunta-resumen

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

Ejemplo

- Soy una persona mayor y trato de minimizar el riesgo de caída o atropello mientras camino por tener una mayor vulnerabilidad.
- Espero al autobús en la zona habilitada para ello o, si no existe, en el lado más alejado de la calzada.
- Empieza a llover y aumento la distancia de seguridad del vehículo que me antecede porque me doy cuenta que aumenta la distancia de frenada.
- Tengo que salir del vehículo y elijo la puerta que está del lado de la acera.
- Elijo el tipo de vía en función de mi experiencia como ciclista y de mi estado físico.

Análisis del entorno

Definición

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura.

Pregunta-resumen

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

Ejemplo

- Observo a otras personas que conducen para reducir el riesgo cuando hay densidad de tráfico.
- Planifico mi itinerario en bicicleta para evitar encontrarme en situaciones de alta densidad de tráfico.
- Decido el tipo de casco que voy a comprar en función del uso previsto que le voy a dar.

Resistencia a la presión grupal

Definición

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de las otras personas.

Pregunta-resumen

¿Realmente soy yo quien decido?

Ejemplo

- Resisto la presión de mi grupo de iguales que me incitan a beber, aunque esto "no esté de moda".
- Me pongo el cinturón de seguridad aunque nadie más lo haga.
- No atravieso la calle con el semáforo en rojo aunque las demás personas lo hagan.

Adaptación y flexibilidad

Definición

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades propias o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

Pregunta-resumen

¿Me adapto fácilmente a los cambios, tanto internos como del contexto vial?

Ejemplo

- Modifico mi hora de salida de casa por las mañanas para ir al trabajo pues el trayecto está en obras.
- Alterno un vehículo automático y uno de cambio de marchas manual.
- Adapto mi estilo de moverme por la ciudad a mi propio proceso vital de cambio y envejecimiento.
- Cuando salgo de la autopista, adapto mi velocidad a la nueva vía.

Gestión de mí mismo y de mis emociones

Definición

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos.

Pregunta-resumen

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en este momento?

Ejemplo

- Volvemos con gran ánimo porque ha ganado nuestro equipo. Me encuentro un vehículo delante que va bastante lento. Me doy cuenta de mi velocidad y me concentro en la posibilidad de hacer la maniobra de adelantamiento con seguridad.
- Me adelanta un vehículo de forma irregular, me doy cuenta que me provoca rabia, y decido no enfadarme y aumentar mi distancia de seguridad en lugar de hacer una conducción agresiva.
- Me doy cuenta de que siento algo de mareo y decido pedirle a mi acompañante que conduzca.

Gestión del estrés en situaciones viales

Definición

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos.

Pregunta-resumen

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de presión sin incrementar el riesgo?

Ejemplo

- El niño o la niña que llora sin cesar mientras conduzco.
- Mantengo un grado de precisión muy alto en mis respuestas ante una tormenta de nieve (o conduzco un camión con alguna materia peligrosa).
- Conduzco y me oriento al mismo tiempo en medio de la ciudad de Londres.

6. CÓMO SE ARTICULAN LAS COMPETENCIAS: LOS NIVELES COMPETENCIALES

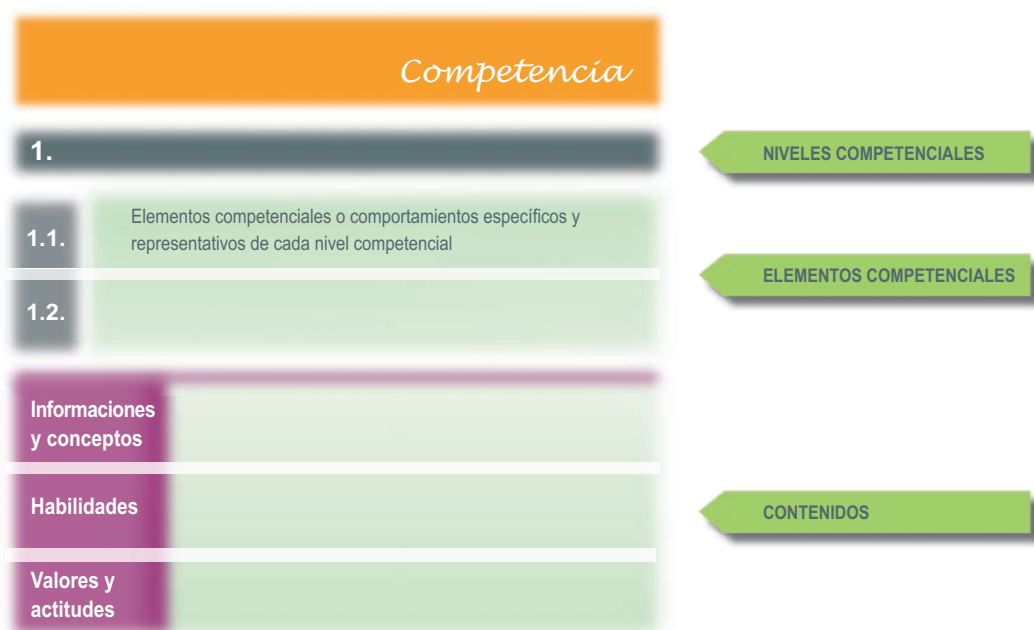
Las competencias están definidas de modo que ayuden a construir el itinerario educativo. No sirve con definir sólo la competencia, sino que hay que definir también los distintos grados o niveles de la misma.

En esta guía se han distinguido **cinco niveles distintos por cada competencia**. Cada nivel es, desde un punto de vista evolutivo, menor que el posterior y mayor que el anterior, de tal manera que en la medida en que avanzan los niveles, las personas son cada vez más autónomas y más responsables de sus actos y de sus consecuencias (de acuerdo con los valores que orientan esta guía). Cada nivel se ha categorizado conforme al esquema de profundización del aprendizaje de HL. Dreyfus y SE. Dreyfus.

Nivel 1 Principiante	Actividades rutinarias y predecibles en contextos conocidos. Escasa autonomía y responsabilidad personal.
Nivel 2 Principiante avanzada/o	Actividades rutinarias y predecibles en diferentes contextos. Cierta autonomía y responsabilidad personal, aunque puede requerirse la colaboración de otras personas.
Nivel 3 Competente	Actividades no rutinarias o complejas en contextos conocidos. Autonomía y responsabilidad personal interiorizada para las circunstancias viales habituales.
Nivel 4 Diestra/o	Actividades no rutinarias complejas en distintos contextos. Autonomía y responsabilidad personal interiorizada para cualquier circunstancia. Puede existir responsabilidad hacia otras personas.
Nivel 5 Experta/o	Técnicas complejas en variedad de contextos. Gran autonomía y responsabilidad personal. Puede existir responsabilidad en el diseño, ejecución y evaluación de actividades y/o programas dirigidas hacia otras personas. Influencia consciente en otras personas.

Para cada uno de los niveles se han descrito **entre dos y seis elementos competenciales** o comportamientos específicos y representativos que lo identifican. Esto permite establecer una gradación en el nivel de desarrollo de la conducta competencial. Además, cada competencia y sus niveles incluyen los contenidos específicos estructurados en **conocimientos (informaciones y conceptos), habilidades y actitudes (valores/actitudes)**.

El siguiente gráfico representa el esquema que sigue cada una de las siete competencias definidas en esta guía y que se desarrollan en el siguiente apartado.



Será tarea del formador o de la formadora **identificar** cuál es el nivel competencial real de las personas que participan en la acción formativa y **definir** cuál es el nivel competencial a alcanzar para que puedan hacer un uso seguro de las vías. La diferencia entre el nivel competencial inicial y el nivel deseable a alcanzar será lo que marcará la selección de los contenidos formativos. Será también labor del formador o de la formadora pasar de los contenidos a la didáctica específica de cada grupo de edad y colectivo.

Se sugiere por tanto pensar en un colectivo determinado y definir, para este colectivo, qué nivel debe tener en cada competencia. Para ello, será necesario revisar los elementos competenciales de cada nivel. Así, por ejemplo, será distinto si se trata de niñas o niños que van de la mano de personas adultas, si se trata de personas mayores cuyo rol habitual es de viandantes, o si se trata de personas adultas que conducen frecuentemente turismos o vehículos especiales.

7. COMPETENCIA POR NIVELES Y CONTENIDOS

7.1.

Atención

DEFINICIÓN:

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel de alerta a las circunstancias.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad mayor de riesgo?

La atención viene definida habitualmente como una habilidad básica que permite focalizar la percepción hacia estímulos internos o externos. Como concepto engloba a la alerta (que es una respuesta comportamental fisiológica), la activación (entendida como preparación para la acción) y la concentración (como capacidad de focalización hacia una tarea u objeto). El desarrollo de esta competencia deberá permitir a la persona gestionar su atención en modo y manera que facilite un estado óptimo de concentración, ya que un nivel excesivo de ésta en una parte de la tarea puede impedir que sean percibidos otros elementos de la vía.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.

1.1.

Es sensible a los sonidos y ruidos que le rodean, considerando que esos estímulos son mensajes importantes para el comportamiento vial.

1.2.

Es sensible a los estímulos visuales (imágenes, formas) que suceden en cada instante, valorando de dónde provienen y sus posibles consecuencias viales.

1.3.

Es sensible a los estímulos procedentes del sistema vestibular (velocidad, inclinación y dirección del vehículo) que suceden en cada instante, valorando de dónde provienen y sus posibles consecuencias viales.

1.4.

Percibe las variaciones de los estímulos y de los factores internos o externos que han provocado tal variación, valorando además sus consecuencias viales.

1.5.

Mantiene la percepción correcta de los estímulos externos e internos y corrige factores patológicos (enfermedades) o de envejecimiento que ponen en peligro tal sensibilidad.

Informaciones y conceptos

- Los sentidos: funcionamiento y limitaciones
- La percepción en situaciones viales: funcionamiento y diferencias individuales

Habilidades

- Identificar los límites de los sentidos, los errores de percepción y las ilusiones perceptivas

Valores y actitudes

- Aceptación de la diferencia entre lo que es la realidad y el modo como se interpreta
- Adaptabilidad a la compleja, cambiante y ambigua realidad vial
- Aceptación de los propios errores
- Apreciación de la existencia de puntos de vista distintos al propio

2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.

- 2.1. Es consciente de la necesidad de la atención como condición previa a la percepción de los fenómenos viales.
- 2.2. Considera la atención como una condición necesaria para el cambio de hábitos y costumbres.
- 2.3. Se da cuenta de sus errores de percepción y atención, sabe detectar cuándo le fallan las apreciaciones del entorno y usa las faltas de atención para crecer y progresar, y no para criticarse o decepcionarse.
- 2.4. Está abierta/o a las sorpresas, incidencias y faltas de previsión personales, y acepta que la realidad es un continuo devenir de acontecimientos a veces incontrolables.

Informaciones y conceptos

- Funcionamiento básico de la atención
- La selección de la información
- Atención voluntaria e involuntaria
- La atención y su relación con los hábitos y automatismos

Habilidades

- Discriminar un mayor número de estímulos
- Identificar los hábitos que realiza de manera involuntaria

Valores y actitudes

- Aceptación de los propios límites y de la imposibilidad de controlarlo todo
- Versatilidad: estar abierta/o a lo no previsto
- Valoración de la necesidad de estar atento/a y mantener la atención
- Disponibilidad a mantener el esfuerzo para incrementar el nivel de atención

3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.

- 3.1. Es capaz de focalizar su atención en los estímulos externos significativos prescindiendo de los que no son importantes para mantener su seguridad (**función selectiva de la atención**).
- 3.2. Es capaz de mantener un nivel de atención prolongado y permanente en el tiempo (**atención sostenida**).
- 3.3. Mantiene un grado de atención adecuado a las circunstancias de la situación de tráfico, evitando que sea una activación demasiado baja -estado de somnolencia- o demasiado alta -estados de agitación o ansiedad - (**grado de atención**).
- 3.4. Es capaz de mantener la atención en diversos estímulos significativos del tráfico sin menoscabo de su seguridad (**atención dividida**).

Informaciones y conceptos

- Concepto de atención selectiva
- Concepto de atención sostenida
- Concepto de atención dividida
- Grados de activación de la atención
- Distractores de la atención: concepto e identificación

Habilidades

- Discriminar estímulos significativos relacionados con la seguridad vial
- Mantener la atención sin bajar el rendimiento
- Percibir correctamente un mayor número de estímulos simultáneos

Valores y actitudes

- Versatilidad: estar abierta/o a percibir distintos estímulos
- Responsabilidad: hacerse cargo de que el comportamiento vial requiere una vigilancia constante
- Aceptación de que no se puede controlar todo

4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.

4.1.

Cuando viaja como acompañante evita distraer a quien conduce y le incita a mantener su atención sostenida.

4.2.

Incorpora un hábito atencional que le avisa de los peligros y circunstancias adversas sin gran esfuerzo.

4.3.

Mantiene un grado de alerta más alto porque sabe que su estado psicológico o su inexperiencia pueden derivar en errores de atención.

4.4.

Prevé estados físicos o psicológicos que pueden poner en peligro el grado óptimo de atención, como el sueño o la fatiga.

4.5.

Conoce y previene el exceso de atención dividida, minimizando y racionalizando la presencia de distractores.

Informaciones y conceptos

- Análisis de riesgos viales, sus consecuencias e implicaciones en la conducción

Habilidades

- Evaluar mediante el autoanálisis los propios procesos atencionales
- Aplicar estrategias de comunicación y asertividad destinadas a defender el propio punto de vista favorable a la atención
- Elaborar estrategias que le permitan paliar sus limitaciones atencionales
- Planificar viajes e itinerarios

Valores y actitudes

- Anticipación como prevención
- Flexibilidad ante entornos, estímulos y situaciones cambiantes
- Valoración de la importancia de ser coherente con las propias ideas
- Disponibilidad al autoconocimiento y autorregulación emocional

5. Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.

5.1.

Comparte con otras personas de su entorno vial información relevante sobre la importancia de mantener la atención.

5.2.

Trata de influir en otras personas, a través de su testimonio y opiniones, para que mantengan un nivel óptimo de atención.

Informaciones y conceptos

- Análisis de riesgos viales, sus consecuencias e implicaciones en la conducción
- Concepto de prevención colectiva
- Concepto de empatía
- Concepto de influencia en otras personas
- Asertividad y proactividad

Habilidades

- Desarrollar técnicas de comunicación y persuasión

Valores y actitudes

- Comunicación: estar abierta/o a otros puntos de vista y saber expresar las necesidades propias
- Compartir: traspasar información para facilitar la fluidez en el tráfico
- Empatía: capacidad para comprender los errores de las demás personas y sus puntos de vista

DEFINICIÓN:

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o hacer a otras personas en situaciones de movilidad.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

El riesgo es uno de los aspectos más relacionados con el entorno vial. Por ello, es necesario hacer un trabajo específico que permita a quien use las vías públicas asumir los riesgos del modo más seguro.

El trabajo sobre la vulnerabilidad es especialmente significativo antes de los diez años como en las personas mayores, por sus características físicas específicas. Igualmente, es muy importante trabajar el pensamiento de invulnerabilidad (el “a mí no me va a pasar”) en personas jóvenes y adultas, relacionando vulnerabilidad con riesgo.

1. Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.

- 1.1.** Es capaz de relacionar las circunstancias de peligro vividas con las señales que le envía el sistema neurológico (sudoración, aumento del latido cardíaco...).
- 1.2.** Realiza comportamientos anticipatorios de minimización del riesgo en situaciones viales habituales.
- 1.3.** Es consciente de que puede sufrir daños si tiene un accidente y de la posible gravedad de los mismos.

Informaciones y conceptos

- Reacciones físicas de alerta y miedo
- Reacciones al peligro
- Concepto básico de peligro
- Concepto básico de seguridad pasiva
- Información sobre elementos de seguridad pasiva específicos

Habilidades

- Identificar las reacciones físicas y emocionales ante situaciones de peligro
- Analizar las situaciones de peligro en su movilidad cotidiana
- Relacionar el accidente y la gravedad de sus consecuencias
- Utilizar rutinas sencillas de seguridad pasiva

Valores y actitudes

- Autoprotección
- Autoconocimiento: tener expectativas reales acerca de las propias posibilidades

2. Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.

- 2.1. Es consciente de que puede sufrir o causar daños si tiene un accidente y de las consecuencias psicofísicas que esto conlleva.
- 2.2. Es consciente de que la percepción del riesgo depende del punto de vista propio y de su vulnerabilidad.
- 2.3. Cuando está en circunstancias viales, actúa no sólo para protegerse sino también para evitar hacer daño a las demás personas.

Informaciones y conceptos

- Concepto básico de riesgo
- Riesgo como relación entre daño y vulnerabilidad
- Riesgo subjetivo y riesgo objetivo
- El tráfico como sistema en el que interactúan varios elementos
- Informaciones relativas a los sistemas de seguridad pasiva

Habilidades

- Analizar situaciones de riesgo donde está en juego su seguridad y la de las demás personas
- Distinguir el riesgo y la vulnerabilidad
- Identificar sus propios hábitos y discriminar los que apoyan o no su seguridad y la de las demás personas
- Usar correctamente los sistemas de seguridad pasiva

Valores y actitudes

- Aceptación de la propia vulnerabilidad
- Responsabilidad de los propios actos
- Reconocimiento, empatía y respeto hacia las otras personas y su integridad

3. Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.

- 3.1. Valora anticipadamente el riesgo en función de sus propias capacidades y circunstancias, y del daño que puede sufrir o causar.
- 3.2. Utiliza por propia iniciativa los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.3. Revisa y mantiene los componentes del vehículo necesarios para garantizar la seguridad activa y pasiva del mismo.
- 3.4. Elige su itinerario en función de un análisis que tiene en cuenta el riesgo y la vulnerabilidad (cruza por los pasos de peatones, evita vías peligrosas...).
- 3.5. Extrema las medidas de seguridad cuando tiene responsabilidad sobre otras personas (ir con niñas o niños, o personas con movilidad reducida...).
- 3.6. Conoce su responsabilidad personal, legal y social en el ámbito vial, adecuando a ella su comportamiento.

Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo

Informaciones y conceptos	<ul style="list-style-type: none">- Riesgo, peligro y vulnerabilidad- Seguridad activa y pasiva- Mantenimiento del vehículo- Conocimiento del problema del tráfico y de sus implicaciones en la vida propia- Factores de riesgo- Responsabilidad personal, legal y social
Habilidades	<ul style="list-style-type: none">- Calcular distancias, tiempos y velocidades- Usar y hacer usar correctamente los sistemas de seguridad pasiva (casco, cinturón, sistemas de retención infantil, airbag...)- Planificar viajes e itinerarios- Evaluar mediante el autoanálisis los propios límites
Valores y actitudes	<ul style="list-style-type: none">- Anticipación: planificar la seguridad y evitar el riesgo- Autoconocimiento- Aceptación de las limitaciones propias- Autoprotección- Responsabilidad- Conducción preventiva- Aceptación del sistema de normas de circulación como ayuda a la seguridad propia y a la de las otras personas

4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.

- 4.1. Tiene incorporados hábitos de seguridad en su conducta.
- 4.2. Planifica sistemáticamente su acción teniendo en cuenta la seguridad como criterio.
- 4.3. Evita en la medida de lo posible las situaciones de alto riesgo.
- 4.4. Tiene en cuenta la seguridad como elemento para elegir situaciones de ocio o de amistad (prefiere salir con compañeras o compañeros prudentes y/o que no beben cuando tienen que conducir, etc.).

Informaciones y conceptos	<ul style="list-style-type: none">- Situaciones de alto riesgo- Estrategias de prevención- Hábitos de seguridad
Habilidades	<ul style="list-style-type: none">- Planificar viajes e itinerarios- Analizar los riesgos viales- Ajustar su percepción del riesgo al riesgo real
Valores y actitudes	<ul style="list-style-type: none">- Aceptación de las limitaciones propias, de las otras personas y del entorno- Anticipación- Responsabilidad

5. Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.

5.1. Es consciente de que la seguridad en el uso de la vía es un problema que incumbe a todas las personas y busca enfoques colectivos o culturales (utiliza preferentemente el transporte público pensando en su seguridad y la de las demás personas, pide a las autoridades competentes que hagan mayor trabajo de prevención, colabora en las políticas de prevención, educa a sus hijas e hijos en la percepción del riesgo, etc.).

5.2. Aporta valores de autoprotección y prevención en su vida familiar, de ocio y/o profesional.

Informaciones y conceptos

- Conocimiento de las políticas municipales, autonómicas, estatales y/o europeas sobre prevención de accidentes.
- Participación ciudadana

Habilidades

- Detectar problemas y diseñar propuestas y estrategias de solución
- Desarrollar técnicas de comunicación asertiva y persuasiva
- Defender el propio punto de vista

Valores y actitudes

- Proactividad
- Responsabilidad personal y social

DEFINICIÓN:

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

Circular por la vía -sea como viandante, acompañante o conduciendo cualquier tipo de vehículo- supone un proceso de análisis e interpretación de la realidad y una constante toma de decisiones. A veces esta toma de decisiones no es consciente, pero existe siempre. La elección se realiza en función de la percepción de la persona, pero también de sus valores, de su experiencia... Se trata de una competencia esencial para quien de forma autónoma interactúa con el mundo vial.

