



## La educación vial en el sistema educativo



Informe: junio - 2008

## La educación vial en el sistema educativo español

- 1.- Introducción
  - 2.- Importancia de la educación vial
  - 3.- La legislación básica del Estado
    - 3.1.- Ley Orgánica de Educación
    - 3.2.- Reales Decretos de enseñanzas mínimas
      - 3.2.1. Enseñanzas mínimas de la Educación primaria
      - 3.2.2. Enseñanzas mínimas de la Educación secundaria obligatoria
      - 3.2.3. Enseñanzas mínimas del Bachillerato
  4. El currículo en las Comunidades Autónomas
  - 5.- Situación actual
    - 5.1.- Dentro del aula
    - 5.2.- Fuera del aula
  - 6.- Propuestas
  - 7.- Conclusión
- DECALOGO Asociación LUCHA MOTERA



## La educación vial en el sistema educativo español

*Tan solo por la educación puede el hombre llegar a ser hombre.  
El hombre no es más que lo que la educación hace de él.*  
Kant

### 1.- Introducción

La creencia de que la educación vial es una solución a medio y largo plazo para reducir el número de víctimas no es cierta, porque parte de una premisa equivocada: pensar en las personas principalmente como conductores de automóviles. Desde que el niño aprende a andar, es un usuario de las vías públicas. Primero como peatón y pasajero en automóvil, después como usuario de la bicicleta, después (no en todos los casos) como piloto o pasajero de ciclomotor y/o moto y, por fin, como conductor de automóvil. Esta es la trayectoria lógica que, además, no está formada por etapas distintas, pues el peatón que empieza a dar sus primeros pasos en la acera será peatón durante toda su vida, independientemente de que conduzca cualquier tipo de vehículo. Los distintos roles se superponen a lo largo de la vida y las personas tienen que saber desempeñar esos roles en cualquier situación.

Si enseñamos hoy a un niño o niña de 6 años a cruzar la calle por el paso de peatones o a esperar el semáforo en verde antes de poner un pie en la calzada, no sólo estamos realizando una apuesta de futuro. Estamos contribuyendo a que no ponga su vida en riesgo hoy. Y, además, estamos facilitándole la interiorización de unas normas, comportamientos y actitudes que le serán de gran ayuda más adelante, sea cual sea el rol que, en lo referente al tráfico y la seguridad vial, adopte en cada momento

Por eso es fundamental la educación. Y, en este caso, la educación vial, no como disciplina aislada, sino como una parte importante de la educación integral a que toda persona tiene derecho.

Sin embargo, esta parte ha estado tradicionalmente, y sigue estando, muy desatendida por nuestro sistema educativo, lo que normalmente se conoce como enseñanzas regladas.

El presente informe parte del drama que suponen los accidentes de tráfico en nuestros niños y jóvenes, como justificación de la necesidad urgente de abordar de manera seria la educación vial. Continúa analizando el marco legal que el sistema educativo español establece para la educación vial dentro de la Educación primaria, la secundaria obligatoria y el bachillerato. Más adelante se apunta lo que, independientemente del marco legal, se está realizando. Este itinerario nos llevará a presentar brevemente dos propuestas concretas, la primera de las cuales sería el mínimo aceptable. La segunda, sin embargo, sería el paso firme y decidido que las autoridades educativas deberían, en opinión de la Asociación Lucha Motera, adoptar para contribuir al descenso de la accidentabilidad en el tráfico y al incremento de la seguridad vial para todos los usuarios de nuestras vías públicas.



## 2.- Importancia de la educación vial.

¿Es realmente importante estudiar educación vial? ¿Tanto como para incluirla en los currículos escolares?

