Modifica la Ley General de Enseñanza, estableciendo la obligatoriedad de impartir una hora semanal de educación vial y normas del tránsito
Boletín N° 8029-04

i

TENIENDO EN CONSIDERACIÓN:

1° Que, según las estimaciones de las Naciones Unidas, "en el mundo, más del 40% de todas las muertes en colisiones de tránsito ocurren en personas de O a 25 años".[1] Esto habla de una alta participación de los segmentos de menor edad en la estadística respectiva.

En Estados Unidos, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte entre los jóvenes. Se calcula que el año 2007 murieron 14.229 jóvenes entre 15 y 29 años edad[2]. Otras causas no intencionales (principalmente intoxicaciones) aparecen en segundo lugar, seguido por homicidios y suicidios. Cabe advertir que la suma de estas dos últimas causas, superan por poco el total de muertes contabilizadas sólo en los accidentes del tránsito del mismo año (ver tabla 1 en anexo).

En Argentina, el ranking de las causas de defunción para los jóvenes de 15 a 24 años[a] en el año 2008, es liderado igualmente por los accidentes[4] (con 1.939 fallecidos), seguido por los suicidios en número bastante menor (817 fallecidos) que los contabilizados en la primera causa señalada[s] (ver tabla 3, en anexo).

2° Que, considerando las defunciones por causas de muerte y edad en Chile[6], los accidentes del tránsito aparecen como la segunda causa de muerte en el tramo de 15 a 29 años de edad[7]. Esto es, después de los suicidios[8], siendo aquélla también

---

1 OMS. Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial (2007) Manual para la organización de actividades. Disponible en: littp://www.who.intiroadsafety/weekhoolkilitoolkit es.pdf (Septiembre, 2011)

2 Cifra calculada en estadísticas de elaboración propia a partir de datos provenientes del *Nacional Center for Health Statistics (NCHS), Nacional Vital Statistics System* (en tabla 1)

3 La información básica publicada por Ministerio de Salud presenta la población agrupada en grupos decenales de edad

4 Esta categoría no se restringe a Ios provocados por vehículos motorizados como ocurre en las estadísticas de EUU

5 Ministerio de Salud de La Nación. Dirección de Estadisticas e información de Salud. Disponible en littp://www.bvs.org,.ar/pdfianuario08.pdf (Septiembre 2011)

6 Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito(CONASET). Los jóvenes en el tránsito (período 2000 a 2009). Disponible en littp://www.conaset.cliimages/doc/infonne jovenes %202000 2009.pdf (Septiembre, 2011)

7 Se cuentan 471 fallecidos por esta causa el año 2007, las que representan el 17% del total de defunciones en el tramo de 15 a 29 años de edad, el año 2007

8 Por lesiones autoinfligidas se cuentan 627 defunciones, que representan el 22% del total de defunciones en el tramo de 15 a 29 años de edad, el año 2007

cuatro veces mayor que la cantidad de jóvenes fallecidos por homicidios[9], que representan la tercera causa de muerte, según a cifras del año 2007[10] (ver tabla 2, en anexo).

Atendiendo que Chile se diferencia de los países antes reseñados, en que el número de fallecidos en accidentes es superado ampliamente por los suicidios'', vale la pena preguntarse aquí por el sentido autodestructivo que subyace a la conducción temeraria.

De acuerdo con datos consolidados por Carabineros de Chile, durante el período comprendido entre los años 2000 a 2009, se cuenta que 277.338 jóvenes entre 15 y 29 años han participado en accidentes de tránsito, registrándose un total de 3.863 fallecidos y 155.377 lesionados (con diverso nivel de gravedad)12.

A partir de los datos proporcionados por Carabineros, es posible identificar las diferentes causas que han provocado los accidentes de tránsito que afectaron a la población de interés aquí (ver tabla 4, en anexo). Así, del análisis de estas cifras CONASET[13] concluye que "Durante este período, la causa donde se registró la mayor participación de jóvenes en siniestros de tránsito fue imprudencia del conductor, con un total de 112.697 jóvenes, dejando un total de 52.100 lesionados de diversa consideración. Mientras que el alcohol en conductores dejó el número más alto de fallecidos, llegando a 764 víctimas fatales"14

3° Que, de acuerdo a la Organización Mundial de La Salud (OMS), los accidentes de tránsito son la principal causa de defunción entre los jóvenes de 10 a 24 años15 y varios millones más sufren heridas o quedan discapacitados por esta causa. Se constata también que: "Los jóvenes de ambientes económicamente desfavorecidos son los que más riesgo corren en todos los países"[16]. El mayor riesgo al que se exponen estos grupos se relaciona con el hecho de que los usuarios más vulnerables de la red vial son los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público.17