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.

1.1. Reconoce las situaciones típicas más sencillas de conflicto vial y es capaz de efectuar las conductas asociadas (mira a izquierda-derecha-izquierda antes de cruzar la calle, elige el paso de peatones para cruzar, espera que el semáforo de peatones esté en verde...).

1.2. Reconoce las situaciones más típicas en las que tiene que utilizar elementos de seguridad pasiva y los usa (se pone el casco si va en bicicleta o monopatin, utiliza los DRI...).

1.3. Si la situación vial le resulta de difícil interpretación, pide ayuda (da la mano a una persona adulta, pregunta a un o una agente de la autoridad...).

Informaciones y conceptos

- Concepto básico de zona segura/zona no segura
- Normas y señales básicas del entorno vial para viandantes
- Concepto básico de seguridad pasiva
- Información sobre elementos de seguridad pasiva específicos
- Pautas a seguir en situaciones difíciles (niña o niño que se ha perdido...)

Habilidades

- Identificar y utilizar señales básicas dirigidas a peatones
- Diferenciar espacios seguros y no seguros
- Utilizar rutinas sencillas de seguridad pasiva
- Expresarse con claridad a la hora de pedir ayuda

Valores y actitudes

- Observación: estar atenta/o
- Autoprotección
- Respeto a las normas
- Pedir ayuda / dejarse ayudar
- Serenidad: no "perder el control"

2. Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.

2.1. Entiende que las normas están para apoyar su seguridad y tiende a respetarlas.

2.2. Es capaz de analizar simultáneamente más de un dato y de tomar una decisión teniendo en cuenta la globalidad.

2.3. Circula de forma autónoma y segura como viandante, y en situaciones sencillas como conductor o conductora.

Informaciones y conceptos

- Concepto de zona segura/zona no segura
- Norma como acuerdo interpersonal y principio a seguir
- Elementos que inciden en la inseguridad vial.
- Normas y señales básicas para conductoras o conductores

Habilidades

- Capacidad de observación
- Identificar y valorar diversos estímulos simultáneamente y ser capaz de reaccionar rápidamente delante de ellos
- Identificar las señales básicas dirigidas a conductoras o conductores

Valores y actitudes

- Respeto
- Autonomía
- Prudencia
- Aceptación de la norma como consenso social

3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.

3.1. Conoce las normas de circulación y analiza los elementos del entorno vial que le sirven para adaptarse adecuadamente al contexto circulatorio.

3.2. Tiene en cuenta en su análisis no sólo su perspectiva sino también la de las demás personas.

3.3. Es capaz de analizar su comportamiento vial y de darse cuenta de sus puntos fuertes y de sus puntos de mejora.

3.4. Tiene incorporados criterios de decisión en base a la seguridad y los aplica en circunstancias similares.

Informaciones y conceptos	<ul style="list-style-type: none"> - Elementos que intervienen en el tráfico - Normas de circulación - Criterios de seguridad - Puntos fundamentales a tener en cuenta para ser un conductor seguro o una conductora segura
Habilidades	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluar mediante el autoanálisis los puntos fuertes y débiles - Interpretar anticipadamente posibles reacciones de otras personas usuarias de la vía - Crear pautas de decisión seguras en circunstancias similares
Valores y actitudes	<ul style="list-style-type: none"> - Autoconocimiento - Toma de perspectiva: lo mío y lo de las demás personas - Seguridad como principio básico - Prudencia

4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.

4.1.	Compara las circunstancias del tráfico con sus capacidades y toma decisiones a partir de ello.
4.2.	Adopta un estilo preventivo de movilidad tratando de adaptarse a las circunstancias del tráfico y anticiparse a las situaciones de peligro.
4.3.	Tiene incorporados en su conducta criterios de decisión en base a la seguridad.
4.4.	Incluye como elementos de análisis la responsabilidad hacia terceras personas y la vulnerabilidad propia y ajena.

Informaciones y conceptos	<ul style="list-style-type: none"> - El tráfico como sistema - La toma de decisiones - Estilo preventivo de movilidad - Anticipación
Habilidades	<ul style="list-style-type: none"> - Reconocer las circunstancias de peligro - Automatizar respuestas viales seguras para sí misma/o y para las demás personas en diferentes circunstancias
Valores y actitudes	<ul style="list-style-type: none"> - Anticipación - Seguridad - Responsabilidad - Adaptación

5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

5.1. Elige como costumbre la opción más segura de forma rápida y sin titubeos.

5.2. Anticipa posibles problemas relacionados con la movilidad y elige la opción más segura para sí misma/o y para las demás personas.

5.3. Influye en las demás personas a través de informaciones y ofrece alternativas seguras a las propuestas que plantean.

Informaciones y conceptos

- Movilidad preventiva
- Alternativa segura
- Prevención colectiva

Habilidades

- Detectar problemas y diseñar estrategias de prevención colectiva en el ámbito vial
- Desarrollar técnicas de comunicación

Valores y actitudes

- Influencia en las demás personas
- Coherencia
- Prevención
- Autonomía
- Anticipación

DEFINICIÓN:

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de las otras personas.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Realmente soy yo quien decido?

La resistencia a la presión grupal es una competencia relacionada con la autonomía y la capacidad para manejarse con el grupo social de referencia. El momento vital en el que más puede afectar a la propia seguridad se encuentra enmarcado en la preadolescencia, la adolescencia y se alarga durante la juventud. Es por ello que el período en el que hay que trabajar más intensamente esta competencia sea entre los 12 años y el principio de la edad adulta. El análisis de los comportamientos de riesgo y sus causas puede sugerir la conveniencia de un trabajo profundo sobre este tema en otras edades.

1. Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.

1.1.

Se da cuenta de que actúa de manera distinta en diferentes ámbitos grupales (familia, amigas o amigos...).

1.2.

Identifica los estados emocionales que se generan al recibir presiones directas o indirectas en el ámbito de una relación de grupo (contradicción interna, chantaje emocional, miedo al abandono, miedo al ridículo...).

1.3.

Relaciona correctamente la presión del grupo con el riesgo que ceder a ella puede suponer en el ámbito vial.

Informaciones y conceptos

- Estados emocionales
- Concepto básico de presión social
- Situaciones de presión en el ámbito del tráfico

Habilidades

- Identificar estados emocionales (culpa, miedo, abandono, rechazo...)
- Reconocer la presión del grupo

Valores y actitudes

- Coherencia: ser una/o misma/o, tener criterio propio
- Autoprotección

2. Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.

- 2.1. En ocasiones siente la contradicción interna entre la propia seguridad en situaciones de tráfico y las ganas de caerle bien al grupo y ser aceptada/o por él.
- 2.2. Es capaz de expresar verbalmente el malestar que le produce dicha contradicción interna.
- 2.3. Intenta negociar con el grupo o alguno de sus componentes un comportamiento o acción que reduzca la distancia entre su deseo y el del grupo.

Informaciones y conceptos

- Contradicción interna como tensión
- Necesidad de expresar el malestar para sentirse bien
- Negociación entendida como reducción de la distancia entre mi punto de vista y el del grupo

Habilidades

- Expresar sus emociones y deseos
- Entender el propio punto de vista
- Entender el punto de vista de otra persona
- Utilizar argumentos para la negociación

Valores y actitudes

- Coherencia: ser una/o misma/o, tener criterio propio
- Autoprotección
- Sinceridad
- Autoconsciencia: es necesario romper el automatismo de la conducta para darse cuenta de por qué "hago lo que hago"

3. Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.

- 3.1. Reconoce su miedo al rechazo y su necesidad de aprobación del grupo pero es capaz de gestionarlo y seguir una conducta segura.
- 3.2. En el momento del conflicto mantiene la calma y recurre únicamente a la negociación.
- 3.3. Expresa su punto de vista favorable a la seguridad de forma proactiva y asertiva.

Informaciones y conceptos

- Pasividad, agresividad obediencia, y rebelión
- Empatía
- Asertividad y proactividad
- Negociación entendida como satisfacción de las necesidades de las dos partes

Habilidades

- Identificar qué es lo importante para mí
- Resistir a la frustración
- Sentir y comprender las emociones y puntos de vista otra persona
- Expresar claramente las propias necesidades y saberlas defender
- Explorar alternativas que satisfagan mi deseo y el de la otra persona

Valores y actitudes

- Autoprotección: elegir la propia seguridad
- Coherencia: ser una/o misma/o, tener criterio propio
- Respeto a la otra persona
- Acuerdo mutuo

4. Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.

4.1.

Utiliza con tranquilidad el “no” a propuestas que le ponen en peligro en contextos de movilidad, siendo capaz de prescindir de la aprobación del grupo.

4.2.

Evita situaciones o grupos que le puedan presionar o generar una situación de riesgo.

4.3.

Anticipa la situación de conflicto y manifiesta que va a mantener una postura de seguridad con independencia del juicio del grupo.

Informaciones y conceptos

- Concepto de autonomía y dependencia emocional
- Asertividad y proactividad
- Anticipación como forma de evitar conflictos

Habilidades

- Utilizar un estilo de comunicación asertivo
- Desarrollar estrategias de anticipación a situaciones de conflicto

Valores y actitudes

- Autoprotección: elegir la propia seguridad
- Responsabilidad hacia sí misma/o

5. Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.

5.1. Mantiene un estilo de comportamiento vial basado en la seguridad y trata de influir para que otras personas hagan suyas ese comportamiento.

5.2. Escucha con empatía y respeto situaciones de contraste entre la seguridad y la aprobación del grupo y trata de convencer a las demás personas para que elijan opciones seguras.

5.3. Media y facilita acuerdos que velen por la seguridad de todas y todos.

Informaciones y conceptos

- Reconocimiento de los estados emocionales de las otras personas (empatía)
- La efectividad de la comunicación
- La argumentación
- Negociación: yo gano – tú ganas

Habilidades

- Ponerse en el lugar de la otra persona
- Desarrollar técnicas de comunicación asertiva
- Desarrollar técnicas de argumentación

Valores y actitudes

- Coherencia
- Comprensión y aceptación de la otra persona
- Respeto
- Solidaridad

DEFINICIÓN:

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades propias o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me adapto fácilmente a los cambios, tanto internos como del contexto vial?

El entorno vial es dinámico y cambiante, como dinámicos y cambiantes son los estados de los seres humanos. Tarea de esta competencia es percibir y relacionar estos cambios, encontrando el punto de equilibrio entre rutina y flexibilidad, y adaptándose a las nuevas circunstancias, tanto internas como externas.

En sus primeros niveles, esta competencia está muy cercana a la de análisis del entorno, tratando de conseguir que la niña o el niño muestre atención a los cambios que suceden tanto a su alrededor como dentro de sí. Será fundamental que sea capaz de adaptar su conducta a las circunstancias variables, siendo consciente en cada momento de lo que hace. Por otro lado, ser capaz de aplicar criterios diversos a circunstancias variables es muy importante en aquellos momentos en que se produce el paso de viandante a conductor o conductora de bicicletas, de ciclomotores, de turismos... o un cambio significativo de la normativa vial. Esta competencia es especialmente importante también en las personas mayores para vencer la rigidez que a veces se instala en ellas.

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.

1.1. Identifica los espacios seguros y los diferencia de los inseguros.

1.2. Se fija en su entorno vial habitual y está atenta/o cuando detecta algún cambio en él (obras que obstaculicen su camino, cambio de direcciones, aparición de nuevas señales de tráfico...).

1.3. En situaciones que percibe como inseguras se adapta para realizar una conducta segura (pide ayuda o se deja ayudar, da la mano a personas adultas, disminuye la velocidad al cruzar una calle, baja de la bicicleta si piensa que puede caerse...).

Informaciones y conceptos

- Concepto básico de zona segura/zona no segura
- Pautas de comportamiento vial seguro: ir por la derecha, vigilar los vados, no jugar por la calle...
- Cambios en el entorno vial

Habilidades

- Diferenciar espacios seguros y no seguros
- Identificar cambios en el entorno vial habitual
- Aplicar pautas de acción seguras cuando se producen cambios en su entorno vial habitual
- Pedir ayuda /dejarse ayudar

Valores y actitudes

- Estar atenta/o
- Autoprotección
- Autoconocimiento: reconocimiento del miedo
- Autoconocimiento: reconocimiento de las propias capacidades

2. Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.

2.1. Reflexiona sobre la mejor manera de reaccionar ante situaciones imprevistas con el fin de preservar su seguridad.

2.2. Acepta la norma como un consenso social necesario en la movilidad segura.

2.3. Aplica pautas seguras en contextos físicos no habituales.

Informaciones y conceptos

- Concepto de norma
- Utilidad de las normas viales como consenso social necesario en la movilidad segura

Habilidades

- Reaccionar con seguridad ante los imprevistos viales
- Comparar las consecuencias en situaciones de respeto y no respeto de las normas
- Aplicar pautas de acción seguras cuando se producen cambios en su entorno vial no habitual

Valores y actitudes

- Humildad: no creerse en posesión de la verdad a la hora de analizar los riesgos
- Observación: estar atenta/o
- Respeto a las normas como consenso social y respeto a la seguridad de las demás personas

3. Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.

3.1. Modifica su comportamiento habitual si las nuevas condiciones internas y / o externas lo requieren.

3.2. Utiliza criterios personales basados en la seguridad, valorando la norma, para adecuarse a las circunstancias de movilidad en las que se encuentra.

3.3. Usa estrategias preventivas que le permitan anticiparse al peligro.

Informaciones y conceptos

- La resistencia a los cambios: qué significa y cómo se manifiesta
- Concepto de hábito
- Prevención como anticipación al peligro
- Hábitos y estrategias de prevención

Habilidades

- Analizar e incorporar nuevas estrategias frente a un mismo problema
- Cuestionar las propias creencias y percepciones
- Adaptar los hábitos a nuevas situaciones de movilidad

Valores y actitudes

- Apertura a lo nuevo, adaptación y flexibilidad
- Autoprotección

4. Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.

4.1.

Modifica su comportamiento cuando es necesario, renunciando a tener razón o a hacer una aplicación rígida de los principios y normas viales.

4.2.

Valora sistémica y automáticamente su situación, el entorno dinámico y la norma, para tomar la decisión que más protege su seguridad y la de las demás personas.

Informaciones y conceptos

- Cambios de creencias: cómo funcionan y cómo pueden manejarse
- Proactividad
- Flexibilidad *versus* rigidez en el entorno vial
- Seguridad como principio de la norma

Habilidades

- Valorar y aceptar los cambios que favorezcan su seguridad y la de las demás personas
- Ver y aceptar otros puntos de vista y posibilidades
- Evaluar globalmente los riesgos viales

Valores y actitudes

- Autoconocimiento: conocer y aceptar las propias reacciones
- Autogestión emocional
- Flexibilidad: aceptar otros planteamientos
- Proactividad

5. Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.

5.1. Facilita con su ejemplo cambios en la movilidad de su entorno.

5.2. Se muestra disponible con otras personas, ofreciendo apoyo, material e ideas que faciliten conductas de adaptación.

5.3. Fomenta estrategias de cambio en su entorno para garantizar la seguridad.

Informaciones y conceptos

- Errores más frecuentes entre las usuarias y los usuarios de la vía y su relación con los factores de riesgo
- Movilidad preventiva
- Alternativa segura
- Prevención colectiva

Habilidades

- Mantener la calma en situaciones de presión
- Convencer a las demás personas

Valores y actitudes

- Tolerancia
- Autocontrol emocional
- Actitud de escucha
- Asertividad

Gestión de mí mismo y de mis emociones

7.6.

DEFINICIÓN:

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en este momento?

A pesar de que ya en una edad temprana se puede empezar a trabajar en las emociones, tal y como indican las teorías de inteligencia emocional, se hace más que necesario desarrollar estos aspectos en la pubertad y muy especialmente en la adolescencia. También es muy importante el trabajo de esta competencia en las personas que conducen, pues permitirá entender su propio mundo interno, emocional y sensorial, gestionarlo, comprender el de las otras personas y tomar decisiones que salvaguarden la propia seguridad y la de las demás.

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.

1.1.

Identifica las sensaciones procedentes de su cuerpo (ejemplo: se da cuenta de que tiene sueño).

1.2.

Identifica diferentes reacciones físicas relacionadas con distintos estados internos y emocionales (cambios de latido cardíaco, disminución de la atención o concentración...).

1.3.

Reconoce diferentes estados emocionales (impaciencia, impulsividad, miedo, rabia, descontrol, sorpresa, etc.).

1.4.

Separa las sensaciones provenientes de su cuerpo de las emociones (ejemplo: se da cuenta de que tiene sueño y reconoce que esto le pone de mal humor).

1.5.

Es consciente de que determinados estados internos pueden hacer que tenga un accidente.

Informaciones y conceptos

- Sensaciones internas
- Estados emocionales básicos
- Concepto básico de peligro
- Reacciones físicas de las emociones

Habilidades

- Localizar en su propio cuerpo las sensaciones interoceptivas
- Identificar sus reacciones físicas y emocionales

Valores y actitudes

- Autoescucha: prestar atención a la vida interior
- Autoprotección

2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.

- 2.1. Se da cuenta de cuándo sus sensaciones físicas (fatiga, sueño, dolor de cabeza...) suponen un riesgo para su seguridad y actúa en consecuencia.
- 2.2. Es consciente de la influencia de las emociones en sus conductas viales y en las de las demás personas, relacionándolo con el riesgo.
- 2.3. Relaciona los distintos comportamientos de riesgo con las emociones que los originan.

Informaciones y conceptos

- Concepto de autoconsciencia
- Sensaciones físicas (fatiga, sueño, dolor de cabeza...) y sus consecuencias
- Situaciones emocionales incontroladas y sus consecuencias

Habilidades

- Identificar las conexiones del cuerpo con sus emociones
- Reconocer los motivos de los propios estados emocionales
- Relacionar sus sensaciones físicas y emocionales con situaciones de riesgo vial

Valores y actitudes

- Autoconocimiento
- Autoprotección

3. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.

- 3.1. Plantea conductas alternativas seguras en el caso de que no se sienta capaz de gestionar correctamente su estado emocional (pide a un taxi que le lleve si se percibe en estado de shock).
- 3.2. Trata de evitar que le afecten los estados emocionales de las demás personas que comparten la vía.
- 3.3. Trata de mantener comportamientos viales seguros con independencia de sus estados emocionales.
- 3.4. Expresa adecuadamente sus emociones para que las demás personas también puedan entender el porqué de sus comportamientos.

Informaciones y conceptos

- Relación entre emoción y comportamiento
- Concepto de regulación emocional
- Asertividad y proactividad

Habilidades

- Evaluar mediante el autoanálisis los propios estados emocionales
- Defender el propio punto de vista
- Usar estrategias de autoprotección con independencia o no de sus emociones

Valores y actitudes

- Autoconocimiento
- Autoprotección
- Responsabilidad

4. Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.

4.1.

Comprende la perspectiva emocional de las demás personas y las consecuencias que pueda tener en la seguridad de la situación de tráfico.

4.2.

Evita situaciones emocionales que le pongan a sí misma/o o a las demás personas en situaciones de riesgo vial.

4.3.

Antepone la seguridad de todas las personas frente a otras emociones como el orgullo o ganas de tener razón.

Informaciones y conceptos

- Estrategias de prevención
- Hábitos de seguridad
- Concepto de empatía

Habilidades

- Integrar nuevas estrategias de regulación emocional
- Autoanalizar la propia situación emocional para regularla
- Anticipar respuestas seguras para sí misma/o y para las demás personas en situaciones de riesgo vial

Valores y actitudes

- Autoconocimiento
- Autoprotección
- Responsabilidad
- Autonomía
- Prevención
- Empatía

5. Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.

5.1. Se fija metas y estrategias para seguir impulsando su gestión emocional en relación con la prevención de accidentes.

5.2. Influye y anima a quienes le rodean a que gestionen sus emociones en situaciones de tráfico para el bien individual y colectivo.

5.3. Propone en contextos educativos familiares o sociales distintas iniciativas de cambio en la gestión emocional relacionadas con el ámbito vial.

5.4. Informa a las personas que le rodean sobre el proceso de gestión emocional en la prevención de accidentes de tráfico.

Informaciones y conceptos

- Concepto y estrategias de prevención
- Comunicación asertiva
- Proactividad

Habilidades

- Desarrollar técnicas de comunicación asertiva
- Anticipar las propias reacciones y las reacciones de las demás personas
- Ponerse en el lugar de otra persona

Valores y actitudes

- Autoconocimiento
- Autoprotección
- Responsabilidad
- Autonomía
- Prevención
- Empatía

DEFINICIÓN:

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de presión sin incrementar el riesgo?