Para dar respuesta a esta pregunta sería necesario asumir que las cifras no son sólo cifras, que detrás de las estadísticas de accidentabilidad hay personas, familias, amigos. Tendríamos que desacostumbrarnos a oír las cifras de muertos cada fin de semana y saber encontrar detrás de ellas el verdadero drama de los accidentes de tráfico:

- Según la organización "Stop Accidentes", el coste de los accidentes de tráfico en Europa supone 160.000 millones de euros/año, o sea el 2% PNB de la Unión Europea.<sup>1</sup>
- En España, durante el año 2005<sup>2</sup> se produjeron 91.187 accidentes con víctimas. En concreto, 4.442 personas resultaron muertas, 21.859 heridas graves y 110.950 heridas leves. En resumen: 137.251 personas directamente afectadas.
- El reciente "Informe europeo sobre atropellos de peatones" (Programa EuroTest), afirma que España registró en el 2005 la peor tasa de Europa de peatones víctimas mortales por millón de habitantes (15,7 muertos por millón de habitantes). Destaca el hecho de que el 90% (o incluso más) de las víctimas mortales peatonales se produce fuera de los pasos de peatones.
- El informe "Youth and Road Safety", de la Organización Mundial de la Salud, abril 2007, señala que los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre jóvenes de 15 a 19 años y la segunda para los niños de 9 a 14 y jóvenes de entre 19 y 24 años.
  
- En España, la realidad es incluso más trágica, pues los accidentes de tráfico son:
  - La segunda causa de muerte para niños de entre 5 y 14 años.
  - La primera causa de muerte para adolescentes entre 15 y 19 años.

---

<sup>1</sup> Hay diferentes métodos para el cálculo del coste de los accidentes de tráfico pero, aunque los resultados según el método aplicado varían sustancialmente, siempre arrojan cifras astronómicas. Los datos expuestos han sido tomados el Libro Blanco de la Comisión Europea: "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad", que asume, a su vez los datos del Informe de Ewa Hedkvist Petersen sobre la comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones titulado «Prioridades de la seguridad vial de la UE. Informe de situación y clasificación de las acciones» [COM(2000) 125 – C5-0248/2000 – 2000/2136 (COS)], adoptado por el Parlamento Europeo el 18 de enero de 2001.

<sup>2</sup> Se incluyen los datos de 2005 para mantener la coherencia respecto a los datos del INE de ese año, que son los últimos definitivos disponibles. En 2006, según el Anuario de Accidentes 2006, de la DGT, hubo 99.797 accidentes con víctimas, de las cuales 4.104 fueron muertos, 21.382 heridos graves y 122.068 heridos leves.

- También la primera causa de muerte para jóvenes entre 20 y 24 años.<sup>3</sup>

Estos datos referidos a España merecen una puntualización: los accidentes de tráfico son, no sólo la primera causa de muerte en los jóvenes entre 15 y 24 años, sino que la diferencia de la tasa de mortalidad respecto a la siguiente causa es muy grande: la tasa de mortalidad en adolescentes de 15 a 19 años por accidentes de tráfico es de 15,752 por cada cien mil habitantes de ese grupo de edad, mientras que la siguiente causa son los tumores de todo tipo, con una tasa de 4,804, o sea que el tráfico causa más del triple de víctimas en este grupo de edad que todos los tipos tumores juntos. Además, la tasa total de mortalidad, incluyendo todas las causas posibles, es de 39,51, por lo que los accidentes de tráfico causan prácticamente el 40% de las muertes de personas de entre 15 y 19 años en España.

El siguiente grupo, el de jóvenes entre 20 y 24 años (esos que deberían haber recibido educación vial durante toda su vida escolar y no la han podido recibir) tiene una tasa de mortalidad por accidente de tráfico de 17,564, la cual supera en unas 3,6 veces la de tumores (la segunda causa), que es de 4,818. En este grupo de edad, la tasa total de mortalidad es de 36,051, por lo cual las víctimas del tráfico se aproximan al 50% del total de muertes en este grupo de edad.<sup>4</sup>

Las cifras son abrumadoras. La enorme cantidad de muertes y lesiones graves de niños y jóvenes supone una tragedia humana incalculable, además de un coste económico y social desorbitado. Es probable que nuestra sociedad se haya acostumbrado a números y porcentajes, o los desconozca en profundidad. Si no, es inexplicable que todavía no se hayan tomado medidas urgentes y profundas en el ámbito educativo para intentar reducir esta sangría.

Ante estos datos, ¿es realmente importante estudiar educación vial? Sí.

¿Tanto como para incluirla en los currículos escolares? Por supuesto. No sólo para incluirla en los currículos escolares, sino para hacerlo con la importancia que la gravedad de la situación requiere.