---

[9] Por agresiones (homicidio) se cuentan 107 defunciones, que representan el 4% del total de defunciones en el tramo de t5a 29 años de edad, el año 2007

[10] MINSAL; 2007 citado en CONASET. Los jóvenes en el tránsito. Disponible en ht10://www.conaset.c1/itnages/doc/intbrine iovenes %202000 2009.2d t· (Septiembre, 2011)

[11] Del total de defunciones en población de 15 a 29 años de edad en el año 2007, el 22% se explica f$_2$or lesiones autoinfligidas v el 17% por accidentes de transito (ver tabla 2 en anexo).

De los lesionados, 21.247 son graves, 17.638 menos graves y 116.492 leves.

[13] Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

[14] CONASET. Op. Cit. Pp.7

[15] OMS. ¿Por qué hay tantos jóvenes implicados en accidentes de tránsito?. Disponible en: http://www.who.int/features/qa/59/es/index.html (Septiembre, 2011)

Cada año mueren casi 400 000 jóvenes de menos de 25 años como consecuencia de colisiones en vías de tránsito

[16] OMS; Disponible en hit ://www.who.int/feat ires/facttlles/vout h roadsatetv/es/index.html (Septiembre; 2011) 17

En cuanto a los factores que determinan la elevada implicación de los jóvenes en accidentes de tránsito, a la vista de la situación mundial, la OMS destaca los siguientes18:

- la red vial está planificada sin tener suficientemente en cuenta sus necesidades específicas;
  sus características físicas y de desarrollo (por ejemplo, el pequeño tamaño de los niños) aumentan su riesgo;
- su tendencia a adoptar comportamientos de riesgo y la presión de los compañeros, especialmente entre los adolescentes, y
  otros factores de riesgo tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o el hecho de no usar el caso o el cinturón de seguridad.

En el ámbito más local, el estudio realizado por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito del Estado de Chile (CONASET) sobre "Los jóvenes en el tránsito"[19] ahonda en estos aspectos, destacando especialmente los siguientes factores explicativos:

Sujetos de mayor inexperiencia (participación de conductores novatos, con aprendizajes menos instaurados)
- Temeridad y menosprecio del riesgo (omnipotencia psicológica característica de la edad y bajo uso de medidas de seguridad como conductores, pasajeros o peatones)
- Ausencia de una tolerancia aprendida al consumo de alcohol (cultura etílica poco desarrollada y un limitado autoconocimiento sobre como consumirlo)

4° Que, la principal estrategia sobre seguridad de tránsito dirigido a la población de niños y jóvenes impulsada por el Estado a través de CONASET, es el programa denominado "Manéjate Por La Vida"[20], orientado a desarrollar una cultura vial en el país.

El Objetivo del programa es reducir **en** un 20% los fallecidos en accidentes de tránsito al 2014, para lo cual este se ha desarrollado recurriendo a la cooperación público — privado en su implementación21.

El programa busca enmarcar todas las iniciativas en materia de seguridad vial del Estado y se centra en 4 pilares de acción para prevenir accidentes:

---

[18] OMS. OP. Cit.

[19] CONASET. Los jóvenes en el tránsito (período 2000 a 2009). Disponible en httpl / www.conaset.cliimages/ doc / informe jovenes % 202000 2009.pdf (Septiembre, 2011)

[20] Disponible en Imp:i/www.manciatenorlavida el/ (Septiembre, 2011)

- Alcohol en la conducción,
- reflectancia,
- velocidad y
- el uso de elementos preventivos (como casco y cinturón de seguridad)

El programa está dirigido principalmente a los segmentos más jóvenes, considerando que son más permeables para adoptar nuevas conductas, en la perspectiva que éstos puedan inducir también el cambio de comportamiento en población adulta22.