El estrés supone una situación interna que va más allá de la pura gestión emocional. Cuando el estado de tensión se alarga más tiempo y lo hace con más intensidad, es preciso establecer estrategias específicas que permitan a la persona usuaria de la vía conocer, controlar y gestionar su estrés, sea éste el propio estrés interno o el producido por el entorno vial.

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.

1.1.

Distingue las emociones que caracterizan el síndrome del estrés (tensión, ansiedad, angustia, miedo) y sus repercusiones en el ámbito vial.

1.2.

Identifica cuándo está traspasando sus límites y capacidad de sosiego necesarios para mantener un nivel de activación óptimo en el entorno vial.

1.3.

Detecta sus reacciones de estrés en el entorno vial.

Informaciones y conceptos

- Concepto y clases de estrés
- Estresores en el ámbito vial
- Estados emocionales asociados al estrés: tensión, ansiedad, angustia y miedo

Habilidades

- Identificar estados emocionales relacionados con el estrés y asociarlos a situaciones viales
- Relacionar sus reacciones de estrés en el ámbito vial
- Diferenciar el eustrés y el distrés

Valores y actitudes

- Autoconocimiento

2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.

2.1. Acepta las reacciones personales que le llevan a conductas viales de inseguridad, sin criticarse y manteniendo una actitud de mejora.

2.2. Comprende que hay situaciones viales que pueden hacerle perder el propio control.

2.3. Trata de hacer algo para reducir su nivel de estrés cuando percibe que éste le resulta excesivo.

Informaciones y conceptos

- Estrés y comportamiento vial
- Indicadores físicos, psíquicos y comportamentales del estrés
- Estrategias de evaluación de los recursos personales

Habilidades

- Identificar los estresores internos y externos
- Evaluar mediante el autoanálisis los puntos fuertes y débiles ante estados de estrés

Valores y actitudes

- Autoprotección
- Autoconocimiento
- Aceptar los propios límites

3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.

3.1. Cuando se encuentra en una situación de riesgo de estrés, manifiesta una actitud positiva y proactiva.

3.2. Evita realizar aquellas acciones que generan estrés tanto en sí misma/o como en las demás personas (no usa el claxon, pide disculpas, hace una conducción tranquila, mantiene la distancia de seguridad...).

3.3. Realiza estrategias externas (poner música, salir quince minutos antes...) y/o internas (respirar profundamente...) para disminuir el nivel de estrés.

Informaciones y conceptos	<ul style="list-style-type: none">- Técnicas de control y manejo del estrés:<ul style="list-style-type: none">- respiración- relajación- visualización- Estrategias evitativas de control del estrés
Habilidades	<ul style="list-style-type: none">- Utilizar técnicas de control y manejo del estrés- Identificar las prácticas y estrategias que mejor funcionan para sí misma/o
Valores y actitudes	<ul style="list-style-type: none">- Serenidad- Tomar las cosas con sentido del humor- Calma- Seguridad- Valorar la propia vida

4. Adopta posturas de responsabilidad y prevención frente al estrés propio o de otras personas y se autogestiona hacia estados de calma y relajación.

- 4.1.** Evita situaciones de estrés asociado a la conducción siempre que sea posible.
- 4.2.** Detecta con anticipación la posible aparición de un nivel de estrés demasiado alto y realiza acciones tendentes a su minimización.
- 4.3.** Se sabe relajar, como un proceso automático, manteniendo el nivel de atención necesario en la tarea y buscando soluciones que garanticen la seguridad vial.
- 4.4.** Acepta otros puntos de vista diferentes al suyo y en situaciones de confrontación mantiene la calma y trata de calmar a las otras personas.

Informaciones y conceptos	<ul style="list-style-type: none">- Medición del estrés- Sistemas de inducción a la calma- Técnicas de pensamiento positivo- Referentes fisiológicos de la relajación, la tranquilidad y las actitudes conciliadoras
Habilidades	<ul style="list-style-type: none">- Aplicar técnicas de cambio de pensamientos automáticos- Convencer a otra persona sin perder los nervios
Valores y actitudes	<ul style="list-style-type: none">- Autogestión emocional: mantenerse en el propio centro independientemente de las circunstancias adversas- Proactividad- Conciliación: apertura al diálogo y a la posibilidad de que las cosas cambien

Gestión del estrés en situaciones viales

5. Plantea y difunde mecanismos de manejo del estrés y comparte estrategias de autocontrol.

- 5.1. Comprende que en situaciones críticas las personas tienden a perder la calma (agresividad, agobio) y que lo mejor es escucharlas y entender las razones que han motivado su alto nivel de estrés.
- 5.2. No se deja provocar por las actitudes agresivas o de pánico de otras personas que comparten la vía.
- 5.3. Propone estrategias a otras personas para salir de las situaciones de tensión, desencuentro o catástrofe, manteniendo el equilibrio entre las condiciones del entorno vial y la persona que tiene delante.
- 5.4. Concilia y mantiene su firmeza ante otras personas siendo modelo de autocontrol.

Informaciones y conceptos

- Evaluación del estrés: programas y experiencias en los que se ponga de manifiesto que el estrés es un factor de riesgo con entidad propia
- El estrés como fenómeno social y sus repercusiones en las relaciones viales
- Estrategias del tratamiento del estrés en estado de emergencia vial

Habilidades

- Ponerse en el lugar de otra en situaciones viales críticas
- Pedir ayuda
- Inducir a la calma y a la relajación en otras personas
- Desarrollar técnicas de negociación y conciliación

Valores y actitudes

- Escucha: favorecer que otra persona se vacíe, se desahogue y exprese lo que siente sin censurarle
- Empatía
- Autogestión emocional: mantenerse en el propio centro independientemente de las circunstancias adversas

8.- CÓMO SE ORGANIZAN LAS COMPETENCIAS POR TRAMOS DE EDAD

Las competencias se desarrollan a lo largo de todo el proceso evolutivo de las personas, desde que tienen la suficiente autonomía y responsabilidad hasta que, por razones evolutivas, pierden esta autonomía. Esto supone la necesidad de adaptarse a nuevas situaciones personales y a un entorno cambiante, haciéndose necesario un *continuum educativo*, claro reflejo de una concepción de la educación como permanente, a lo largo del ciclo vital y en todos los ámbitos de la vida. Resulta por tanto necesario intervenir en ellos (educación vial en las escuelas, formación vial para la obtención del permiso de conducir), no sólo de manera puntual sino de manera planificada y sistemática.

Este *continuum educativo*, en el ámbito de la movilidad segura, abarca desde los primeros niveles de desarrollo del niño y de la niña en los que manifiestan capacidad crítica y juicio moral, hasta que la persona es capaz de tener un nivel de autonomía y responsabilidad vial suficiente.

En línea con las teorías de Piaget y Köhlberg, antes de los tres años el nivel de maduración del niño y de la niña hace que la intervención en el ámbito de la movilidad segura sea poco rentable desde un punto de vista educativo, sobre todo, teniendo en cuenta que su nivel de exposición al riesgo, a causa de su baja autonomía, es mínimo.

La intervención educativa perderá sentido, de igual manera, cuando el estado de salud psicofísico de las personas o sus circunstancias sean tales que supongan la pérdida de su autonomía.

Por ello, y con carácter general, las acciones formativas en el itinerario educativo se establecen a partir de los tres años.

En esta guía se han distinguido cinco tramos de edad, pero es fundamental entender que las edades establecidas lo son sólo a título orientativo. El nivel de desarrollo competencial inicial de las personas a las que se dirija la acción formativa, así como el nivel a alcanzar deseado, serán los elementos claves a analizar previamente por parte del formador o de la formadora.

El primer tramo abarca de los **tres hasta los ocho años aproximadamente**. Coincide en buena medida con el **periodo preoperacional** de Piaget y con el nivel uno de desarrollo moral de Köhlberg. En él se pueden diferenciar dos etapas. La primera de ellas, de los tres hasta los cinco años, y la segunda de los seis hasta los ocho. Uno de los aspectos en que se diferencian estas dos etapas es en la capacidad de lectoescritura del niño y de la niña, hecho que condicionará las estrategias metodológicas a utilizar en las acciones formativas.

El segundo tramo abarca la **operatividad concreta** piagetiana, **desde los ocho hasta los catorce años**. Igualmente aquí se distinguen dos etapas distintas. La primera, de los ocho y hasta los doce, y la segunda, de los doce a los catorce. El paso de la primera a la segunda etapa tiene mucho que ver con dos factores: el primero, fisiológico y social, como es la entrada en la pubertad; y el segundo, muchas veces relacionado con el primero, la adquisición de ciertos hábitos de autonomía que permiten a la persona ir sola por la calle, sea como viandante, sea como conductor o conductora.

El tercer tramo abarca **desde los catorce a los veinticinco años**. Clásicamente se ha considerado la edad de los veinticinco años como el límite entre la juventud y la edad adulta, pero no cabe duda que el estilo de vida y la evolución personal son claves para definir este período. Esta edad viene indicada en diversos estudios como un punto crítico en la percepción del riesgo y en la capacidad de respuesta al mismo. También aquí se pueden diferenciar dos etapas: una, de los catorce hasta los diecisiete años; y otra, de los dieciocho hasta los veinticinco. En esta segunda etapa resultan elementos clave la mayoría de edad y la posibilidad de conducir automóviles.

El cuarto tramo pertenece a lo que clásicamente se le ha dado en llamar **la edad adulta**. Llega hasta el punto en que las facultades psicofísicas aconsejan tomar mayores medidas preventivas. Las diferencias en la edad adulta no vienen tanto marcadas por la edad sino por el estilo de vida. Vivir en pareja, poseer un trabajo estable, tener hijas o hijos... son hechos que marcan cambios en el ciclo vital. Bien avanzada la edad adulta, determinados aspectos fisiológicos (como puede ser la vista o la rapidez de reflejos) empeoran su rendimiento, lo que supone utilizar estrategias adaptativas que permitan a la persona seguir circulando con seguridad.

A partir de ahí da comienzo el quinto de los tramos, en el que genéricamente están incluidas **las personas mayores**. No se puede definir una edad con precisión, sino que será un criterio de necesidad adaptativa la que marque la adscripción a este tramo. En términos generales, se distinguen dos etapas. La primera abarca la "edad libre", aquella en que la salud psicofísica está suficientemente bien conservada, los hábitos de autonomía son altos todavía, pueden ser miembros activos de la sociedad y conducir aún algún tipo de vehículo. La segunda supone en muchos casos readecuar las conductas de tal modo que su deterioro psicofísico venga compensado por estrategias preventivas que le permitan disminuir el riesgo y no poner en juego su mayor vulnerabilidad.

La tabla resumen adjunta permite tener una visión global de las competencias por tramos de edad. Para cada competencia aparecen resaltados los niveles que una persona estándar de ese tramo de edad puede tener o alcanzar, es decir, los tramos de edad en que esa competencia es activa.

Así, por ejemplo, para la competencia *atención* en el tramo de edad 14- 25, la mayoría de las personas deberán tener asumidos los niveles competenciales uno y dos, previéndose el trabajo en los niveles competenciales tres y cuatro. El nivel competencial cinco es demasiado elevado para las personas de esta edad.

COMPETENCIA	TRAMOS DE EDAD				
	3 - 8	8 - 14	14 - 25	Personas adultas	Personas mayores
Atención	N1	N1			N1
		N2			N2
		N3	N3	N3	N3
			N4	N4	N4
				N5	N5
Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo	N1	N1			
		N2	N2		
		N3	N3	N3	N3
			N4	N4	N4
				N5	N5
Análisis del entorno	N1	N1			
		N2	N2		
			N3	N3	N3
			N4	N4	N4
				N5	N5
Resistencia a la presión grupal	N1	N1			
		N2	N2		
			N3	N3	N3
			N4	N4	N4
				N5	N5
Adaptación y flexibilidad	N1	N1			N1
		N2	N2		N2
			N3	N3	N3
				N4	N4
				N5	N5
Gestión de mí mismo y de mis emociones	N1	N1	N1		N1
		N2	N2	N2	N2
			N3	N3	N3
				N4	N4
				N5	N5
Gestión del estrés en situaciones viales			N1	N1	N1
			N2	N2	N2
				N3	N3
				N4	
				N5	



9.- ORIENTACIONES PARA LA PROGRAMACIÓN DIDÁCTICA POR TRAMOS DE EDAD

Con el fin de facilitar la programación didáctica, el texto que sigue se organiza por tramos de edad. En ellos se indican los distintos niveles en que cada competencia es activa.

En cada uno de esos niveles se sugieren una serie de propuestas metodológicas que ayuden a la implementación didáctica de los contenidos.

Para una mayor información acerca de los contenidos, es aconsejable consultar el apartado 7 de esta guía *Competencias por niveles y contenidos*.

9.1.

3 - 8 AÑOS

COMPETENCIA	NIVELES COMPETENCIALES				
	N1	N2	N3	N4	N5
Atención	○				
Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo	○				
Análisis del entorno	○				
Resistencia a la presión grupal	○				
Adaptación y flexibilidad	○				
Gestión de mí mismo y de mis emociones	○				
Gestión del estrés en situaciones viales					

Atención

DEFINICIÓN:

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel de alerta a las circunstancias.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad mayor de riesgo?

En este tramo de edad las niñas y los niños muestran a menudo un gran ensimismamiento en sus pensamientos y fantasías, y esta actitud puede llevarles a una escasa atención hacia los estímulos externos de tráfico.

Siendo ésta una competencia difícil de conseguir, se propone un trabajo parcial del nivel 1.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.

2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.
3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.
4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.
5. Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.

Será suficiente trabajar la sensibilidad perceptiva hacia los sonidos y ruidos de tráfico que le rodean, los estímulos visuales (imágenes, formas) que suceden a cada instante, y la diferenciación entre “ver” y “ser visto”.

Se proponen juegos que ayuden a identificar cómo funcionan los sentidos (ejercicios de visibilidad y de reconocimiento de sonidos) y sus limitaciones en situaciones viales.

Es importante que identifiquen aquellas situaciones viales donde deben prestar mayor atención.

Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo

DEFINICIÓN:

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o hacer a otras personas en situaciones de movilidad.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

En este tramo de edad, las niñas y los niños empiezan a desarrollar su autonomía en el ámbito vial, pero, tanto por sus características físicas (tamaño y volumen), como por sus características psico-físicas (maduración de los sentidos, de la capacidad de abstracción...) tienen poca consciencia del riesgo y en especial de su vulnerabilidad.

1. Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.

2. Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.
3. Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.
4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.
5. Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.

1. Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.

Ejercicios, juegos de rol y simulaciones que pongan de manifiesto el peligro y las emociones asociadas. Experiencias, cuentos y juegos que le permitan tomar consciencia de las propias emociones en situaciones de riesgo. Situaciones en las que experimente de forma controlada el riesgo y vivencie la autoprotección mediante los elementos de seguridad pasiva.

Actividades adecuadas a su edad que le permitan comprender los daños derivados de un accidente, así como la utilidad de algunos elementos de seguridad pasiva.

Análisis del entorno

DEFINICIÓN:

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.

2. Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.

3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.

4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.

5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.

En este tramo de edad las niñas y los niños empiezan a relacionarse y a participar en los entornos de movilidad. Como se ha señalado anteriormente, puede ser interesante dividir este tramo en dos etapas. Una primera, que abarque desde los 3 hasta los 6 años, y una segunda desde los 6 y hasta los 8.

- En la primera etapa (3-6 años) se propone un trabajo que parta de sus sentidos (oído y vista fundamentalmente) y de su psicomotricidad (atravesar la calle, reaccionar delante de un riesgo).

- En la segunda etapa (6-8 años), se propone un trabajo que evoque las experiencias que ya tienen acumuladas y genere otras nuevas, de tal manera que aumenten así su grado de consciencia.

Es un grupo de edad muy adecuado para empezar el trabajo competencial en relación al análisis del entorno de una forma psicomotora e intuitiva, base para una posterior automatización de las decisiones.

En esta línea, es interesante plantear actividades como las siguientes:

- Juegos que permitan experimentar con la relación entre distintos estímulos sensoriales (sonidos, por ejemplo) y una acción.
- Ubicar a las niñas y a los niños en diferentes situaciones (por ejemplo: el parque, el patio de la escuela, el trayecto escolar) y que recojan las informaciones del entorno, tanto físicas como de comportamiento.
- Discriminar actuaciones con riesgo y actuaciones seguras. Dar la posibilidad de que valoren las consecuencias de actuaciones con riesgo (por ejemplo correr y no ver obstáculos en el entorno y como consecuencia chocar). Esto debe ayudarles a conceptualizar a su nivel lo que son las zonas seguras y las zonas no seguras.
- Descubrir el concepto de seguridad pasiva, a través de experimentaciones, demostraciones, simulaciones, juegos...
- Trabajar rutinas diarias y automatización básica de respuestas a algunos estímulos (ruidos, animales, vehículos, etc.).

En cuanto a conceptos:

- Algunas normas básicas que les puedan resultar comprensibles o que repercutan, de forma útil, directamente en su movilidad.
- Concepto de toma de decisiones como algo cotidiano y que se vincula a una situación problemática que hay que resolver. Para ello se propone plantear juegos y problemas, tanto de lógica como situacionales o de movilidad donde sea preciso encontrar su solución. No obstante, lo más importante en este nivel es que se centren en la parte perceptiva y de selección de las informaciones relevantes y no tanto en las soluciones.
- Igualmente importante es el trabajo sobre qué hacer en situaciones difíciles, donde la simulación debe ayudarles a adquirir pautas básicas de comportamiento seguro.

Resistencia a la presión grupal

DEFINICIÓN:

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de las demás personas.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Realmente soy yo quien decido?

Esta competencia está muy relacionada con *gestión de mí mismo* y *de mis emociones* y *consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo*.

Un enfoque óptimo para desarrollar *resistencia a la presión grupal* será, por tanto, intervenir primero en las dos competencias anteriores o trabajar las tres conjuntamente. En todo caso, el trabajo con esta competencia debería ser simultáneo o posterior al trabajo con *gestión de mí mismo* y *de mis emociones* y *consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo*.

Se recomienda trabajar la competencia en los últimos años de este tramo (6-8 años). El trabajo con el nivel 1 no se puede dar por terminado hasta el siguiente tramo de edad.

1. Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.

2. Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.
3. Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.
4. Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.
5. Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.

1. Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.

Ejercicios y juegos de identificación de estados emocionales en relación con el grupo.

Ejercicios y dinámicas que le permitan reconocer la presión externa, que se deja llevar en su comportamiento por otras personas, y que hace cosas imitándolas o para conseguir su consideración o aprecio.

Cuentos y actividades diversas que le permitan identificar y ser consciente de cuáles son sus grupos de referencia, es decir, a quiénes quiere “agradar”.

Juegos de rol y simulaciones que pongan de manifiesto situaciones viales en las que pueda ser objeto de presión grupal.

Adaptación y flexibilidad

DEFINICIÓN:

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades propias o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me adapto fácilmente a los cambios, tanto internos como del contexto vial?

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.

2. Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.
3. Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.
4. Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.
5. Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.

Las niñas y los niños en este nivel deberán aprender a distinguir correctamente las zonas seguras de las no seguras, así como a aplicar conductas viales básicas tales como vigilar los vados, no jugar al atravesar la calle... Para ello se proponen juegos que permitan entender el significado del cambio y experimentar la sensación de seguridad en diferentes espacios de movilidad. Herramientas como el dibujo permiten expresar el grado de integración de este concepto.

Asimismo, mediante cuentos y otras actividades, podrán “escuchar” su miedo en diferentes situaciones de movilidad. Es importante que puedan reconocer este miedo, darse cuenta de cuándo no son competentes para una determinada situación vial y deban pedir ayuda. En este sentido, se pueden practicar situaciones en las que el niño o la niña se tenga que explicar o tenga que solicitar ayuda.

El trabajo en este nivel de la competencia está muy cercano al desarrollado en la competencia *atención*, ya que su objetivo será que las personas estén atentas a los cambios que le ofrece el entorno, desarrollando un nivel de alerta que les permita automatizar las conductas y adaptarse a las nuevas situaciones.



Gestión de mí mismo y de mis emociones

DEFINICIÓN:

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en este momento?

Ya en una edad temprana se puede empezar a trabajar las emociones, tal y como indican las teorías de inteligencia emocional, aunque se hace sobre todo necesario trabajar estos aspectos en la pubertad y muy especialmente en la adolescencia.

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.