<sup>3</sup> Datos referidos a 2005, último año del que se tienen resultados definitivos según el Instituto Nacional de Estadística. Ver tabla del anexo I.

<sup>4</sup> Para ser exactos, los jóvenes de entre 20 y 24 años muertos por accidentes de tráfico fueron el 48,72% de todos los fallecidos de ese grupo de edad en España en 2005.

### **3.- La legislación básica del Estado**

El objeto del análisis que se presenta a continuación se centra en el marco legal en lo referente a la educación vial y prevención de accidentes de tráfico en las siguientes enseñanzas, según establece el artículo 3.2 de la Ley Orgánica de Educación:

- Educación primaria.
- Educación secundaria obligatoria.
- Bachillerato.

Grosso modo, se abarcaría, pues, el período educativo que va desde los 6 a los 18 años de edad del alumnado, aunque se ha excluido conscientemente la Formación Profesional, por su gran diversidad curricular y alto grado de especificidad. Conviene aclarar que en las estadísticas de causas de muerte presentadas en el apartado anterior se incluye a los jóvenes de 19 a 24 años. La razón es que es el grupo de edad que sigue inmediatamente a la etapa del bachillerato (que normalmente va de los 16 a los 18 años). Además, tenemos el firme convencimiento de que una educación vial adecuada en las etapas analizadas tendría como consecuencia una reducción importante de la siniestralidad en el tramo 19-24.

No se pretende, en modo alguno, presentar un análisis histórico-evolutivo sobre cómo ha contemplado la educación vial la legislación educativa anterior, sino exponer la situación actual, partiendo del ordenamiento en vigor. Teniendo en cuenta que la actual Ley Orgánica de Educación fue publicada el 4 de mayo de 2006, y que en muchos aspectos está aún en desarrollo, nos hemos centrado principalmente en la legislación básica que afecta a todo el Estado, esto es, a todas las Comunidades Autónomas, Ciudades Autónomas y centros de titularidad española (o compartida) en el exterior, en los que se impartan enseñanzas de educación primaria o secundaria, presenciales o a distancia. No obstante, también se hará una referencia a la situación en las CC.AA.

#### **3.1.- Ley Orgánica de Educación.**

La primera disposición es la ya mencionada LOE, esto es, Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, (Boletín Oficial del Estado de 4 de mayo de 2006). Se dictó con carácter básico al amparo de la competencia que corresponde al Estado conforme al artículo

149.1.1.<sup>a</sup>, 18.<sup>a</sup> y 30.<sup>a</sup> de la Constitución<sup>5</sup>. La LOE sienta las bases para lo que está siendo y será, durante los próximos años el sistema educativo en España.

Pues bien, la primera mención que, a la educación vial, se hace en esta norma es esperanzadora. Dentro del capítulo II, dedicado a la EP (educación primaria), el artículo 17 establece los objetivos de esta etapa. Literalmente:

*La educación primaria contribuirá a desarrollar en los niños y niñas las capacidades que les permitan:*

- a) *Conocer...*
- b)
- ...
- n) *Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico<sup>6</sup>.*

Más adelante, en el capítulo IV, dedicado al Bachillerato, el artículo 33 establece los objetivos de esta etapa en los siguientes términos:

*El bachillerato contribuirá a desarrollar en los alumnos y las alumnas las capacidades que les permitan:*

- a) *Ejercer...*
- b) *...*
- n) *Afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial.<sup>7</sup>*

En ambos casos, de catorce objetivos generales uno va dedicado plenamente a la educación vial, prevención de accidentes y seguridad vial.

Ello podría hacer pensar que estos objetivos tendrían un peso específico en el desarrollo normativo posterior. Desgraciadamente, no es así, como veremos más adelante.

Sin embargo, resulta procedente dejar patente la grave carencia que supone no hacer ninguna referencia a la educación vial en la etapa de la educación secundaria obligatoria. Los alumnos de esta etapa, la cual se extiende durante cuatro cursos (de los 12 a los 16 años, salvo excepciones), suelen adquirir más autonomía en sus desplazamientos como peatones y

<sup>5</sup> Excepto los preceptos señalados en la disposición final quinta de la LOE.