A continuación se detallan otras actividades específicas dirigidas a los distintos grupos objetivos (diferenciados por nivel de escolaridad) 23:

1) En el **ámbito pre escolar** CONASET junto a JUNJI se encuentran en proceso de elaboración del primer manual de educación vial para párvulos, el cual se repartirá (digital y/o físicamente) a lo largo de todo el país.
2) En el **ámbito escolar,** la estrategia de CONASET para dar sustentabilidad al trabajo preventivo-educativo se compone de las siguientes líneas de acción:
   a) Incorporación curricular (incorporar la seguridad vial en el currículo escolar en Chile)
   b) Formación docente (formar permanentemente a profesores en todo Chile para enseñar la temática.
   c) Formación en futuros docentes (insertar contenidos de educación vial en las escuelas de pedagogía de Chile)
   a) Fortalecimiento de Brigadas Escolares (aumentar su número y participación a lo largo de todo el país)
   d) Acompañamiento técnico a las escuelas (fomentar el desarrollo y/o potenciamiento de Consultoras, Fundaciones, principalmente desde la figura Asistencia Técnica Educativa Externa- ATE para obtener fondos de la Ley de Subvención Escolar Preferencial- SEP)

5° Que, en lo que sigue se recogen algunas recomendaciones de la Organización Mundial de La Salud (OMS), fundados en las conclusiones de la Primera Semana Mundial de la Naciones Unidas para la Seguridad Vial[24], realizada el año 2007:

---

[21] A la fecha son cuatro las empresas que se han sumado a "Manéjate Por La Vida": Automóvil Club de Chile, Mutual, Volvo y 3M.

[22] Información obtenida en consulta realizada a Johanna Vollrath, Asesor Estratégico CONASET.

[23] Ibid.

[24] OMS. 10 datos sobre los jóvenes y la seguridad vial. Disponible en htn): / / www.who.int/ fea tu res/ factfiles/youth roadsafetv/youth roadsafety facts/es/ in clex.htrn1 (Septiembre, 2011)

a. "Durante la construcción de carreteras y la planificación de iniciativas de seguridad vial, las instancias normativas tienen que reconocer la vulnerabilidad de los niños, su relativa inexperiencia, las diferencias propias de su etapa de desarrollo y la necesidad que tienen de jugar y viajar en condiciones seguras"25.

a. Los permisos de conducir graduales prohiben a los conductores noveles la conducción en carreteras con límites de velocidad elevados.

a. Se deben fijar y hacer respetar tasas de alcoholemia apropiadas para los conductores noveles26.

b. También se debe fomentar el uso del casco en los niños cuando montan en bicicleta, así como, y especialmente, en motociclistas.

6° Que, en el caso de EEUU, entre las soluciones más costo-efectivas, el *Centers for Disease Control and Prevention -a través del National Center for Injury Prevention and Control- ,* el año 2010 destacaba las siguientes líneas de prevención27:

a. Perfeccionar la seguridad de los niños que van como pasajeros (supone fortalecer legislaciones estaduales, y financiar programas de distribución y educación para promover el uso de asientos y cinturones de seguridad adecuados para niños de diferentes peso y edad).

b. Reducir la conducción bajo el efecto del alcohol (incluye implementar políticas para que infractores reiterados requieran utilizar dispositivos de bloqueo del encendido de vehículos, mantener el mínimo legal de 21 años de edad para consumo de alcohol, obligar el uso regular de puntos de chequeo de sobriedad).

c. Fortalecer las licencias de conducir graduales para controlar la inexperiencia (limitando el número de acompañantes adolescentes de jóvenes conductores, restringir la conducción nocturna para los menores de 18 años que manejen sin supervisión)

a. Incrementar el uso del cinturón de seguridad (actualizando la legislación, incrementando las multas, financiando campañas de promoción)

Anexo:

[25] OMS. Op. Cit

[26] Los conductores jóvenes e inexpertos con tasas de alcoholemia superiores a 0,05 g/dl tienen un riesgo 2,5 veces mayor de sufrir accidentes que los conductores de más edad y con mayor experiencia.

Tabla 1: Defunciones por las diez principales causas de muerte en población de 15-29 años de edad; Estados Unidos, 2007

10 Principales causas de muerte	**Número**	**Porcentaje**
Accidentes del Tránsito (vehículos motorizados)	14.229	30.5%
Otras causas involuntarias (intoxicaciones y otras)	9.802	21.0%
Homicidios	8.268	17.7%
Suicidios	6.813	14.6%
Cáncer	2.971	**6.4%**
Enfermedades del corazón	2.353	5.0%
Anomalías Congénitas	628	1.3%
VIH	572	1.2%
Diabetes Mellitus	383	0.8%
Enfermedades Cerebrovascular	375	0.8%
Complicaciones del embarazo	318	0.7%
Total de 10 causas principales	46.712	100.0%

Fuente: Elaboración propia en base a cifras del sistema estadístico producido por *Office of Statistics and Programming, National Center for Injury Prevention and Control, Centers for Disease Control and Prevention,* con datos provenientes del *National Center for Health Statistics (NCHS), National Vital Statistics System*