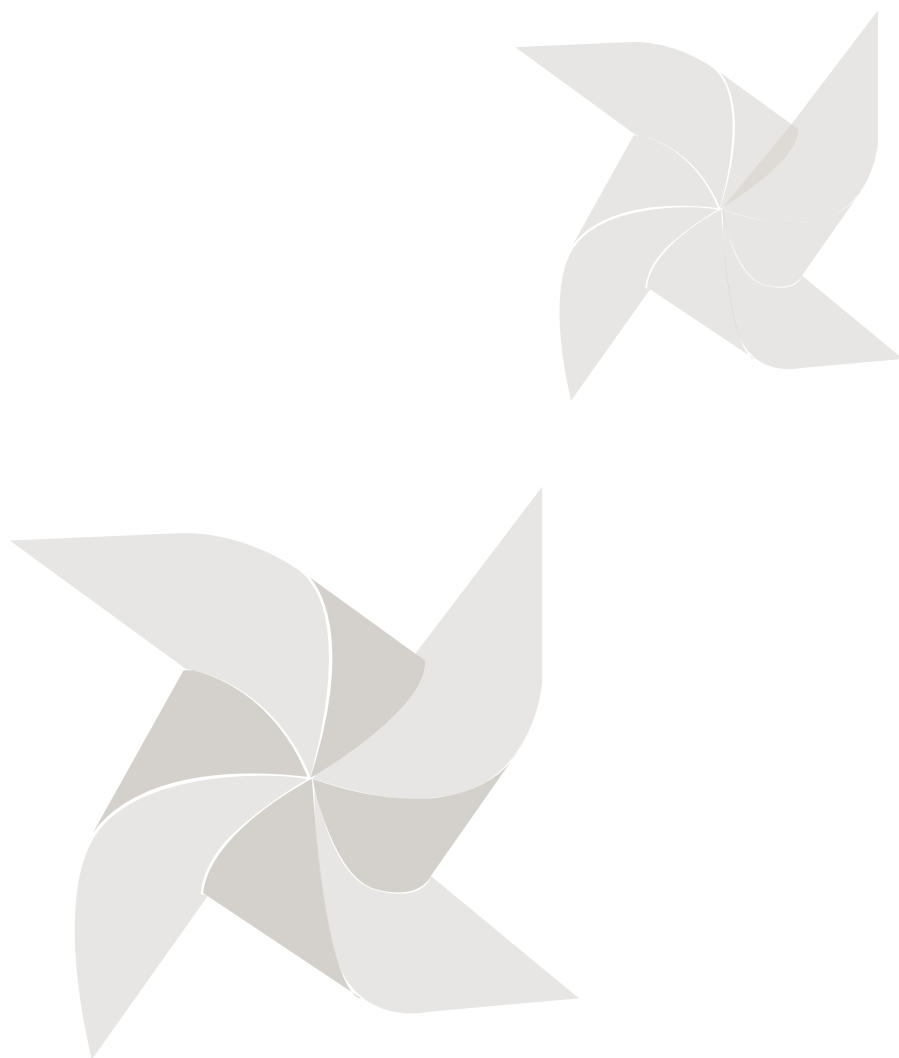
2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.
3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.
4. Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.
5. Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.

Los juegos, visualizaciones (a su nivel) y cuentos, han de permitir a la niña y al niño acceder a un mundo interior cada vez más rico. Mediante estas actividades, deberán diferenciar los estados emocionales básicos de las sensaciones provenientes de su cuerpo (sensaciones interoceptivas), y acercarse, a través de su propia vulnerabilidad, al concepto de peligro.

Se deberán realizar juegos y actividades encaminadas a tomar consciencia de dichas emociones, de cómo se perciben, de cuáles son los indicadores que permiten saber que se trata de una respuesta emocional y de qué advierte dicha respuesta.

Se debe trabajar con las emociones básicas (el miedo, la rabia, la tristeza y la alegría) sobre todo con relación a la movilidad, si bien no será hasta el nivel siguiente donde serán capaces de diferenciarlas y reconocerlas con mayor precisión.



Gestión del estrés en situaciones viales

DEFINICIÓN:

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos..

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de presión sin incrementar el riesgo?

La competencia de *gestión del estrés en situaciones viales* es aplicable en aquellos casos en que las personas sean susceptibles de estar estresadas o bien estén sujetas a situaciones de estrés vial. Esto supone que se trate de personas que conduzcan habitualmente o profesionales en su mayoría, y por tanto no se plantea el trabajo sobre esta competencia en los dos primeros tramos de edad.

Se sugiere en estas primeras edades trabajar la competencia de *gestión de mí mismo y de mis emociones*, ya que es previa y preventiva a la del estrés y aplicable a situaciones de tráfico genéricas y a todo tipo de personas usuarias de las vías.

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.
2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.
3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.
4. Adopta posturas de responsabilidad y prevención frente al estrés propio o de otras personas y se autogestiona hacia estados de calma y relajación.
5. Plantea y difunde mecanismos de manejo del estrés y comparte estrategias de autocontrol.

COMPETENCIA	NIVELES COMPETENCIALES				
	N1	N2	N3	N4	N5
Atención	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Análisis del entorno	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Resistencia a la presión grupal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Adaptación y flexibilidad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Gestión de mí mismo y de mis emociones	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Gestión del estrés en situaciones viales					

Atención

DEFINICIÓN:

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel de alerta a las circunstancias.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad mayor de riesgo?

En este tramo de edad se podrá completar el primer y segundo nivel competencial así como un trabajo parcial del nivel 3.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.

2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.

3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.

4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.

5. Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.

Ejercicios de percepción y de variaciones de estímulos auditivos, visuales y relativos al sistema vestibular en situaciones de tráfico.

Análisis de los factores internos o externos que han provocado tales variaciones, además de sus consecuencias sobre el tráfico.

Actividades para identificar cómo funcionan los sentidos, sus limitaciones y cómo funciona la percepción en situaciones de riesgo vial.

Reflexión sobre cómo la mente procesa e interpreta de manera diferente los hechos en función de cada ser humano.

Experiencias de reconocimiento de los propios errores de percepción. Darse cuenta de que se puede efectuar un juicio equivocado. Esto implica trabajar la aceptación de los errores y la humildad: no creer que lo que vemos o escuchamos es la realidad, sino nuestra interpretación.

2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.

Mediante demostraciones, juegos de rutina y cambio, ejercicios analógicos y otras herramientas didácticas, las personas de esta edad tienen que aprender que su percepción depende mucho de su nivel de atención, y que éste viene muy condicionado por los hábitos y costumbres.

Juegos sobre percepción y atención que permitan aceptar el punto de vista de la otra persona y detectar cuándo fallan las apreciaciones sobre el entorno.

Actividades que permitan reconocer lo que “veo” y lo que “no veo”.

Ejercicios de ampliación progresiva de estímulos.

Dinámicas que permitan la reflexión acerca de la necesidad de tener y mantener la atención en el ámbito vial.

3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.

En los últimos años de este tramo de edad, y considerando el rol habitual de estas personas, bien como viandantes o como conductoras de bicicletas, se propone un trabajo parcial de este nivel competencial.

Ejercicios destinados a discriminar estímulos y a ser capaz de mantener un grado de atención adecuado.

Ejercicios destinados a darse cuenta de los propios estados interiores que facilitan o dificultan la atención (aburrimiento, somnolencia, agresividad...).

Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo

DEFINICIÓN:

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o hacer a otras personas en situaciones de movilidad.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

En este tramo de edad, las niñas y los niños, adquieren mucha autonomía. Es la edad también de sus primeras experiencias conduciendo bicicletas, por lo que tienen que desarrollar tanto la auto-protección como la responsabilidad hacia las otras personas. Eso supone que pueden tener un amplio espectro competencial, que abarca desde el primer hasta el tercer nivel.

1. Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.
2. Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.
3. Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.
4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.
5. Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.

1. Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.

Ejercicios, juegos de rol y simulaciones que pongan de manifiesto el peligro y las emociones asociadas.

Experiencias, cuentos y juegos que le permitan tomar consciencia de las propias emociones en situaciones de riesgo.

Situaciones en las que experimente de forma controlada el riesgo y vivencie la autoprotección mediante los elementos de seguridad pasiva.

Actividades adecuadas a su edad que le permitan comprender los daños derivados de un accidente, así como la utilidad de algunos elementos de seguridad pasiva.

Discusiones de grupo acerca de dónde y en qué medida hay peligro.

Actividades de toma de conciencia de las reacciones emocionales y del propio cuerpo.

2. Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.

Ejercicios que permitan discutir sobre el riesgo que entraña una situación.

Actividades de discusión acerca del riesgo objetivo y subjetivo.

Análisis de situaciones de riesgo donde esté en juego su propia seguridad y la de las otras personas.

Dinámicas grupales y juegos que permitan vivenciar la interrelación de los elementos que componen el tráfico.

Dilemas morales y análisis de casos que permitan experimentar las contradicciones internas y el riesgo de determinadas elecciones.

Ejercicios y discusiones guiadas que permitan la diferenciación entre riesgo y vulnerabilidad.

Ejercicios en los que se pongan de manifiesto sus propios hábitos viales.

Actividades que permitan vivenciar y practicar la dificultad de defender el propio punto de vista.

3. Pasa de una protección instintiva a una protección planificada respecto a las situaciones de tráfico más frecuentes.

Juegos, casos y ejercicios que pongan de manifiesto las diferencias entre riesgo, peligro y vulnerabilidad.

Actividades que permitan aprender y diferenciar los conceptos de seguridad pasiva y activa.

Informaciones pertinentes sobre los sistemas de seguridad pasiva, así como el uso correcto de los mismos (casco, cinturón, dispositivos de retención infantil, airbag...). Ejercicios que permitan vivenciar las consecuencias de su uso inadecuado.

Videos y experiencias que permitan discutir y vivenciar los daños que se pueden sufrir en un accidente.

Ejercicios de percepción destinados a practicar cálculos de distancias, tiempos y velocidades. Vivencia de la distorsión de la percepción.

Dilemas morales, casos y debates que pongan de manifiesto la necesidad de autoprotegerse y tener una conducción preventiva.

Discusiones acerca del sentido de las normas como transmisoras de información preventiva.

Análisis del entorno

DEFINICIÓN:

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.

2. Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.

3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.

4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.

5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.

El trabajo sobre el nivel 1 no se puede dar por finalizado en el tramo de edad anterior, sino que hay que seguir trabajando los mismos contenidos, si bien de una forma más amplia y abarcando nuevos entornos en relación con las edades.

Es importante garantizar que la persona asume este nivel competencial con la creación de rutinas sencillas que aseguren que están sentadas las bases del análisis del entorno y la toma de decisiones. Rutinas de este tipo son aquellas relativas a atravesar una calle o a usar correctamente los dispositivos de seguridad pasiva.

2. Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.

A nivel cognitivo trabajar los conceptos de zona segura y de zona no segura. Generar, siempre que sea posible, experiencias en contextos reales de movilidad. Facilitar la selección de los elementos del entorno que se convierten en datos útiles y necesarios para un posterior análisis.

Introducir al propio sujeto como elemento activo en el contexto de movilidad.

Desarrollar la capacidad de observación del entorno y de sí misma/o. Hay que tener en cuenta que son personas que por su desarrollo cognitivo y social suelen estar altamente estimuladas (video juegos, TV, etc.), lo que incrementa su capacidad de visión del conjunto pero disminuye su atención al detalle. Por ello, se propone trabajar la lectura pausada y detallada del contexto.

Plantear juegos y experiencias con todas las variables del entorno: yo, las demás personas, las circunstancias de la situación (parque, vía, escuela) y los vehículos (bicicleta, monopatín, etc.) y practicar la selección de informaciones relevantes.

Trabajar los valores de prudencia y autonomía desde una perspectiva práctica. Por ejemplo la prudencia como elemento actitudinal que incrementa la seguridad en algunos contextos. No asumir una respuesta hasta haber realizado una lectura realista de la situación.

Discernir los elementos que inciden en la inseguridad vial es un aspecto muy importante en esta competencia. Facilitar situaciones en las que se actúe de forma impulsiva sin análisis y otras en las que se valore la situación teniendo en cuenta todos los elementos de forma realista será una de las estrategias que permitirá conseguirlo. Esto ayudará también a mejorar la autonomía de cada participante, haciendo que sienta mayor control de la situación.

Resistencia a la presión grupal

DEFINICIÓN:

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de las demás personas.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Realmente soy yo quien decido?

Esta competencia está muy relacionada con *gestión de mí mismo y de mis emociones y consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo*.

Un enfoque óptimo para desarrollar *resistencia a la presión grupal* será, por tanto, intervenir primero en las dos competencias anteriores o trabajar las tres conjuntamente. En todo caso, el trabajo con esta competencia debería ser simultáneo o posterior al trabajo con *gestión de mí mismo y de mis emociones y consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo*.

El trabajo con el nivel 1 de esta competencia no se puede dar por terminado en el anterior tramo de edad, por lo que se sugiere que antes de la intervención se realice un diagnóstico del nivel en que se encuentran las personas que participan en la acción formativa.

- 1.** Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.
- 2.** Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.
- 3.** Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.
- 4.** Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.
- 5.** Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.

1. Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.

Ejercicios y juegos de identificación de estados emocionales en relación con el grupo.

Ejercicios y dinámicas que le permitan reconocer la presión externa, que se deja llevar en su comportamiento por otras personas, y que hace cosas imitándolas o para conseguir su consideración o aprecio.

Cuentos y actividades diversas que le permitan identificar y ser consciente de cuáles son sus grupos de referencia, es decir, a quiénes quiere “agradar”.

Juegos de rol y simulaciones que pongan de manifiesto situaciones viales en las que pueda ser objeto de presión grupal.

2. Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.

Ejercicios y juegos de percepción e identificación de estados emocionales para experimentar la contradicción que puede haber, a veces, entre las necesidades de complacer al grupo y las propias.

Realización de dinámicas que ayuden a percibir y a situar dónde está el propio deseo, diferenciándolo de aquello que las demás personas esperan de mí.

Rol playing, discusiones de grupo y análisis de casos para identificar, expresar y compartir experiencias de influencias del grupo en situaciones de tráfico.

Dilemas y *rol playing* para practicar estrategias que le permitan reducir la distancia entre lo que piensa que es bueno para sí y lo que siente que le pide el grupo, empleando simples estrategias de negociación o de influencia grupal.

Adaptación y flexibilidad

DEFINICIÓN:

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades propias o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me adapto fácilmente a los cambios, tanto internos como del contexto vial?

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.

2. Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.

3. Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.

4. Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.

5. Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.

A pesar de que probablemente muchos aspectos de este nivel competencial deberían estar integrados ya en esta edad, se propone un cierto repaso que ayude a la integración de los mismos.

Cabe recordar que las personas en este nivel deberán aprender a distinguir correctamente las zonas seguras de las no seguras, así como aplicar conductas viales básicas tales como vigilar que no entren o salgan coches antes de cruzar un vado, dejar de jugar al abandonar el espacio de juego e ir a atravesar la calle... Para ello se proponen juegos que permitan entender el significado del cambio y experimentar la sensación de seguridad en diferentes espacios de movilidad.

Asimismo, mediante simulaciones y actividades proyectivas podrá “escuchar” su miedo en diferentes situaciones de movilidad. Es importante que pueda reconocer este miedo, darse cuenta de

cuándo no es competente para una determinada situación vial y deba pedir ayuda. En este sentido, se pueden practicar situaciones en las que se tiene que explicar o tiene que solicitar ayuda.

El trabajo en este nivel de la competencia está muy cercano al desarrollado en la competencia *atención*, y a *análisis del entorno* ya que su objetivo será que la persona esté atenta a los cambios que le ofrece el entorno, desarrollando un nivel de alerta que le permita automatizar las conductas y adaptarse a las nuevas situaciones.

2. Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.

En este nivel de desarrollo competencial es interesante que la persona reconozca cuáles son sus comportamientos y hábitos y descubra los errores en sus pautas de acción vial.

En este proceso es importante que la persona entienda la necesidad de mantener un equilibrio eficiente entre automatizar respuestas seguras y estar permanentemente atenta a los continuos cambios del tráfico. En ese equilibrio, cobra una importancia considerable el concepto de norma como elemento regulador consensuado. La realización de juegos y ejercicios deberán poner de manifiesto no sólo la importancia de las normas como concepto, sino la necesidad y utilidad específica de algunas de ellas en diferentes situaciones de movilidad.

Asimismo, el análisis de la conducta de las otras personas, mediante la observación directa, las tablas de registro u otras estrategias, han de permitir aprender acerca de los errores cometidos y sacar consecuencias para el propio comportamiento.

Los dilemas morales, las simulaciones y los juegos de rol, así como el análisis de casos pueden ser herramientas interesantes para discutir acerca de las conductas seguras y de las consecuencias de los accidentes.

Se propone también aplicar ejercicios que pongan en relación la rutina con la sorpresa y que permitan vivenciar y discutir la capacidad de reacción.

Gestión de mí mismo y de mis emociones

DEFINICIÓN:

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en este momento?

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.
2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.
3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.
4. Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.
5. Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.

Los juegos, visualizaciones (a su nivel) y cuentos, han de permitir a la niña y al niño acceder a un mundo interior cada vez más rico. Mediante estas actividades deberán diferenciar los estados emocionales básicos de las sensaciones provenientes de su cuerpo (sensaciones interoceptivas), y acercarse, a través de su propia vulnerabilidad, al concepto de peligro.

La puerta de entrada de las emociones es el plano físico. Un trabajo que permita la consciencia del propio cuerpo les acercará a poder reconocer los diferentes estados emocionales y a separar las sensaciones procedentes de su cuerpo de las emociones.

Se deberán realizar juegos y actividades encaminadas a tomar consciencia de dichas emociones, de cómo se perciben, de cuáles son los indicadores que permiten saber que se trata de una respuesta emocional y de qué advierte dicha respuesta.

Se debe trabajar con las emociones básicas (el miedo, la rabia, la tristeza y la alegría) sobre todo con relación a la movilidad, si bien no será hasta el nivel siguiente donde serán capaces de diferenciarlas y reconocerlas con mayor precisión.

2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.

En el desarrollo del presente nivel competencial, es fundamental la conexión del cuerpo con las emociones, cobrando importancia actividades tales como ejercicios corporales (juegos, visualizaciones, relajaciones...) que ayuden a desarrollar esta conexión.

Además del trabajo corporal, como el nivel de desarrollo lo permite, la persona deberá ser capaz de diferenciar las emociones básicas, así como conocer las reacciones físicas de estas emociones mediante análisis de casos, autocasos y ejercicios de autopercepción.

También es importante debatir y compartir reacciones distintas en situaciones semejantes para facilitar la toma de consciencia de que cada persona es distinta a las demás. Preguntas tales como “¿Qué pensaste para sentirte así?” o “¿Cómo te has sentido?” pueden acercar a este fin.

En este nivel competencial es importante comprender los sentimientos y las emociones para aceptarlos y actuar desde su reconocimiento. Las actividades y ejercicios deben ir acompañados de un reconocimiento de la emoción y de las conductas que provoca en la movilidad. Para facilitar dicho reconocimiento se propone la realización de dilemas morales así como otras actividades que relacionen las consecuencias del descontrol emocional con los riesgos en las conductas viales.

Gestión del estrés en situaciones viales

DEFINICIÓN:

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos..

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de presión sin incrementar el riesgo?

La competencia de *gestión del estrés en situaciones viales* es aplicable en aquellos casos en que las personas sean susceptibles de estar estresadas o bien estén sujetas a situaciones de estrés vial. Esto supone que se trate de personas que conduzcan habitualmente o profesionales en su mayoría, y por tanto no se plantea el trabajo sobre esta competencia en los dos primeros tramos de edad.

Se sugiere en estas primeras edades trabajar la competencia de *gestión de mí mismo y de mis emociones*, ya que es previa y preventiva a la del estrés y aplicable a situaciones de tráfico genéricas y a todo tipo de personas usuarias de las vías.

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.
2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.
3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.
4. Adopta posturas de responsabilidad y prevención frente al estrés propio o de otras personas y se autogestiona hacia estados de calma y relajación.
5. Plantea y difunde mecanismos de manejo del estrés y comparte estrategias de autocontrol.



COMPETENCIA	NIVELES COMPETENCIALES				
	N1	N2	N3	N4	N5
Atención			○	○	
Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo		○	○	○	
Análisis del entorno		○	○	○	
Resistencia a la presión grupal		○	○	○	
Adaptación y flexibilidad		○	○		
Gestión de mí mismo y de mis emociones	○	○	○		
Gestión del estrés en situaciones viales	○				

Atención

DEFINICIÓN:

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel de alerta a las circunstancias.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad mayor de riesgo?

En este tramo de edad el primer y segundo nivel competencial deberían estar ya resueltos. Se podrá por tanto trabajar el tercero y el cuarto.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.
 2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.
 - 3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.**
 - 4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.**
 5. Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.
- 3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.**

Será necesario profundizar las experiencias de las personas como viandantes, conductoras y pasajeras.

Concepto, prácticas y ejemplos de la **función selectiva de la atención**:

- Atención a los estímulos externos desechando o prescindiendo de aquellos distractores que impidan mantener la seguridad en la movilidad (ejemplo: conduce concentrándose en la carretera sin seguir con la mirada un vehículo que le produce curiosidad).

Concepto, prácticas y ejercicios de **atención sostenida**:

- Nivel de atención prolongado, sosteniendo una vigilancia permanente durante todo el tiempo en que permanece en situaciones de tráfico (ejemplo: evita distractores externos, como la publicidad, o internos, como estados emocionales alterados).

Concepto, prácticas y ejercicios de **grado de atención**:

- Grado de activación de la atención adecuado a las circunstancias de la situación de tráfico, evitando bien sea una activación demasiado baja, como en estado de somnolencia, bien sea una activación demasiado alta, como en estados de agitación o ansiedad.

Concepto, prácticas y ejercicios de **atención dividida**:

- Dividir la atención entre factores o estímulos que puedan sobrecargar las capacidades mentales y provocar un grado de activación peligrosa para la movilidad preventiva (ejemplo: en caso de lluvia o de exceso de señalización, concentrarse en lo que es imprescindible para mantener su seguridad).

Es necesario acompañar el trabajo conceptual con la reflexión sobre las siguientes actitudes:

- Versatilidad: estar abierta/o a percibir distintos estímulos.
- Responsabilidad: hacerse cargo de que el comportamiento vial requiere una vigilancia constante.
- Aceptación de que no se puede controlar todo.

4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.

En este tramo de edad será útil el conocimiento de estadísticas e informaciones relativas a la importancia y magnitud de los accidentes de tráfico.

Análisis de casos y ejercicios sobre algunas buenas prácticas de prevención de accidentes que se derivan directamente de la calidad y grado de atención:

- La persona acompañante evita distraer a quien conduce y le incita a mantener su atención sostenida.
- Hábito atencional que le avisa sin gran esfuerzo de los peligros y circunstancias adversas.
- Consciencia de que en presencia de estados emocionales alterados o en situaciones de falta de experiencia hace falta mantener un grado de alerta más alto.

- Previsión de estados físicos o psicológicos que puedan poner en peligro el estado óptimo de atención, tales como el sueño o la fatiga.
- Atención dividida, presencia de distractores y hábitos de conducción.

Conocimiento y discusión de las buenas prácticas que apoyan el mantenimiento de la atención.

Ejercicios que ayuden a valorar la disponibilidad a la seguridad y la coherencia consigo misma/o.



Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo

DEFINICIÓN:

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o hacer a otras personas en situaciones de movilidad.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

En este tramo de edad se produce en la mayoría de las personas el paso al rol de conductoras de vehículos de motor.

A esta edad se supone adquirido el primer nivel de la competencia.

1.	Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.
2.	Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.
3.	Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.
4.	Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.
5.	Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.
2.	Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.

Ejercicios que permitan discutir sobre el riesgo que entraña una situación.

Actividades de discusión acerca del riesgo objetivo y subjetivo.

Análisis de situaciones de riesgo donde esté en juego su propia seguridad y la de las demás personas.

Dinámicas grupales y juegos que permitan vivenciar la interrelación de los elementos que componen el tráfico.

Dilemas morales y análisis de casos que permitan experimentar las contradicciones internas y el riesgo de determinadas elecciones.

Ejercicios y discusiones guiadas que permitan la diferenciación entre riesgo y vulnerabilidad.

Ejercicios en los que se pongan de manifiesto sus propios hábitos viales.

Actividades que permitan vivenciar y practicar la dificultad de defender el propio punto de vista.

3. Pasa de una protección instintiva a una protección planificada respecto a las situaciones de tráfico más frecuentes.

Juegos, casos y ejercicios que pongan de manifiesto las diferencias entre riesgo, peligro y vulnerabilidad.

Actividades que permitan aprender y diferenciar los conceptos de seguridad pasiva y activa.

Informaciones pertinentes sobre los sistemas de seguridad pasiva, así como el uso correcto de los mismos (casco, cinturón, dispositivos de retención infantil, airbag...).

Ejercicios que permitan vivenciar las consecuencias de su uso inadecuado, así como las consecuencias de un mantenimiento inadecuado del vehículo.

Videos y experiencias que permitan discutir y vivenciar los daños que se pueden sufrir en un accidente.

Ejercicios de percepción destinados a practicar cálculos de distancias, tiempos y velocidades. Vivencia de la distorsión de la percepción.

Dilemas morales, casos y debates que pongan de manifiesto la necesidad de autoprotegerse y tener una conducción preventiva.

Discusiones de grupo y dilemas morales sobre qué quiere decir ser responsable. Informaciones acerca de la responsabilidad personal, legal y social.

Discusiones acerca del sentido de las normas como transmisoras de información preventiva.

4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.

Informaciones acerca de las causas de los accidentes y análisis de los riesgos viales.

Informaciones que permitan la discusión y análisis de estrategias preventivas.

Casos y dilemas que permitan discutir sobre el riesgo y la responsabilidad.

Ejercicios que permitan vivenciar los propios límites.

Planificación de itinerarios.

Análisis del entorno

DEFINICIÓN:

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.
2. **Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.**
3. **Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.**
4. **Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.**
5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

2. **Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.**

El trabajo sobre el nivel 2 no se puede dar por finalizado en el tramo de edad anterior. Hay que seguir trabajando los mismos contenidos con un mayor grado de profundidad, especialmente en lo que hace referencia a los elementos que inciden en la inseguridad vial y en la percepción de las informaciones del entorno.

3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.

A través del análisis de casos (ficticios o a partir de experiencias propias) se propone recoger todos los elementos implicados en una determinada situación vial, así como plantear las distintas opciones de respuesta y valorar la más segura entre ellas. En este proceso es interesante tener en consideración los bloqueadores en la toma de decisiones: incertidumbre, falta de información, miedos, inseguridad personal, falta de destreza...

El trabajo de análisis de casos, así como partir de la propia experiencia, puede permitir que la persona tenga una perspectiva de autoconocimiento, estructurada a partir de listas de comprobación (*check list*) de sus puntos fuertes y débiles. Todo esto, junto con la discusión grupal, le podrá facilitar y desarrollar un modelo de referencia de qué es una persona vialmente segura.

Los ejercicios analógicos, las simulaciones y juegos de rol, han de permitirle que tome perspectiva de la situación, de tal manera que le lleve a diferenciar y comprender el punto de vista de "la otra persona" y anticipar preventivamente sus comportamientos (alerta activa). Es importante tratar de desarrollar en las personas un interés por actualizar sus conocimientos e informaciones acerca del tráfico, comprender mejor la normativa relacionada con las situaciones, para sentar las bases que les ayuden a ser unas usuarias de la vía implicadas con la realidad, conscientes de ella y prudentes.

4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.

Dentro de los elementos de esta competencia, la visión del tráfico como sistema ocupa un lugar prioritario. Esta visión sistémica, desarrollada a partir del análisis de todas las variables que intervienen en la toma de decisiones, debe ser cada vez más automatizada, hasta llegar a ser casi automática en el nivel 5. Asimismo esta visión se puede desarrollar mediante la reflexión sobre lo que es o debe ser un estilo preventivo de movilidad. Cabe decir que este estilo preventivo no afecta sólo a quienes conducen un vehículo, sino que, de hecho, se manifiesta en cada uno de los actos viales, sea acompañante o viandante. El desarrollo de esta perspectiva sistémica supone también la mejora del proceso de toma de decisiones. Herramientas para esta mejora son el árbol de decisiones, el análisis de consecuencias, así como el análisis de los procesos emocionales internos que llevan a tomarlas.

Este análisis del cómo y el porqué de las decisiones aumenta la autoconsciencia (junto con otras metodologías como el debate o los dilemas morales) y orienta la acción hacia los valores de seguridad y responsabilidad.

Resistencia a la presión grupal

DEFINICIÓN:

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de las demás personas.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Realmente soy yo quien decido?

Esta competencia está muy relacionada con *gestión de mí mismo y de mis emociones y conciencia de la vulnerabilidad y el riesgo*.

Un enfoque óptimo para desarrollar *resistencia a la presión grupal* será, por tanto, intervenir primero en las dos competencias anteriores o trabajar las tres conjuntamente.

El trabajo con el nivel 2 de esta competencia no se puede dar por terminado en el anterior tramo de edad, por lo que se sugiere que antes de la intervención se realice un diagnóstico del nivel en que se encuentran las personas que participan en la acción formativa.

1.	Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.
2.	Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.
3.	Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.
4.	Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.
5.	Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.

2. Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.

Ejercicios y juegos de percepción e identificación de estados emocionales para experimentar la contradicción que puede haber, a veces, entre las necesidades de complacer al grupo y las propias. Realización de dinámicas que ayuden a percibir y a situar dónde está el propio deseo, diferenciándolo de aquello que las demás personas esperan de mí.

Rol playing, discusiones de grupo y análisis de casos para identificar, expresar y compartir experiencias de influencias del grupo en situaciones de tráfico.

Dilemas y *rol playing* para practicar estrategias que le permitan reducir la distancia entre lo que piensa que es bueno para sí y lo que siente que le pide el grupo, empleando simples estrategias de negociación o de influencia grupal.

3. Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.

Técnicas (autocasos, dilemas morales, *rol playing*...) que permitan analizar los distintos puntos de vista implicados en una situación, así como entender el punto de vista de otra persona y defender el propio.

Cuestionarios, análisis de situaciones y discusiones grupales para poder identificar y diferenciar los conceptos de pasividad, agresividad, obediencia y rebelión.

Cuestionarios, casos y simulaciones que permitan entender qué son la asertividad y la proactividad y cómo desarrollarlas.

Mapa conceptual y ejercicios sobre negociación.

Debates y *rol playing* para trabajar la argumentación y expresión así como la perseverancia en la defensa del propio punto de vista.

4. Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.

Ejercicios analógicos para percibir la constante emisión de juicios de valor, comprender y respetar el punto de vista de otra persona sin necesidad de compartirlo. Grabaciones de ejercicios para identificar, reconocer e interiorizar los puntos de vista y estrategias en la negociación.

Planificación de actuaciones ante hipotéticas situaciones de conflicto y simulación de las mismas para aprender a anticiparse.

Dilemas y discusiones de grupo para darse cuenta que a veces se prefiere el bienestar ajeno antes que el propio (dependencia emocional). Juegos de rol, simulaciones y ejercicios para superar la dependencia emocional.

Metaplán, simulaciones, ejercicios analógicos y discusiones grupales que permitan trabajar el concepto de empatía como análisis de las motivaciones de las otras personas.

Ejercicios dirigidos a desarrollar la resistencia a la frustración y perseverar en el propio punto de vista seguro.

Adaptación y flexibilidad

DEFINICIÓN:

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades propias o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me adapto fácilmente a los cambios, tanto internos como del contexto vial?

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.
 2. **Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.**
 3. **Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.**
 4. Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.
 5. Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.
-
2. **Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.**

En este nivel de desarrollo competencial es interesante que la persona reconozca cuáles son sus comportamientos y hábitos y descubra los errores en sus pautas de acción vial.

En este proceso es importante que la persona entienda la necesidad de mantener un equilibrio eficiente entre automatizar respuestas seguras y estar permanentemente atenta a los continuos cambios del tráfico. En ese equilibrio, cobra una importancia considerable el concepto de norma como elemento regulador consensuado. La realización de juegos y ejercicios deberán poner de manifiesto no sólo la importancia de las normas como concepto, sino la necesidad y utilidad específica de algunas de ellas en diferentes situaciones de movilidad.

Asimismo, el análisis de la conducta de las otras personas, mediante la observación directa, las tablas de registro u otras estrategias, han de permitir aprender acerca de los errores cometidos y sacar consecuencias para el propio comportamiento.

Los dilemas morales, las simulaciones y los juegos de rol, así como el análisis de casos pueden ser herramientas interesantes para discutir acerca de las conductas seguras y de las consecuencias de los accidentes.

Se propone también aplicar ejercicios que pongan en relación la rutina con la sorpresa y que permitan vivenciar y discutir la capacidad de reacción.

3. Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.

En este tercer nivel de desarrollo competencial, la persona debe diferenciar los conceptos de hábito y costumbre, dándose cuenta de la dificultad que todo cambio entraña. La realización de actividades, juegos y ejercicios analógicos que impliquen habituación al estímulo y atención a los cambios, así como el trabajo sobre los errores de percepción debido a la habituación al estímulo, han de llevarle a cuestionar sus propias creencias y percepciones, a la necesidad de automatizar procesos sin que disminuya su atención y a plantear estrategias preventivas en su conducta vial, ya sea como viandante, como conductor o conductora, o como acompañante. Para facilitar este proceso, puede ser interesante también explorar casos y autocasos, así como la realización de actividades de autopercepción.

Gestión de mí mismo y de mis emociones

DEFINICIÓN:

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en este momento?

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.
 2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.
 3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.
 4. Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.
 5. Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.
1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.

Debido a la disparidad evolutiva de las personas, no se puede dar por sentado que este nivel competencial esté alcanzado en esta franja de edad, por lo que se propone partir de él. Sin embargo, en el nivel madurativo que se supone para esta franja de edad, los elementos competenciales deberían ser alcanzados fácilmente por las personas que participan en la acción formativa.

La puerta de entrada de las emociones es el plano físico. Un trabajo que permita la consciencia del propio cuerpo acercará a la persona a poder reconocer los diferentes estados emocionales y a separar las sensaciones procedentes de su cuerpo de las emociones.

Las actividades introspectivas y visualizaciones le han de permitir acceder a un mundo interior cada vez más rico. Mediante estas actividades podrá diferenciar sus estados emocionales básicos de las sensaciones provenientes de su cuerpo (sensaciones interoceptivas), y acercarse, a través de su propia vulnerabilidad, al concepto de peligro.

Se deberán realizar juegos y actividades encaminadas a tomar consciencia de dichas emociones, de cómo se perciben, de cuáles son los indicadores que permiten saber que se trata de una respuesta emocional y de qué advierte dicha respuesta.

Se debe trabajar con las emociones básicas (el miedo, la rabia, la tristeza y la alegría) sobre todo con relación a la movilidad, si bien no será hasta el nivel siguiente donde será capaz de diferenciarlas y reconocerlas con mayor precisión.

2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.

En el desarrollo del presente nivel competencial, es fundamental la conexión del cuerpo con las emociones, cobrando importancia actividades tales como ejercicios corporales (juegos, visualizaciones, relajaciones...) que ayuden a desarrollar esta conexión.

La persona deberá ser capaz de diferenciar las emociones básicas, así como conocer las reacciones físicas de estas emociones mediante análisis de casos, autocasos y ejercicios de autopercepción.

También es importante debatir y compartir reacciones distintas en situaciones semejantes para facilitar la toma de consciencia de que cada persona es distinta a las demás. Preguntas tales como “¿Qué pensaste para sentirte así?” o “¿Cómo te has sentido?” pueden acercar a este fin.

En este nivel competencial es importante comprender los sentimientos y las emociones para aceptarlos y actuar desde su reconocimiento. Las actividades y ejercicios deben ir acompañados de un reconocimiento de la emoción y de las conductas que provoca en la movilidad. Para facilitar dicho reconocimiento se propone la realización de dilemas morales así como otras actividades que relacionen las consecuencias del descontrol emocional con los riesgos en las conductas viales.

3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.

Este nivel competencial supone un desarrollo considerable en las habilidades de análisis de los estados emocionales de la persona. Estas habilidades deben asociarse a las situaciones de movilidad. El trabajo introspectivo permite identificar cuáles son los pensamientos automáticos, cuáles las emociones implicadas en una determinada situación vial y cuáles las estrategias de autogestión emocional. Estas estrategias han de permitir a la persona ser capaz de regular su estado emocional en el tráfico, para lo cual se proponen actividades tales como dilemas morales, casos, juegos de rol o simulaciones.

Igualmente, y para permitirle una mayor clarificación de sus emociones, se sugieren actividades tales como ejercicios de respiración, relajación y visualización.

Para facilitar la adquisición de estrategias de autogestión emocional, asertividad y proactividad, se propone el uso de cuestionarios autoperceptivos, juegos de rol y simulación de situaciones conflictivas.

Asimismo, la exploración de nuevas soluciones puede ser trabajada mediante técnicas creativas, lluvia de ideas y discusión grupal.

Gestión del estrés en situaciones viales

DEFINICIÓN:

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos..

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de presión sin incrementar el riesgo?

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.
2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.
3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.
4. Adopta posturas de responsabilidad y prevención frente al estrés propio o de otras personas y se autogestiona hacia estados de calma y relajación.
5. Plantea y difunde mecanismos de manejo del estrés y comparte estrategias de autocontrol.

El estrés asociado a la conducción está habitualmente presente a partir del aumento de responsabilidad que supone el ingreso en el mundo laboral. Pueden existir con anterioridad errores de gestión emocional, pero éstos están recogidos en la competencia *gestión de mí mismo y de mis emociones*. En este bloque de edad, el estrés asociado a la conducción puede tener que ver con un nivel de exigencia demasiado elevado con relación al nivel de experiencia y pericia de la persona. Este puede ser el caso de determinadas personas noveles en la conducción. Por otro lado, el estrés está más relacionado con algunas situaciones vitales o profesiones que con la edad. Así, el transporte de niñas y niños en coche de casa a la escuela suele ser un ejemplo típico de estrés. Otro ejemplo es el de las profesiones directamente relacionadas con la vialidad, tales como la conducción de ambulancias, autobuses, taxis, transporte de mercancías y enseñanza de la conducción.

Teniendo en cuenta que el estrés tiene mucho que ver con el nivel de maduración personal, se considera que a este tramo de edad le corresponden sólo los niveles 1 y 2, aunque puntualmente puede haber personas que estén en un nivel superior.

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.

A partir de ejercicios que tengan que ver con el nivel de activación y su exceso, se propone diferenciar el estrés negativo (distrés) del positivo (eustrés). Asimismo, a partir del trabajo corporal, de visualizaciones y de análisis de casos se podrán tratar los conceptos de ansiedad, tensión, miedo y angustia.

El recuerdo de las experiencias vividas por las personas que participen en la acción formativa permitirá discutir acerca de los síntomas físicos asociados al estrés (sudoración, dolores de cabeza o musculares, taquicardia...), los síntomas psíquicos (irritabilidad, nerviosismo, miedo, preocupación excesiva...) y los comportamentales (trastornos del sueño, cambio de hábitos alimenticios, aumento del consumo de tabaco...).

Las discusiones de grupo, la recogida de artículos de periódico y el visionado de películas pueden ser buenas estrategias didácticas para transmitir el concepto del estrés como inadecuación a las exigencias de la realidad.

Los juegos de rol, ejercicios y reflexiones permitirán a la persona descubrir partes de sí misma desconocidas hasta ese momento.

En el proceso de autoconocimiento, serán puntos clave los ejercicios y actividades dirigidas a reconocer si cada persona está estresada o se aproxima a estarlo.

2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vital.

En este nivel se propone trabajar sobre dos ámbitos. El primero de ellos hace referencia al análisis de las consecuencias que se derivan de conducir bajo los efectos del estrés. El segundo tiene que ver con el trabajo de autoconocimiento acerca del impacto que a cada participante le generan los distintos estresores, así como la efectividad de las estrategias para gestionarlos, tales como la respiración, la visualización y la relajación.

Es muy importante en este nivel que cada participante reconozca sus propios límites y que analice el porqué de sus conductas, a fin de que le afecten menos los mecanismos de competición, ansiedad o exceso de tensión. La verbalización en grupo del estado de tensión, mediante ejercicios que le acerquen a su mundo interior, será una estrategia clave para poder variar su respuesta a los distintos estresores.



COMPETENCIA	NIVELES COMPETENCIALES				
	N1	N2	N3	N4	N5
Atención			○	○	○
Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo			○	○	○
Análisis del entorno			○	○	○
Resistencia a la presión grupal			○	○	○
Adaptación y flexibilidad			○	○	○
Gestión de mí mismo y de mis emociones		○	○	○	○
Gestión del estrés en situaciones viales	○	○	○	○	○

Atención

DEFINICIÓN:

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel de alerta a las circunstancias.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad mayor de riesgo?

En este tramo de edad el primer y segundo nivel competencial deberían estar ya resueltos. Se podrá por tanto trabajar el tercero, cuarto y quinto.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.
 2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.
 3. **Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.**
 4. **Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.**
 5. **Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.**
-
3. **Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.**

Será necesario profundizar las experiencias de las personas como viandantes, conductoras y pasajeras.

Concepto, prácticas y ejemplos de la **función selectiva de la atención:**

- Atención a los estímulos externos desechando o prescindiendo de aquellos distractores que impidan mantener la seguridad en la movilidad (ejemplo: conduce concentrándose en la carretera sin seguir con la mirada un vehículo que le produce curiosidad).

Concepto, prácticas y ejercicios de **atención sostenida:**

- Nivel de atención prolongado, sosteniendo una vigilancia permanente durante todo el tiempo en que permanece en situaciones de tráfico (ejemplo: evita distractores externos, como la publicidad, o internos, como estados emocionales alterados).

Concepto, prácticas y ejercicios de **grado de atención:**

- Grado de activación de la atención adecuado a las circunstancias de la situación de tráfico, evitando bien sea una activación demasiado baja, como en estado de somnolencia, bien sea una activación demasiado alta, como en estados de agitación o ansiedad.

Concepto, prácticas y ejercicios de **atención dividida:**

- Dividir la atención entre factores o estímulos que puedan sobrecargar las capacidades mentales y provocar un grado de activación peligrosa para la movilidad preventiva (ejemplo: en caso de lluvia o de exceso de señalización, concentrarse en lo que es imprescindible para mantener su seguridad).