[27] *Centers for Disease Control and Prevention (CDC). Save fines, sa[y]o dollars.* Disponible http:/ /www.cdc.gov/injury/pcIfs/cost-MV-a.pdf (Septiembre, 2011)

Tabla 2: Defunciones por las diez principales causas de muerte *en* población de 15-29 años de edad; Chile, 2007

10 Principales causas de muerte	**Número**	**Porcentaje**
Lesiones autoinfingidas intencionalmente (suicidios)	620	22.2%
Accidentes de tránsito	**471**	**16.9%**
Agresiones (homicidio)	107	3.8%
Parálsisi cerebral y otros síndromes paralíticos	89	3.2%
Ahogamientos y sumersión accidentales	84	3.0%
Leucemia	58	2.1%
Infección por VIH y SIDA	53	t9%
Enfermedades cerebrovasculares	48	1.7%
Epilepsia y estado de mal epiléptico	35	1.3%
Otras formas de enfermedades del corazón	34	1.2%
Demás causas	1191	42.7%
Total (Todas las causas)	2790	100%

Fuente: Elaboración propia en base a datos MINSAL, 2007; citado en: CONASET; Los jóvenes en el tránsito (período 2000 a 2009).

Tabla 3: Defunciones por las diez principales causas de muerte en población de 15-24 años de edad; Argentina, 2008

10 Principales causas de muerte	**Número**	**Porcentaje**
Accidentes, incluso secuelas	1939	337%
Suicidios, inclusive secuelas	817	14.2%
Eventos intención no determinada, incl. secuelas	643	11.2%
Agresiones, inclusive secuelas	529	9.2%
Tumores malignos	406	7.1%
Enfermedades del corazón	194	3.4%
Enfermedades cerebro-vasculares	103	1.8%
Embarazo, parto y puerperio	103	1.8%
Infecciones respiratorias agudas	91	1.6%
Septicemias	86	1.5%
Demás Causas	835	14.5%
Todas las causas bien definidas	5746	100%

Fuente: Elaboración propia en base a Estadísticas Vitales del Ministerio de Salud de La Nación. Dirección de Estadísticas e Información de Salud.– Información Básica Año 2008. pp.67. Disponible en http://www.bvs.org.ar/pdf/anuario08.pdf (Septiembre 2011)

Tabla 4: Participación de jóvenes (15 a 29 años) en siniestros de tránsito según causa, (período 2000 a 2009)

Causa de siniestro	.Participantes	Fallecidos				
Imprudencia del conductor	112.697	676	5.251	5.315	41.534	52.100
Desobediencia a señalización	40.810	161	2.069	2.198	18.990	23.257
Alcohol en conductor	29.206	**764**	3.686	2.676	14.148	20.510
Pérdida de control del vehiculo	27.574	666	3.230	2.444	14.500	20.1.74
Imprudencia del peatón	19.907	559	2.303	1.289	5.858	9.450
Velocidad imprudente	12.261	416	1.382	1.107	6.235	8.724
Causas no determinadas	10.832	54	906	641	4.048	5.595
Otras causas	8.129	117	633	535	3.388	4.556
Fallas mecánicas	6.220	41	503	528	3.606	4.637
Drogas y/o fatiga **en** conductor	3.011	130	475	343	1.627	2.445
Alcohol en peatón	2.881	241	415	178	681	1.274
Imprudencia del pasajero	2.325	25	247	248	1.093	1.588
Deficiencias viales	1.386	12	135	125	757	1.017
Alcohol **en** pasajero	91	1	12	9	25	**46**
No **se** informa	8	0	0	2	2	4

Fuente: Secretaria Ejecutiva Comisión Nacional del Tránsito (CONASET)

POR CONSIGUIENTE:

El diputado que suscriben viene en someter a vuestra consideración el siguiente,

PROYECTO DE LEY: MODIFICA LA LEY GENERAL DE ENSEÑANZA, ESTABLECIENDO LA OBLIGATORIEDAD DE IMPARTIR UNA HORA SEMANAL DE EDUCACIÓN VIAL Y NORMAS DEL TRÁNSITO

ARTÍCULO ÚNICO: Agrégase, al artículo 5° de la ley N° 20.370 General de enseñanza, un inciso segundo del siguiente tenor:

"***Los planes y programas de estudio de educación media deberán considerar los objetivos y contenidos destinados a preservar la vida y crear conciencia de la intrínseca responsabilidad que acarrea manejar vehículos motorizados y, en general, respetar las leyes del tránsito a todo nivel Para el efecto, se deberá impartir una hora semanal de Educación Vial y Normas del Tránsito en todos los establecimientos educacionales del país que impartan enseñanza secundaria***