Es necesario acompañar el trabajo conceptual con la reflexión sobre las siguientes actitudes:

- Versatilidad: estar abierta/o a percibir distintos estímulos.
- Responsabilidad: hacerse cargo de que el comportamiento vial requiere una vigilancia constante.
- Aceptación de que no se puede controlar todo.

4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.

Será útil el conocimiento de estadísticas e informaciones relativas a la importancia y magnitud de los accidentes de tráfico.

Análisis de casos y ejercicios sobre algunas buenas prácticas de prevención de accidentes que se derivan directamente de la calidad y grado de atención:

- La persona acompañante evita distraer a quien conduce y le incita a mantener su atención sostenida.
- Hábito atencional que le avisa sin gran esfuerzo de los peligros y circunstancias adversas.
- Consciencia de que en presencia de estados emocionales alterados o en situaciones de falta de experiencia hace falta mantener un grado de alerta más alto.
- Previsión de estados físicos o psicológicos que puedan poner en peligro el estado óptimo de atención, tales como el sueño o la fatiga.
- Atención dividida, presencia de distractores y hábitos de conducción.

Conocimiento y discusión de las buenas prácticas que apoyan el mantenimiento de la atención.

Ejercicios que ayuden a valorar la disponibilidad a la seguridad y la coherencia consigo misma/o.

5. Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.

Conocimiento de algunas estadísticas e informaciones significativas respecto a la importancia y magnitud de los accidentes de tráfico que al ser transmitidas puedan suponer impacto en otras personas.

Concepto de prevención colectiva. Funcionamiento de la influencia. Ejercicios que permitan vivir el proceso de influencia. Práctica de “convencer” a otras personas.

Concepto de empatía. Ejercicios que promuevan el ponerse en el lugar de otra persona y entender sus razones.

Conceptos de asertividad y de proactividad. Dilemas, dinámicas de grupo, juegos de rol y en general actividades que permitan desarrollar la asertividad y la proactividad.

Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo

DEFINICIÓN:

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o hacer a otras personas en situaciones de movilidad.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

En este tramo de edad, las variaciones en el contexto vial (en términos de aumento del tráfico y de la exposición a los accidentes) así como la habituación al riesgo, hacen especialmente necesario el trabajo de esta competencia.

Los niveles uno y dos se suponen adquiridos. Será función del formador o de la formadora asegurarse de ello.

1. Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.
 2. Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.
 3. Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.
 4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.
 5. Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.
-
3. Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.

Juegos, casos y ejercicios que pongan de manifiesto las diferencias entre riesgo, peligro y vulnerabilidad.

Informaciones pertinentes sobre los sistemas de seguridad pasiva, así como el uso correcto de los mismos (casco, cinturón, dispositivos de retención infantil, airbag...).

Ejercicios que permitan vivenciar las consecuencias de su uso inadecuado, así como las consecuencias de un mantenimiento inadecuado del vehículo.

Videos y experiencias que permitan discutir y vivenciar los daños que se pueden sufrir en un accidente.

Ejercicios de percepción destinados a practicar cálculos de distancias, tiempos y velocidades. Vivencia de la distorsión de la percepción. Concepto y aplicación del margen de seguridad. Discusiones de grupo sobre el tema.

Dilemas morales, casos y debates que pongan de manifiesto la necesidad de autoprotegerse y tener una conducción preventiva.

Discusiones de grupo y dilemas morales sobre qué quiere decir ser responsable. Informaciones acerca de la responsabilidad personal, legal y social.

Discusiones acerca del sentido de las normas como transmisoras de información preventiva.

4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.

Discusiones y análisis con aportación de informaciones que permitan la discusión de las estrategias preventivas.

Casos y dilemas que permitan discutir sobre el riesgo y la responsabilidad *versus* el beneficio individual.

Información acerca de las causas de la accidentalidad y análisis de los riesgos viales.

Ejercicios que permitan vivenciar los propios límites.

Planificación de itinerarios.

5. Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.

Conocimiento acerca de las políticas municipales, autonómicas, estatales y europeas sobre prevención de accidentes.

Conocimiento de algunas estadísticas e informaciones significativas respecto a la importancia y magnitud de los accidentes de tráfico que al ser transmitidas puedan suponer impacto en otras personas.

Ejercicios de resistencia a la frustración, tanto en lo vial como en el entrenamiento en técnicas asertivas y comunicativas que le permitan defender y actuar con el propio punto de vista.

Discusión acerca de estrategias de participación ciudadana en el ámbito de la prevención de accidentes de tráfico.

Casos, dilemas y discusiones de grupo que permitan discutir acerca de la responsabilidad personal y social.

Análisis del entorno

DEFINICIÓN:

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.
2. Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.
3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.
4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.
5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.

A través del análisis de casos (ficticios o a partir de experiencias propias) se propone recoger todos los elementos implicados en una determinada situación vial, así como plantear las distintas opciones de respuesta y valorar la más segura entre ellas. En este proceso es interesante tener en consideración los bloqueadores en la toma de decisiones: incertidumbre, falta de información, miedos, inseguridad personal, falta de destreza...

El trabajo de análisis de casos, así como partir de la propia experiencia, puede permitir que la persona tenga una perspectiva de autoconocimiento, estructurada a partir de listas de comprobación

(*check list*) de sus puntos fuertes y débiles. Todo esto, junto con la discusión grupal, le podrá facilitar y desarrollar un modelo de referencia de qué es una persona vialmente segura.

Los ejercicios analógicos, las simulaciones y juegos de rol, han de permitirle que tome perspectiva de la situación, de tal manera que le lleve a diferenciar y comprender el punto de vista de “la otra persona” y anticipar preventivamente sus comportamientos (alerta activa).

Es importante tratar de desarrollar en las personas un interés por actualizar sus conocimientos e informaciones acerca del tráfico, comprender mejor la normativa relacionada con las situaciones, para sentar las bases que les ayuden a ser unas usuarias de la vía implicadas con la realidad, conscientes de ella y prudentes.

4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.

Dentro de los elementos de esta competencia, la visión del tráfico como sistema ocupa un lugar prioritario. Esta visión sistémica, desarrollada a partir del análisis de todas las variables que intervienen en la toma de decisiones, debe ser cada vez más automatizada, hasta llegar a ser casi automática en el nivel 5. Asimismo esta visión se puede desarrollar mediante la reflexión sobre lo que es o debe ser un estilo preventivo de movilidad. Cabe decir que este estilo preventivo no afecta sólo a quienes conducen un vehículo, sino que, de hecho, se manifiesta en cada uno de los actos viales, sea acompañante o viandante.

El desarrollo de esta perspectiva sistémica supone también la mejora del proceso de toma de decisiones. Herramientas para esta mejora son el árbol de decisiones, el análisis de consecuencias, así como el análisis de los procesos emocionales internos que llevan a tomarlas.

Este análisis del cómo y el porqué de las decisiones aumenta la autoconsciencia (junto con otras metodologías como el debate o los dilemas morales) y orienta la acción hacia los valores de seguridad y responsabilidad.

5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

Mantener un estilo de movilidad preventiva implica acercarse al concepto de prevención colectiva, ya que sólo a partir de la suma de esfuerzos se pueden disminuir los accidentes. Desde una pers-

pectiva social, eso implica entender que hay que ser agentes de desarrollo de la movilidad preventiva, tratando de influir en las demás personas para que realicen también conductas preventivas.

Para ello es necesario que la persona tenga claros los conceptos anteriores (conceptos que se pueden trabajar a partir de discusiones de grupo, mapas conceptuales y otras técnicas) y que tenga la capacidad argumentativa suficiente que ofrece la práctica en técnicas de comunicación persuasiva.

Asimismo, son necesarios otros dos elementos. El primero es una orientación a valores tales como la prevención y la autonomía, y el segundo, la coherencia entre lo que cada persona dice y hace. Para que esto último sea posible, es importante desarrollar también estrategias de toma de decisiones rápidas bajo situaciones de presión, en la línea ya citada en el nivel 4 de esta competencia de automatizar el máximo posible la toma de decisiones.

Resistencia a la presión grupal

DEFINICIÓN:

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de las demás personas.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Realmente soy yo quien decido?

Esta competencia está muy relacionada con *gestión de mí mismo y de mis emociones y conciencia de la vulnerabilidad y el riesgo*.

Un enfoque óptimo para desarrollar *resistencia a la presión grupal* será, por tanto, intervenir primero en las dos competencias anteriores o trabajar las tres conjuntamente.

Debido a la variabilidad en el desarrollo de las personas adultas respecto a los temas emocionales, se sugiere que antes de la intervención se realice un diagnóstico del nivel en que se encuentran.

1. Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.
2. Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.
3. **Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.**
4. **Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.**
5. **Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.**

3. **Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.**

Técnicas (autocasos, dilemas morales, *rol playing*...) que permitan analizar los distintos puntos de vista implicados en una situación, así como entender el punto de vista de otra persona y defender el propio.

Cuestionarios, análisis de situaciones y discusiones grupales para poder identificar y diferenciar los conceptos de pasividad, agresividad, obediencia y rebelión.

Cuestionarios, casos y simulaciones que permitan entender qué son la asertividad y la proactividad y cómo desarrollarlas.

Mapa conceptual y ejercicios sobre negociación.

Debates y *rol playing* para trabajar la argumentación y expresión así como la perseverancia en la defensa del propio punto de vista.

4. Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.

Ejercicios analógicos para percibir la constante emisión de juicios de valor, comprender y respetar el punto de vista de otra persona sin necesidad de compartirlo. Grabaciones de ejercicios para identificar, reconocer e interiorizar los puntos de vista y estrategias en la negociación.

Planificación de actuaciones ante hipotéticas situaciones de conflicto y simulación de las mismas para aprender a anticiparse.

Dilemas y discusiones de grupo para darse cuenta que a veces se prefiere el bienestar ajeno antes que el propio (dependencia emocional). Juegos de rol, simulaciones y ejercicios para superar la dependencia emocional.

Metaplán, simulaciones, ejercicios analógicos y discusiones grupales que permitan trabajar el concepto de empatía como análisis de las motivaciones de las otras personas.

Ejercicios dirigidos a desarrollar la resistencia a la frustración y perseverar en el propio punto de vista seguro.

5. Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.

Simulaciones, juegos de rol y, en general, prácticas para modular la propia asertividad y no transmitir agresividad o pasividad a otras personas.

Debates y discusiones grupales para practicar la escucha activa sin juzgar a la otra persona, comprenderla y respetarla, aprender a argumentar y medir la efectividad de la comunicación.

Metaplán y discusiones grupales que permitan trabajar el concepto de empatía como análisis de las motivaciones de otras personas.

Ejercicios dirigidos a desarrollar la resistencia a la frustración y perseverar en el propio punto de vista seguro.

Diseño y práctica de estrategias de negociación que permitan hacer entender que con la seguridad ganamos todas las personas.



Adaptación y flexibilidad

DEFINICIÓN:

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades propias o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me adapto fácilmente a los cambios, tanto internos como del contexto vial?

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.
 2. Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.
 3. **Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.**
 4. **Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.**
 5. **Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.**
-
3. **Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.**

En este tercer nivel de desarrollo competencial, la persona debe diferenciar los conceptos de hábito y costumbre, dándose cuenta de la dificultad que todo cambio entraña. La realización de actividades, juegos y ejercicios analógicos que impliquen habituación al estímulo y atención a los cambios, así como el trabajo sobre los errores de percepción debido a la habituación al estímulo, han de llevarle a cuestionar sus propias creencias y percepciones, a la necesidad de automatizar procesos sin que disminuya su atención y a plantear estrategias preventivas en su conducta vial, ya sea como viandante, como conductor o conductora, o como acompañante. Para facilitar este proceso, puede ser interesante también explorar casos y autocasos, así como la realización de actividades de autopercepción.

4. Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.

El trabajo sobre el binomio hábito/cambio es el eje sobre el que pivota este nivel competencial. Para ello, es necesario partir de la autoexploración mediante técnicas introspectivas que ayuden a cada participante a plantearse una actitud abierta no sólo hacia los cambios en el tráfico sino también a una perspectiva abierta acerca de las demás personas usuarias de las vías.

Respecto a los cambios en el tráfico, será interesante practicar ejercicios que le permitan valorar globalmente los riesgos viales.

Respecto al punto de vista de las demás personas usuarias de las vías, la aplicación de técnicas creativas y los ejercicios de empatía deberán facilitarle el acercamiento a las mismas. Para ello es importante que se dé cuenta de sus propias rigideces y tendencias, tanto en su comportamiento como en su pensamiento. Relacionado con esto, es importante que cada participante entienda que la norma tiene como principio preservar su seguridad y la de las demás personas.

5. Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.

Este nivel competencial tiene como eje la movilidad preventiva, tanto a nivel individual como colectivo. Para ello, las discusiones de grupo, la recogida de datos y el análisis de casos serán estrategias interesantes a emplear.

Tanto en una dimensión comunicativa como en una dimensión vial, mantener la calma en situaciones de presión, ser capaz de convencer a las demás personas y perseverar en la propia conducta segura, manteniendo como valor la tolerancia y el respeto, serán puntos clave. Los siguientes elementos metodológicos pueden facilitar este objetivo: dilemas morales, análisis de casos, autoobservación, discusiones de grupo, así como el trabajo sobre los conceptos y modelos de prevención y movilidad colectiva.

Gestión de mí mismo y de mis emociones

DEFINICIÓN:

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en este momento?

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.
 2. **Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.**
 3. **Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.**
 4. **Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.**
 5. **Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.**
-
2. **Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.**

En el desarrollo del presente nivel competencial, es fundamental la conexión del cuerpo con las emociones, cobrando importancia actividades tales como ejercicios corporales (juegos, visualizaciones, relajaciones...) que ayuden a desarrollar esta conexión.

La persona deberá ser capaz de diferenciar las emociones básicas, así como conocer las reacciones físicas de estas emociones mediante análisis de casos, autocasos y ejercicios de autopercepción.

También es importante debatir y compartir reacciones distintas en situaciones semejantes para facilitar la toma de consciencia de que cada persona es distinta a las demás. Preguntas tales como “¿Qué pensaste para sentirte así?” o “¿Cómo te has sentido?” pueden acercar a este fin.

En este nivel competencial es importante comprender los sentimientos y las emociones para aceptarlos y actuar desde su reconocimiento. Las actividades y ejercicios deben ir acompañadas de un reconocimiento de la emoción y de las conductas que provoca en la movilidad. Para facilitar dicho reconocimiento se propone la realización de dilemas morales así como otras actividades que relacionen las consecuencias del descontrol emocional con los riesgos en las conductas viales.

3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.

Este nivel competencial supone un desarrollo considerable en las habilidades de análisis de los estados emocionales de la persona. Estas habilidades deben asociarse a las situaciones de movilidad.

El trabajo introspectivo permite identificar cuáles son los pensamientos automáticos, cuáles las emociones implicadas en una determinada situación vial y cuáles las estrategias de autogestión emocional. Estas estrategias han de permitir a la persona ser capaz de regular su estado emocional en el tráfico, para lo cual se proponen actividades tales como dilemas morales, casos, juegos de rol o simulaciones.

Igualmente, y para permitirle una mayor clarificación de sus emociones, se sugieren actividades tales como ejercicios de respiración, relajación y visualización.

Para facilitar la adquisición de estrategias de autogestión emocional, asertividad y proactividad, se propone el uso de cuestionarios autoperceptivos, juegos de rol y simulación de situaciones conflictivas.

Asimismo, la exploración de nuevas soluciones puede ser trabajada mediante técnicas creativas, lluvia de ideas y discusión grupal.

4. Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.

En esta franja de edad será interesante profundizar en el autoconocimiento para poder abordar la autorregulación y desarrollar pautas de movilidad segura independientemente de la situación emocional. Se proponen análisis de casos, dilemas morales y ejercicios autoperceptivos, así como ejercicios de *feedback* que permitan obtener una imagen del propio comportamiento.

Será conveniente abordar el concepto de hábito y de automatización de comportamientos seguros, así como desarrollar ejercicios que permitan la visualización de dichos procesos.

El desarrollo de los valores relativos a la responsabilidad, autoprotección y protección a las demás personas puede ser adquirido mediante discusiones de grupo y otras técnicas grupales. Esto supone también ejercitarse en la práctica de comportamientos asertivos y proactivos como estrategias de prevención.

Para trabajar la empatía y el reconocimiento de las emociones de otras personas, se propone realizar ejercicios de comunicación verbal y no verbal.

5. Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.

En este nivel la persona se muestra capaz de enseñar a las demás a manejar sus emociones y reacciones en situaciones viales críticas. Por ello deberá profundizar en su gestión interna y emocional, aspectos de confianza y seguridad en sí misma, de autonomía personal y de influencia.

Para impulsar la seguridad vial colectiva, se deberá profundizar en las estrategias de comunicación y asertividad, así como en las iniciativas de cambio en la gestión emocional.

Puede ser interesante crear situaciones de debate sobre las reacciones emocionales propias y las de otras personas en situaciones viales, a fin de poder valorar las distintas opciones y tener claridad en cómo expresar la opción más segura, así como anticipar las propias reacciones.

La simulación y análisis de conflictos permitirán la adquisición de estrategias de defensa del propio punto de vista, centrado en la propia seguridad y en la de las demás personas.

Gestión del estrés en situaciones viales

DEFINICIÓN:

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos..

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de presión sin incrementar el riesgo?

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.
2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.
3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.
4. Adopta posturas de responsabilidad y prevención frente al estrés propio o de otras personas y se autogestiona hacia estados de calma y relajación.
5. Plantea y difunde mecanismos de manejo del estrés y comparte estrategias de autocontrol.

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.

A partir de ejercicios que tengan que ver con el nivel de activación y su exceso, se propone diferenciar el estrés negativo (distrés) del positivo (eustrés). Asimismo, a partir del trabajo corporal, de visualizaciones y de análisis de casos se podrán tratar los conceptos de ansiedad, tensión, miedo y angustia.

El recuerdo de las experiencias vividas por las personas que participen en la acción formativa permitirá discutir acerca de los síntomas físicos asociados al estrés (sudoración, dolores de cabeza o musculares, taquicardia...), los síntomas psíquicos (irritabilidad, nerviosismo, miedo, preocupación excesiva...) y los comportamentales (trastornos del sueño, cambio de hábitos alimenticios, aumento del consumo de tabaco...).

Las discusiones de grupo, la recogida de artículos de periódico y el visionado de películas pueden ser buenas estrategias didácticas para transmitir el concepto del estrés como inadecuación a las exigencias de la realidad. Los juegos de rol, ejercicios y reflexiones permitirán a la persona descubrir partes de sí misma desconocidas hasta ese momento. En el proceso de autoconocimiento, serán puntos clave los ejercicios y actividades dirigidas a reconocer si cada persona está estresada o se aproxima a estarlo.

2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.

En este nivel se propone trabajar sobre dos ámbitos. El primero de ellos hace referencia al análisis de las consecuencias que se derivan de conducir bajo los efectos del estrés. El segundo tiene que ver con el trabajo de autoconocimiento acerca del impacto que a cada participante le generan los distintos estresores, así como la efectividad de las estrategias para gestionarlos, tales como la respiración, la visualización y la relajación.

Es muy importante en este nivel que cada participante reconozca sus propios límites y que analice el porqué de sus conductas, a fin de que le afecten menos los mecanismos de competición, ansiedad o exceso de tensión. La verbalización en grupo del estado de tensión, mediante ejercicios que le acerquen a su mundo interior, será una estrategia clave para poder variar su respuesta a los distintos estresores.

3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.

Este nivel competencial supone la adquisición de mecanismos de gestión del estrés, así como de las técnicas mencionadas en el anterior nivel. Así, se pretende que la persona maneje correctamente las técnicas de respiración, relajación y visualización, y sea capaz de detectar cuál le resulta más conveniente en función de su estado.

Asimismo, se propone la discusión acerca de distintas estrategias evitativas (serenidad, sentido del humor, anticipación...) del estrés y su práctica mediante ejercicios, simulaciones y juegos de rol.

Todo esto le debe permitir centrarse en el aquí y ahora, concentrar sus energías en la tarea que está desarrollando y gestionar su estrés situacional.

4. Adopta posturas de responsabilidad y prevención frente al estrés propio o de otras personas y se autogestiona hacia estados de calma y relajación.

En este nivel competencial se propone trabajar los aspectos relacionados con el reconocimiento anticipado de los síntomas del estrés. Así, el aprendizaje a partir de la experimentación y del trabajo corporal permitirá la identificación de los síntomas fisiológicos tanto del estrés como de las técnicas para su control.

Igualmente, en este nivel la persona deberá adquirir mecanismos semiautomáticos de pensamiento positivo, así como de identificación y corrección de los pensamientos sistemáticamente distorsionados.

La discusión de grupo, el análisis de artículos y los dilemas morales, entre otras técnicas, permitirán asimilar la conveniencia y los conocimientos necesarios para tener un estilo de vida saludable.

La práctica de técnicas de escucha activa, comunicación, comunicación asertiva y proactividad deben facilitarle no sólo gestionar correctamente su nivel de estrés sino también adquirir y practicar mecanismos que le permitan influir correctamente en los demás.

5. Plantea y difunde mecanismos de manejo del estrés y comparte estrategias de autocontrol.

En este nivel competencial la persona deberá adquirir estrategias que le permitan automatizar distintos mecanismos de gestión y control del estrés. Deberá asimismo incorporar destrezas de comunicación interpersonal que le permitan influir en las demás personas. Para ello, se propone realizar ejercicios dirigidos a evaluar el estrés y sus reacciones. Como complemento a ello, puede ser útil conocer distintas experiencias, programas y datos relacionados con el estrés como factor de riesgo vial.

Será importante también adquirir contenidos relacionados con el tratamiento del estrés en momentos de emergencia vial. Estos contenidos se determinarán en función de la población a quien vayan dirigidos y sus necesidades.

Respecto a los procesos de comunicación interpersonal, en este nivel cobran gran significación los aspectos relacionados con la empatía y la escucha activa. En este sentido, la persona que participa en la acción formativa deberá ser capaz de tranquilizar a las demás personas sin perder su propio equilibrio.



COMPETENCIA	NIVELES COMPETENCIALES				
	N1	N2	N3	N4	N5
Atención	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Análisis del entorno	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Resistencia a la presión grupal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Adaptación y flexibilidad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gestión de mí mismo y de mis emociones	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gestión del estrés en situaciones viales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Atención

DEFINICIÓN:

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel de alerta a las circunstancias.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad mayor de riesgo?

En este tramo de edad, la evolución psicofísica de las personas aconseja poder trabajar los cinco niveles competenciales.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.
2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.
3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.
4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.
5. Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.

1. Es sensible a las informaciones recibidas a través de los sentidos básicos.

Las personas mayores, debido a su evolución psicofísica, deben aprender a compensar sus limitaciones, sobre todo visuales y auditivas. Para ello, deberán tener experiencias que les permitan vivenciar, adaptarse y aceptar estos cambios.

Ejercicios de percepción y de variaciones de estímulos auditivos, visuales y los relativos al sistema vestibular en situaciones de tráfico.

Análisis de los factores internos y externos que han provocado tal variación, además de sus consecuencias sobre el tráfico.

Experiencias de reconocimiento de los propios errores de percepción que permitan trabajar la creación de mecanismos de adaptación a las circunstancias del tráfico.

2. Es consciente del papel de la atención en la movilidad segura.

Mediante demostraciones, juegos de rutina y cambio, ejercicios de dinámica de grupos y otras herramientas didácticas, tienen que darse cuenta que su percepción depende mucho de su nivel de atención, y que éste viene muy condicionado por los hábitos y costumbres.

A través de ejercicios y dinámicas, las personas mayores deberán aprender a diagnosticar su situación y a aceptarla, decidiendo estrategias adaptativas que les permitan garantizar su seguridad.

Dinámicas que permitan darse cuenta de que la realidad vial es cambiante y que es necesario compensar los factores patológicos o de envejecimiento.

3. Reconoce la calidad de la atención para mantener la movilidad segura.

Será necesario profundizar en sus experiencias como viandantes. Ejercicios destinados a discriminar estímulos y a ser capaces de mantener un grado de atención adecuado.

Ejercicios destinados a darse cuenta de los propios estados interiores que facilitan o dificultan la atención (aburrimiento, somnolencia, agresividad...).

4. Usa la atención como una herramienta habitual al servicio de su seguridad.

Será útil el conocimiento de algunas estadísticas e informaciones relativas a la importancia y magnitud de los accidentes de tráfico.

Análisis de casos y ejercicios sobre algunas buenas prácticas de la prevención de accidentes que se derivan directamente de la calidad y grado de atención:

- Hábito atencional que les avisa sin gran esfuerzo de los peligros y circunstancias adversas.
- Consciencia de que en presencia de estados emocionales alterados o en situaciones de falta de experiencia hace falta mantener un grado de alerta más alto.

Conocimiento y discusión de las buenas prácticas que apoyan el mantenimiento de la atención.

Ejercicios que ayuden a valorar la disponibilidad a la seguridad y la coherencia consigo mismo/a.

5. Comunica a las personas de su entorno próximo las informaciones necesarias para mantener un correcto grado de atención.

Conocimiento de algunas estadísticas e informaciones significativas respecto a la importancia y magnitud de los accidentes de tráfico que al ser transmitidas puedan suponer impacto en otras personas.

Concepto de prevención colectiva. Funcionamiento de la influencia. Ejercicios que permitan vivir el proceso de influencia. Práctica de “convencer a otra persona”.

Concepto de empatía. Ejercicios que promuevan el ponerse en el lugar de la otra persona y entender sus razones.

Conceptos de asertividad y de proactividad. Dilemas, dinámicas de grupo, juegos de rol y en general actividades que permitan desarrollar la asertividad y la proactividad.

Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo

DEFINICIÓN:

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o hacer a otras personas en situaciones de movilidad.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

Las personas mayores suelen tener más dificultad en adaptarse a los cambios y, por tanto, a los nuevos retos que plantea el fenómeno del tráfico. A pesar de que este aspecto viene trabajado en la competencia de *adaptación y flexibilidad*, corresponderá a la de *consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo* que las personas mayores no aumenten sino que disminuyan su tolerancia al riesgo.

El trabajo de esta competencia en este tramo de edad no difiere del propuesto para las personas adultas, y abarca también los niveles tres, cuatro y cinco. Puntualmente, puede haber alguna persona mayor que haya retrocedido al segundo nivel.

1. Percibe intuitivamente el riesgo propio inmediato.
2. Valora las situaciones de riesgo no sólo en función de las posibilidades de propio daño sino también en función del daño que puede causar a otras personas.
3. Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.
4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.
5. Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.

3. Pasa de una autoprotección instintiva a una protección planificada en las situaciones de tráfico más frecuentes.

Juegos, casos y ejercicios que pongan de manifiesto las diferencias entre riesgo, peligro y vulnerabilidad.

Informaciones pertinentes sobre los sistemas de seguridad pasiva, así como el uso correcto de los mismos (casco, cinturón, dispositivos de retención infantil, airbag...).

Ejercicios que permitan vivenciar las consecuencias de su uso inadecuado, así como las consecuencias de un mantenimiento inadecuado del vehículo.

Videos y experiencias que permitan discutir y vivenciar los daños que se pueden sufrir en un accidente.

Ejercicios de percepción destinados a practicar cálculos de distancias, tiempos y velocidades. Vivencia de la distorsión de la percepción. Concepto y aplicación del margen de seguridad. Discusiones de grupo sobre el tema.

Dilemas morales, casos y debates que pongan de manifiesto la necesidad de autoprotegerse y tener una conducción preventiva.

Discusiones de grupo y dilemas morales sobre qué quiere decir ser responsable. Informaciones acerca de la responsabilidad personal, legal y social.

Discusiones acerca del sentido de las normas como transmisoras de información preventiva.

4. Planifica su acción de forma sistemática siguiendo criterios de prevención y minimización del riesgo.

Discusiones y análisis con aportación de informaciones que permitan la discusión de las estrategias preventivas.

Casos y dilemas que permitan discutir el riesgo y la responsabilidad *versus* el beneficio individual.

Información acerca de las causas de la accidentalidad y análisis de los riesgos viales.

Ejercicios que permitan vivenciar los propios límites.

Planificación de itinerarios.

5. Tiene interiorizado un esquema preventivo de análisis del riesgo y lo comparte con otras personas.

Conocimiento acerca de las políticas municipales, autonómicas, estatales y europeas sobre prevención de accidentes.

Conocimiento de algunas estadísticas e informaciones significativas respecto a la importancia y magnitud de los accidentes de tráfico que al ser transmitidas puedan suponer impacto en otras personas.

Ejercicios de resistencia a la frustración, tanto en lo vial como en el entrenamiento en técnicas asertivas y comunicativas que les permitan defender y actuar con su propio punto de vista.

Discusión acerca de estrategias de participación ciudadana en el ámbito de la prevención de accidentes de tráfico.

Casos, dilemas y discusiones de grupo que permitan discutir acerca de la responsabilidad personal y social.

Análisis del entorno

DEFINICIÓN:

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

1. Recoge las informaciones que le proporciona su entorno inmediato y realiza el comportamiento seguro asociado a esta situación.
2. Analiza el entorno vial teniendo en cuenta distintos elementos y es capaz de decidir entre distintas alternativas valorando su propia seguridad.
3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.
4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.
5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

3. Es capaz de considerar los distintos elementos que intervienen en el tráfico desde una perspectiva global, velando por su propia seguridad y la de las demás personas.

A través del análisis de casos (ficticios o a partir de experiencias propias) se propone recoger todos los elementos implicados en una determinada situación vial, así como plantear las distintas opciones de respuesta y valorar la más segura entre ellas. En este proceso es interesante tener en consideración los bloqueadores en la toma de decisiones: incertidumbre, falta de información, miedos, inseguridad personal, falta de destreza...

El trabajo de análisis de casos, así como partir de la propia experiencia, puede permitir que la persona tenga una perspectiva de autoconocimiento, estructurada a partir de listas de comprobación

(*check list*) de sus puntos fuertes y débiles. Todo esto, junto con la discusión grupal, le podrá facilitar y desarrollar un modelo de referencia de qué es una persona vialmente segura.

Los ejercicios analógicos, las simulaciones y juegos de rol, han de permitirle que tome perspectiva de la situación, de tal manera que le lleve a diferenciar y comprender el punto de vista de “la otra persona” y anticipar preventivamente sus comportamientos (alerta activa).

Es importante tratar de desarrollar en las personas un interés por actualizar sus conocimientos e informaciones acerca del tráfico, comprender mejor la normativa relacionada con las situaciones, para sentar las bases que les ayuden a ser unas usuarias de la vía implicadas con la realidad, conscientes de ella y prudentes.

4. Valora los distintos estímulos que le ofrece el tráfico desde una perspectiva sistémica, prevé la interacción entre variables y es capaz de responsabilizarse de otras personas.

Dentro de los elementos de esta competencia, la visión del tráfico como sistema ocupa un lugar prioritario. Esta visión sistémica, desarrollada a partir del análisis de todas las variables que intervienen en la toma de decisiones, debe ser cada vez más automatizada, hasta llegar a ser casi automática en el nivel 5. Asimismo esta visión se puede desarrollar mediante la reflexión sobre lo que es o debe ser un estilo preventivo de movilidad. Cabe decir que este estilo preventivo no afecta sólo a quienes conducen un vehículo, sino que, de hecho, se manifiesta en cada uno de los actos viales, sea acompañante o viandante.

El desarrollo de esta perspectiva sistémica supone también la mejora del proceso de toma de decisiones. Herramientas para esta mejora son el árbol de decisiones, el análisis de consecuencias, así como el análisis de los procesos emocionales internos que llevan a tomarlas.

Este análisis del cómo y el porqué de las decisiones aumenta la autoconsciencia (junto con otras metodologías como el debate o los dilemas morales) y orienta la acción hacia los valores de seguridad y responsabilidad.

5. Mantiene un estilo de movilidad preventiva y trata de fomentarlo en las demás personas.

Mantener un estilo de movilidad preventiva implica acercarse al concepto de prevención colectiva, ya que sólo a partir de la suma de esfuerzos se pueden disminuir los accidentes. Desde una perspectiva social, eso implica entender que hay que ser agentes de desarrollo de la movilidad preventiva, tratando de influir en las demás personas para que realicen también conductas preventivas.

Para ello es necesario que la persona tenga claros los conceptos anteriores (conceptos que se pueden trabajar a partir de discusiones de grupo, mapas conceptuales y otras técnicas) y que tenga la capacidad argumentativa suficiente que ofrece la práctica en técnicas de comunicación persuasiva.

Asimismo, son necesarios otros dos elementos. El primero es una orientación a valores tales como la prevención y la autonomía, y el segundo, la coherencia entre lo que cada persona dice y hace. Para que esto último sea posible, es importante desarrollar también estrategias de toma de decisiones rápidas bajo situaciones de presión, en la línea ya citada en el nivel 4 de esta competencia de automatizar el máximo posible la toma de decisiones.

Resistencia a la presión grupal

DEFINICIÓN:

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de las demás personas.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Realmente soy yo quien decido?

Esta competencia está muy relacionada con *gestión de mí mismo y de mis emociones y consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo*.

Un enfoque óptimo para desarrollar *resistencia a la presión grupal* será, por tanto, intervenir primero en las dos competencias anteriores o trabajar las tres conjuntamente.

Debido a la variabilidad en el desarrollo de las personas de este tramo de edad respecto a los temas emocionales, se sugiere que antes de la intervención se realice un diagnóstico del nivel en que se encuentran.

1.

Percibe cuándo está bajo una presión externa de tipo grupal o afectivo y es capaz de relacionarla con un comportamiento vial de riesgo.

2.

Asume y acepta que la influencia del grupo es una vivencia común a todo ser humano y que es susceptible de negociación.

3.

Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.

4.

Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.

5.

Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.

3.

Gestiona sus necesidades de aprobación del grupo y su miedo al rechazo sin implicar agresión hacia la otra persona ni abandonar su punto de vista.

Técnicas (autocasos, dilemas morales, *rol playing*...) que permitan analizar los distintos puntos de vista implicados en una situación, así como entender el punto de vista de otra persona y defender el propio.

Cuestionarios, análisis de situaciones y discusiones grupales para poder identificar y diferenciar los conceptos de pasividad, agresividad, obediencia y rebelión.

Cuestionarios, casos y simulaciones que permitan entender qué son la asertividad y la proactividad y cómo desarrollarlas.

Mapa conceptual y ejercicios sobre negociación.

Debates y *rol playing* para trabajar la argumentación y expresión así como la perseverancia en la defensa del propio punto de vista.

4. Prioriza sistemáticamente su seguridad frente a situaciones de presión de grupo que están en contradicción con ella.

Ejercicios analógicos para percibir la constante emisión de juicios de valor, comprender y respetar el punto de vista de otra persona sin necesidad de compartirlo. Grabaciones de ejercicios para identificar, reconocer e interiorizar los puntos de vista y estrategias en la negociación.

Planificación de actuaciones ante hipotéticas situaciones de conflicto y simulación de las mismas para aprender a anticiparse.

Dilemas y discusiones de grupo para darse cuenta que a veces se prefiere el bienestar ajeno antes que el propio (dependencia emocional). Juegos de rol, simulaciones y ejercicios para superar la dependencia emocional.

Metaplán, simulaciones, ejercicios analógicos y discusiones grupales que permitan trabajar el concepto de empatía como análisis de las motivaciones de las otras personas.

Ejercicios dirigidos a desarrollar la resistencia a la frustración y perseverar en el propio punto de vista seguro.

5. Defiende sistemáticamente un punto de vista favorable a la seguridad y trata de convencer de ello a las demás personas.

Simulaciones, juegos de rol y, en general, prácticas para modular la propia asertividad y no transmitir agresividad o pasividad a otras personas.

Debates y discusiones grupales para practicar la escucha activa sin juzgar a la otra persona, comprenderla y respetarla, aprender a argumentar y medir la efectividad de la comunicación.

Metaplán y discusiones grupales que permitan trabajar el concepto de empatía como análisis de las motivaciones de otras personas.

Ejercicios dirigidos a desarrollar la resistencia a la frustración y perseverar en el propio punto de vista seguro.

Diseño y práctica de estrategias de negociación que permitan hacer entender que con la seguridad ganamos todas las personas.



Adaptación y flexibilidad

DEFINICIÓN:

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades propias o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me adapto fácilmente a los cambios, tanto internos como del contexto vial?

1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.
 2. Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.
 3. Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.
 4. Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.
 5. Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.
1. Percibe y reconoce el entorno vial como dinámico y cambiante e incorpora rutinas básicas seguras.

A pesar de que probablemente muchos aspectos de este nivel competencial deberían estar integrados, debido a la variabilidad individual, se propone un cierto repaso que ayude a la integración de los mismos.

La persona en este nivel deberá distinguir correctamente las zonas seguras de las no seguras, así como aplicar conductas viales básicas tales como vigilar que no entren o salgan coches antes de cruzar un vado, aumentar su atención al salir de una zona peatonal... Para ello se proponen actividades que permitan entender la dificultad del cambio.

Asimismo, mediante simulaciones y actividades proyectivas podrá “escuchar” su miedo en diferentes situaciones de movilidad. Es importante que pueda reconocer este miedo, darse cuenta de cuándo no es competente para una determinada situación vial e incluso deba pedir ayuda.

El trabajo en este nivel de la competencia está muy cercano al desarrollado en la competencia *atención*, y a *análisis del entorno* ya que su objetivo será que la persona esté atenta a los cambios que le ofrece el entorno, desarrollando un nivel de alerta que le permita automatizar las conductas y adaptarse a las nuevas situaciones.

2. Trata de adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad para preservar su seguridad.

En este nivel de desarrollo competencial es interesante que la persona reconozca cuáles son sus comportamientos y hábitos y descubra los errores en sus pautas de acción vial.

En este proceso es importante que entienda la necesidad de mantener un equilibrio eficiente entre automatizar respuestas seguras y mantener permanentemente la atención a los continuos cambios del tráfico. En ese equilibrio, cobra una importancia considerable el concepto de norma como elemento regulador consensuado.

Asimismo, el análisis de la conducta de las demás personas, mediante la observación directa, las tablas de registro u otras estrategias, han de permitir aprender acerca de los errores cometidos y sacar consecuencias para el propio comportamiento.

Los dilemas morales, las simulaciones y los juegos de rol, así como el análisis de casos pueden ser herramientas interesantes para discutir acerca de las conductas seguras y de las consecuencias de los accidentes.

Se propone también aplicar ejercicios que pongan en relación la rutina con la sorpresa y que permitan vivenciar y discutir la capacidad de reacción.

3. Adopta automáticamente su propia estrategia para adaptarse a las diferentes situaciones de movilidad, anticipándose a los riesgos.

En este tercer nivel de desarrollo competencial, la persona debe diferenciar los conceptos de hábito y costumbre, dándose cuenta de la dificultad que todo cambio entraña. La realización de actividades, juegos y ejercicios analógicos que impliquen habituación al estímulo y atención a los cambios, así como el trabajo sobre los errores de percepción debido a la habituación al estímulo, han de llevarle a cuestionar sus propias creencias y percepciones, a la necesidad de automatizar procesos sin que disminuya su atención y a plantear estrategias preventivas en su conducta vial, ya

sea como viandante, como conductor o conductora, o como acompañante. Para facilitar este proceso, puede ser interesante también explorar casos y autocasos, así como la realización de actividades de autopercepción.

4. Se muestra flexible en sus comportamientos, preservando su seguridad y la de las demás personas.

El trabajo sobre el binomio hábito/cambio es el eje sobre el que pivota este nivel competencial. Para ello, es necesario partir de la autoexploración mediante técnicas introspectivas que ayuden a cada participante a plantearse una actitud abierta no sólo hacia los cambios en el tráfico sino también a una perspectiva abierta acerca de las demás personas usuarias de las vías.

Respecto a los cambios en el tráfico, será interesante practicar ejercicios que le permitan valorar globalmente los riesgos viales.

Respecto al punto de vista de las demás personas usuarias de las vías, la aplicación de técnicas creativas y los ejercicios de empatía deberán facilitarle el acercamiento a las mismas. Para ello es importante que se dé cuenta de sus propias rigideces y tendencias, tanto en su comportamiento como en su pensamiento. Relacionado con esto, es importante que cada participante entienda que la norma tiene como principio preservar su seguridad y la de las demás personas.

5. Mantiene un estilo flexible en sus comportamientos viales y fomenta alternativas adaptativas seguras.

Este nivel competencial tiene como eje la movilidad preventiva, tanto a nivel individual como colectivo. Para ello, las discusiones de grupo, la recogida de datos y el análisis de casos serán estrategias interesantes a emplear.

Tanto en una dimensión comunicativa como en una dimensión vial, mantener la calma en situaciones de presión, ser capaz de convencer a las demás personas y perseverar en la propia conducta segura, manteniendo como valor la tolerancia y el respeto serán puntos clave. Los siguientes elementos metodológicos pueden facilitar este objetivo: dilemas morales, análisis de casos, autoobservación, discusiones de grupo, así como el trabajo sobre los conceptos y modelos de prevención y movilidad colectiva.

Gestión de mí mismo y de mis emociones

DEFINICIÓN:

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos.

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en este momento?

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.
2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.
3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.
4. Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.
5. Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.

1. Percibe estados internos básicos y reconoce que pueden tener consecuencias sobre el comportamiento vial.

Debido a la disparidad evolutiva de las personas, no se puede dar por sentado que este nivel competencial esté asumido en esta franja de edad, por lo que se propone partir de él. La gestión de las emociones, el grado de autoconsciencia, tiene mucho que ver con variables personales y culturales.

La puerta de entrada de las emociones es el plano físico. Un trabajo que permita la consciencia del propio cuerpo acercará a cada participante a poder reconocer los diferentes estados emocionales y a separar las sensaciones procedentes de su cuerpo de las emociones.

Las actividades introspectivas y visualizaciones le han de permitir acceder a un mundo interior cada vez más rico. Mediante estas actividades podrá diferenciar sus estados emocionales básicos de las sensaciones provenientes de su cuerpo (sensaciones interoceptivas), y acercarse, a través de su propia vulnerabilidad, al concepto de peligro.

Se deberán realizar actividades encaminadas a tomar consciencia de dichas emociones, de cómo se perciben, de cuáles son los indicadores que permiten saber que se trata de una respuesta emocional y de qué advierte dicha respuesta.

Se debe trabajar con las emociones básicas (el miedo, la rabia, la tristeza y la alegría) sobre todo con relación a la movilidad, si bien no será hasta el nivel siguiente donde la persona será capaz de diferenciarlas y reconocerlas con mayor precisión.

2. Comprende correctamente sus estados internos y emocionales así como el riesgo vial que pueden conllevar.

En el desarrollo del presente nivel competencial, es fundamental la conexión del cuerpo con las emociones, cobrando importancia actividades tales como ejercicios corporales (juegos, visualizaciones, relajaciones...) que ayuden a desarrollar esta conexión.

La persona deberá ser capaz de diferenciar las emociones básicas, así como conocer las reacciones físicas de estas emociones mediante análisis de casos, autocasos y ejercicios de autopercepción.

También es importante debatir y compartir reacciones distintas en situaciones semejantes para facilitar la toma de consciencia de que cada persona es distinta a las demás. Preguntas tales como “¿Qué pensaste para sentirte así?” o “¿Cómo te has sentido?” pueden acercar a este fin.

En este nivel competencial es importante comprender los sentimientos y las emociones para aceptarlos y actuar desde su reconocimiento. Las actividades y ejercicios deben ir acompañadas de un reconocimiento de la emoción y de las conductas que provoca en la movilidad. Para facilitar dicho reconocimiento se propone la realización de dilemas morales así como otras actividades que relacionen las consecuencias del descontrol emocional con los riesgos en las conductas viales.

3. Regula sus estados emocionales minimizando los efectos negativos y aprovechando los positivos en situaciones de tráfico.

Este nivel competencial supone un desarrollo considerable en las habilidades de análisis de los estados emocionales de la persona. Estas habilidades deben asociarse a las situaciones de movilidad. El trabajo introspectivo permite identificar cuáles son los pensamientos automáticos, cuáles las emociones implicadas en una determinada situación vial y cuáles las estrategias de autogestión emocional. Estas estrategias han de permitir a cada participante ser capaz de regular su estado emocional en el tráfico, para lo cual se proponen actividades tales como dilemas morales, casos, juegos de rol o simulaciones.

Igualmente, y para permitirle una mayor clarificación de sus emociones, se sugieren actividades tales como ejercicios de respiración, relajación y visualización.

Para facilitar la adquisición de estrategias de autogestión emocional, asertividad y proactividad, se propone el uso de cuestionarios autoperceptivos, juegos de rol y simulación de situaciones conflictivas.

Asimismo, la exploración de nuevas soluciones puede ser trabajada mediante técnicas creativas, lluvia de ideas y discusión grupal.

4. Interactúa correctamente con las demás personas usuarias de la vía también en presencia de estados emocionales difíciles.

En esta franja de edad será interesante profundizar en el autoconocimiento para poder abordar la autorregulación y desarrollar pautas de movilidad segura independientemente de la situación emocional. Se propone el análisis de casos, dilemas morales y ejercicios autoperceptivos, así como ejercicios de *feedback* que permitan obtener una imagen del propio comportamiento.

Será conveniente abordar el concepto de hábito y de automatización de comportamientos seguros, así como desarrollar ejercicios que permitan la visualización de dichos procesos.

El desarrollo de los valores relativos a la responsabilidad, autoprotección y protección a las demás personas puede ser adquirido mediante discusiones de grupo y otras técnicas grupales. Esto supone también ejercitarse en la práctica de comportamientos asertivos y proactivos como estrategias de prevención.

Para trabajar la empatía y el reconocimiento de las emociones de otras personas, se propone realizar ejercicios de comunicación verbal y no verbal.

5. Sigue mejorando su gestión interna y emocional e impulsa a quienes le rodean a hacer lo mismo en relación con la seguridad vial colectiva.

En este nivel la persona se muestra capaz de enseñar a las demás a manejar sus emociones y reacciones en situaciones viales críticas. Por ello deberá profundizar en su gestión interna y emocional, aspectos de confianza y seguridad en sí misma, de autonomía personal y de influencia.

Para impulsar la seguridad vial colectiva, se deberá profundizar en las estrategias de comunicación y asertividad, así como en las iniciativas de cambio en la gestión emocional.

Puede ser interesante crear situaciones de debate sobre las reacciones emocionales propias y las de otras personas en situaciones viales, a fin de poder valorar las distintas opciones y tener claridad en cómo expresar la opción más segura, así como anticipar las propias reacciones.

La simulación y análisis de conflictos permitirán la adquisición de estrategias de defensa del propio punto de vista, centrado en la propia seguridad y en la de las demás personas.

Gestión del estrés en situaciones viales

DEFINICIÓN:

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos..

PREGUNTA-RESUMEN:

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de presión sin incrementar el riesgo?

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.
2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.
3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.
4. Adopta posturas de responsabilidad y prevención frente al estrés propio o de otras personas y se autogestiona hacia estados de calma y relajación.
5. Plantea y difunde mecanismos de manejo del estrés y comparte estrategias de autocontrol.

Como el estrés tiene mucho que ver con el nivel de maduración personal, y éste con la experiencia acumulada, las personas mayores suelen tener desarrollado un cierto grado de consciencia acerca de sus emociones. Vistas las diferencias interpersonales en este tramo de edad, se propone al menos un trabajo parcial del nivel 1 que asegure su adquisición.

En el grupo de las personas mayores, es frecuente que el hecho de tener que conducir suponga ya un cierto grado de estrés, grado del que deberán ser conscientes.

Hay que señalar que por causas evolutivas, los niveles más altos de gestión del estrés serán difíciles de mantener con la edad, por lo que se propone intervenir hasta el nivel tres, sin menoscabo de que puntualmente se pueda intervenir en los niveles 4 y 5.

1. Percibe cuándo está superando los propios límites y cuándo abusa o va más allá de los niveles óptimos de activación interna.

A partir de ejercicios que tengan que ver con el nivel de activación y su exceso, se propone diferenciar el estrés negativo (distrés) del positivo (eustrés). Asimismo, a partir del trabajo corporal, de visualizaciones y de análisis de casos se podrán tratar los conceptos de ansiedad, tensión, miedo y angustia.

El recuerdo de las experiencias vividas por las personas que participen en la acción formativa permitirá discutir acerca de los síntomas físicos asociados al estrés (sudoración, dolores de cabeza o musculares, taquicardia...), los síntomas psíquicos (irritabilidad, nerviosismo, miedo, preocupación excesiva...) y los comportamentales (trastornos del sueño, cambio de hábitos alimenticios, aumento del consumo de tabaco...).

Las discusiones de grupo, la recogida de artículos de periódico y el visionado de películas pueden ser buenas estrategias didácticas para transmitir el concepto del estrés como inadecuación a las exigencias de la realidad.

Los juegos de rol, ejercicios y reflexiones permitirán a la persona descubrir partes de sí misma desconocidas hasta ese momento.

En el proceso de autoconocimiento, serán puntos clave los ejercicios y actividades dirigidas a reconocer si cada persona está estresada o se aproxima a estarlo.

2. Asume y acepta que el estrés es una consecuencia de la relación entre la persona y el entorno vial.

En este nivel se propone trabajar sobre dos ámbitos. El primero de ellos hace referencia al análisis de las consecuencias que se derivan de conducir bajo los efectos del estrés. El segundo tiene que ver con el trabajo de autoconocimiento acerca del impacto que a cada participante le generan los distintos estresores, así como la efectividad de las estrategias para gestionarlos, tales como la respiración, la visualización y la relajación.

Es muy importante en este nivel que cada participante reconozca sus propios límites y que analice el porqué de sus conductas, a fin de que le afecten menos los mecanismos de competición, ansiedad o exceso de tensión. La verbalización en grupo del estado de tensión, mediante ejercicios que le acerquen a su mundo interior, será una estrategia clave para poder variar su respuesta a los distintos estresores.

3. En situaciones de estrés, elabora estrategias que le permiten disminuir el peso de los estresores.

Este nivel competencial supone la adquisición de mecanismos de gestión del estrés, así como de las técnicas mencionadas en el anterior nivel. Así, se pretende que la persona maneje correctamente las técnicas de respiración, relajación y visualización, y sea capaz de detectar cuál le resulta más conveniente en función de su estado.

Asimismo, se propone la discusión acerca de distintas estrategias evitativas (serenidad, sentido del humor, anticipación...) del estrés y su práctica mediante ejercicios, simulaciones y juegos de rol.

Todo esto le debe permitir centrarse en el aquí y ahora, concentrar sus energías en la tarea que está desarrollando y gestionar su estrés situacional.



10.- ORIENTACIONES PARA LA EVALUACIÓN

Entre las muchas definiciones de evaluación, se puede señalar la de Popham, quien la define como:

*"(...) Una actividad inherente a toda actividad humana intencional, debe ser sistemática y su objetivo es determinar el valor de algo."*¹

Para poder "dar valor a algo" en el campo de la formación, es necesario medir lo que ha generado la misma, es decir, comparar la situación anterior y la posterior a la acción formativa.

El punto de partida de todo proceso formativo se encuentra en la **evaluación previa**, que es aquella que se realiza con anterioridad a la acción formativa. Sus objetivos son determinar los problemas que se pueden solventar con formación y fijar las necesidades de aprendizaje específicas de un colectivo. Esta evaluación permite construir y diseñar el proceso formativo de modo que se adecúe a las necesidades del colectivo.

Una de las modalidades de evaluación previa son los estudios de necesidades. Estos estudios pretenden detectar cuáles son los problemas (el número de personas muertas, sus edades, las circunstancias de los accidentes...) que hay en un territorio o que afectan a un colectivo. A partir de estos estudios se trazan planes de acción que incluyen acciones formativas y no formativas (informativas, sancionadoras, obras públicas...).

Antes de impartir la formación, puede ser interesante también recoger datos que sirvan para afinar más la acción didáctica. Así, por ejemplo, se podrá observar el nivel en que son respetados los semáforos, el porcentaje de uso correcto del casco, o pasar un cuestionario acerca de la visión que tienen las personas adolescentes sobre un asunto vial concreto.

En el caso de las competencias, hará falta comprobar cuál es el nivel en el que se hallan quienes vayan a participar en la acción formativa. Para ello, habrá que conocer si éstos tienen adquiridos los distintos elementos competenciales que componen un nivel. Al realizar esta acción para las siete competencias, se podrá obtener el perfil de la población estudiada, perfil que servirá al formador o a la formadora para compararlo con la situación competencial ideal a alcanzar.

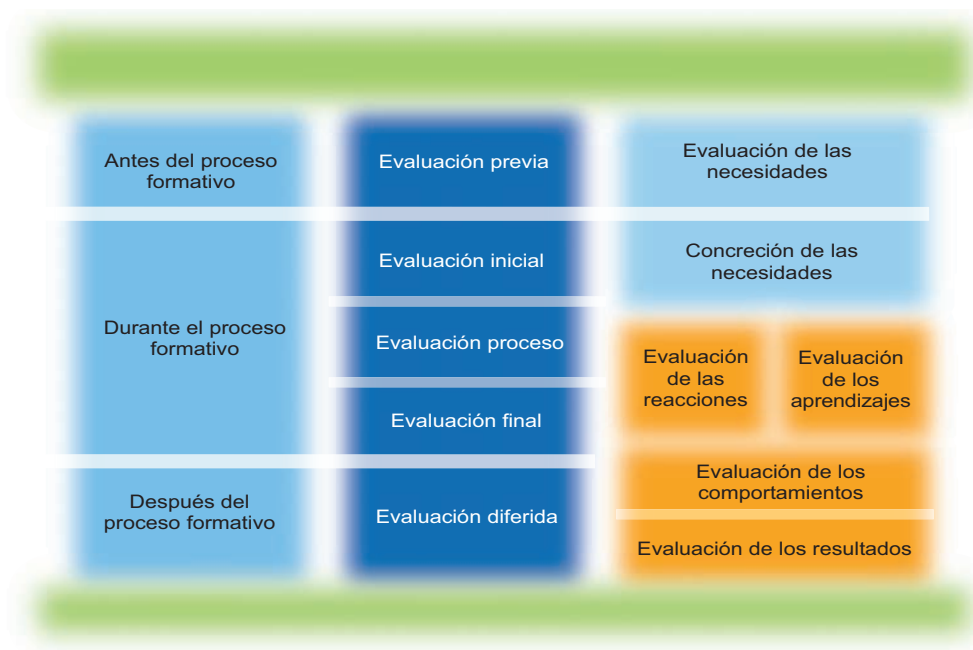
La evaluación diferida, en cambio, es aquella que se realiza con la suficiente posterioridad a la formación como para poder comprobar sus efectos. Sus objetivos son determinar en qué medida los

¹ Popham, W.J. (1990). *Modern Educational Measurement: A practitioner's Perspective*. Washington: Allyn & Bacon.

problemas y necesidades se han solucionado, así como detectar si existen nuevas necesidades. Eso supone ver cómo ha cambiado la realidad (o cómo han cambiado las personas que han participado en la acción formativa), lo que implica usar técnicas evaluativas como la observación sistemática, los cuestionarios de opinión, las escalas de actitudes, etc.

La evaluación está también presente durante el transcurso de la formación. La **evaluación inicial** es aquella que se realiza en la toma de contacto con el grupo destinatario, con el objetivo de concretar sus necesidades formativas. La **evaluación del proceso** tiene como objeto adecuar la acción a la evolución del grupo, y se realiza durante todo el proceso formativo. La **evaluación final** se desarrolla antes de acabar el contacto con el grupo y permite evaluar las reacciones, los aprendizajes y en algunos casos los comportamientos de las personas que han participado.

Ahora bien, no es lo mismo evaluar si la actividad ha gustado a quienes han participado en la acción formativa que identificar cuáles son los cambios incorporados en sus comportamientos viales. D. Kirkpatrick², define cuatro niveles, del más superficial al más profundo, para evaluar las acciones formativas.



Primer nivel: evaluación de las reacciones.

En este nivel se evalúa la reacción de las personas que han participado con respecto a la acción formativa. Se valora su nivel de satisfacción con relación a diferentes aspectos, tales como la for-

² Kirkpatrick, D. (1999). *Evaluación de acciones formativas: los cuatro niveles*. Barcelona, Epise

madora o el formador, la metodología, los espacios, la duración de la acción, los recursos utilizados, etc. Aporta información sobre su nivel de satisfacción y la adecuación de la acción realizada con relación a sus expectativas previas. Este tipo de evaluación se realiza, en general, a través de cuestionarios o escalas tipo *Lickert*. Normalmente estas escalas se pasan al finalizar la acción formativa o bien, en intervenciones más largas, se pueden pasar en distintos módulos de la misma. A veces en este nivel se evalúan también las intenciones o las declaraciones de intenciones (los compromisos que dice la persona que hará con posterioridad a la acción formativa).

Segundo nivel: evaluación de los aprendizajes.

En este nivel existen muchos recursos y medios para su exploración. En contextos formativos actuales la evaluación de los aprendizajes no es algo exclusivo del formador o de la formadora sino que se debe incorporar en ella a quienes han participado en el proceso. Para la evaluación de la movilidad segura, la percepción acerca de sus propios aprendizajes puede ser un dato muy útil, máxime cuando muchas veces los contenidos trabajados no son fácilmente cuantificables.

La evaluación de los aprendizajes no debe hacerse sólo al final de la formación sino durante todo su desarrollo. Evaluar los aprendizajes implica saber cuáles son los conocimientos, habilidades y actitudes adquiridos.

En el caso de los conocimientos se pueden usar pruebas objetivas, cuestionarios, casos, etc. En el caso de las habilidades, la observación y la experimentación. En el caso de las actitudes se recomienda el uso de instrumentos cualitativos que permitan a todas las personas integrantes del proceso (formadoras, formadores y participantes) realizar una valoración del cambio. Esta valoración debe realizarse al principio y al final del proceso para que sea más objetiva.

Tercer nivel: evaluación de los comportamientos.

Este nivel hace referencia al hecho de que una acción formativa debe provocar cambios en los comportamientos de las personas receptoras de la formación. Se puede aplicar en el contexto del aula utilizando instrumentos tales como simulaciones o dinámicas en las que las personas deban poner en acción sus comportamientos de forma espontánea, pero su aplicación óptima consiste en evaluar los cambios de en sus comportamiento una vez que las personas se encuentran en su propio contexto.

En el caso de la formación para la movilidad segura, este nivel es, en realidad, el que hace referencia a la evaluación de las competencias, ya que las mismas han sido definidas como **conductas**

que integran conocimientos, habilidades y actitudes. El modo más sencillo de evaluar las competencias será comprobar si quienes han participado en la acción formativa tienen adquiridos los elementos competenciales de un determinado nivel. Para hacer esto, puede servir la observación conductual directa, la entrevista en grupo, la autodeclaración o cualquier otra técnica evaluativa que permita recoger la utilización conductual de ese elemento competencial. Cabe recordar que no todas las personas tienen que llegar al máximo nivel competencial, sino que éste viene fijado en función de sus necesidades (de sus riesgos).

Cuarto nivel: evaluación de los resultados.

Este nivel hace referencia al nivel de repercusión a medio o largo plazo que la formación tiene en el contexto en el que se aplica. Para ello hace falta igualmente tener indicadores previos.

En el caso de la movilidad, los indicadores pueden referirse a cualquier problema concreto de un municipio, barrio o zona. A modo de ejemplo, pueden servir como criterios de evaluación los siguientes indicadores: número de personas que no utilizan sistemas de seguridad pasiva para niñas y niños, número de incidentes con el uso de la bicicleta en la zona "X". Una vez definidos los criterios se vuelven a valorar para ver el resultado de la acción formativa. En general, los instrumentos utilizados en la evaluación de resultados se procura que sean los mismos que ya se utilizaron en la fase de detección de necesidades y en la evaluación previa.

Para obtener una información fiable de los resultados de una acción formativa, será preciso analizar los cuatro niveles definidos.

En el caso de la evaluación de las competencias para la movilidad segura recogidas en esta guía, cabe realizar las siguientes consideraciones:

- La evaluación de la acción formativa y la evaluación de las competencias son paralelas y complementarias. Esto se traduce en la necesidad de elaborar instrumentos y pautas de evaluación para la satisfacción, los aprendizajes, los comportamientos y los resultados.
- Especial importancia cobra el tercer nivel referido a la evaluación de los comportamientos, y por tanto de las competencias. Será preciso desarrollar herramientas de análisis y observación de los comportamientos definidos en las mismas. Los contenidos de cada competencia deben ayudar también a perfilar los criterios y sistemas de evaluación.

La evaluación es por lo tanto la verificación de si se ha cumplido o no con las especificaciones comportamentales establecidas en los distintos niveles de la competencia.

- La evaluación de competencias se sintetiza en el siguiente esquema que recoge la relación entre el tipo de evaluación, el nivel que mide y los instrumentos que se sugieren para ello.

Evaluación previa	Evaluación de las necesidades	Instrumentos Estadísticas, observación del entorno, cuestionarios, demandas concretas, etc.
Evaluación inicial	Concreción de las necesidades	Instrumentos Cuestionarios, observación, dinámicas de grupo, simulaciones, etc.
Evaluación proceso	Evaluación de las reacciones	Instrumentos Diálogo grupal, cuestionarios cualitativos y cuantitativos, observación, etc.
	Evaluación de los aprendizajes	
Evaluación final	Evaluación de los comportamientos	Instrumentos Simulaciones, dinámicas de grupo, cuestionarios, entrevistas, observación, juegos de rol, etc.
Evaluación diferida	Evaluación de los resultados	Instrumentos Cuestionarios cualitativos y cuantitativos, observación directa, estadísticas, entrevistas a agentes sociales, etc.

- La evaluación de competencias, como ya se ha indicado, no recurre a escalas numéricas de calificación, sino que define una serie de estándares que determinan si una persona es competente o aún no lo es. Esos estándares son los **elementos competenciales**.

- Cabe recordar que en esta guía se han definido siete competencias, contando cada una de ellas con cinco niveles de desarrollo (**niveles competenciales**). Cada nivel incluye entre dos y seis elementos competenciales o estándares que permiten determinar si la persona es competente o aún no lo es en el ámbito de la movilidad segura.

- Será cometido del formador o de la formadora realizar un diagnóstico que le permita establecer cuál o cuáles son las competencias más interesantes a trabajar en un determinado colectivo y en qué nivel de desarrollo se hallan sus participantes.

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

ISBN: 978-84-457-2782-9



9 788445 727829

P.V.P.: 18€