<sup>6</sup> Subrayado del autor

<sup>7</sup> Subrayado del autor

usuarios de bicicletas. Y también, muy frecuentemente, comienzan a ser conductores y/o pasajeros de ciclomotores, lo cual supone una experiencia real como protagonistas de situaciones habituales de riesgo frente al tráfico diario. Una educación vial de base profunda aseguraría su capacidad para enfrentarse a dicha experiencia. ¿Cómo puede haberse olvidado u omitido cualquier referencia a la educación vial en esta etapa? Es incomprensible.

### 3.2.- Reales Decretos de enseñanzas mínimas.

*“Las enseñanzas mínimas son los aspectos básicos del currículo en relación con los objetivos, las competencias básicas, los contenidos y los criterios de evaluación.*

*La finalidad de las enseñanzas mínimas es asegurar una formación común a todos los alumnos y alumnas dentro del sistema educativo español y garantizar la validez de los títulos correspondientes, como indica el artículo 6.2 de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.”<sup>8</sup>*

*“Los contenidos básicos de las enseñanzas mínimas requerirán el 55 por ciento de los horarios escolares para las Comunidades Autónomas que tengan lengua cooficial y el 65 por ciento para aquéllas que no la tengan.”<sup>9</sup>*

En otras palabras, las enseñanzas mínimas ocupan el 55 por ciento del horario escolar en las Comunidades Autónomas con lengua cooficial y el 65 por ciento en aquéllas que no la tienen. Por tanto, habría que pensar que, si la educación vial es uno de los catorce objetivos, tanto de la Educación primaria, como del Bachillerato (con la imperdonable omisión en Educación secundaria obligatoria antes mencionado), debería tener su reflejo en estos reales decretos que fijan las enseñanzas mínimas para todo el Estado. Sería la única forma de garantizar que todo el alumnado de Educación primaria y secundaria recibe una formación básica, independientemente de la zona donde resida.

---

<sup>8</sup> Exposición de motivos de los RD 1513/2006, de 7 de diciembre, 1631/2006, de 29 de diciembre, y 1467/2007, de 2 de noviembre.

<sup>9</sup> Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, artículo 6.

### 3.2.1. Enseñanzas mínimas de la Educación primaria.

Están reguladas por el REAL DECRETO 1513/2006, de 7 de diciembre (Boletín Oficial del Estado de 8 de diciembre de 2006), por el que se establecen las enseñanzas mínimas de la Educación primaria.

El artículo 3 de este Real Decreto reproduce los objetivos de la EP establecidos por la LOE en su artículo 17. Sin embargo, la concreción que de este objetivo se hace más adelante, lo circunscribe al ámbito de la Educación para la ciudadanía y los derechos humanos, área que, según el artículo 4.2 del Real Decreto, se impartirá en uno de los dos cursos del tercer ciclo (esto es, en 5º o en 6º de EP).<sup>10</sup>

Los contenidos de esta área se encuentran organizados en tres bloques, según el anexo II. La educación vial se contempla entre bastantes contenidos muy diversos que componen este bloque:

*“Finalmente, el bloque 3, Vivir en sociedad, propone un planteamiento social más amplio: la necesidad y el conocimiento de las normas y principios de convivencia establecidos por la Constitución, el conocimiento y la valoración de los servicios públicos y de los bienes comunes, así como las obligaciones de las administraciones públicas y de los ciudadanos en su mantenimiento. Algunos de los servicios públicos y de los bienes comunes reciben un tratamiento específico adecuado a la edad de este alumnado, es el caso de la protección civil, la seguridad, la defensa al servicio de la paz y la educación vial.”<sup>11</sup>*

Más adelante, se detallan los contenidos del área. Los tres bloques de contenidos se hallan divididos en apartados, hasta un total de doce, siendo el cuarto apartado del tercer bloque:

*“Respeto a las normas de movilidad vial. Identificación de causas y grupos de riesgo en los accidentes de tráfico (peatones, viajeros, ciclistas, etc.)”*

A continuación se exponen los criterios de evaluación, los cuales permiten la valoración del tipo y grado de aprendizaje adquirido, y se convierten, además, en referente

---

<sup>10</sup> Literalmente: “En uno de los cursos del tercer ciclo de la etapa, a las áreas incluidas en el apartado anterior se añadirá el área de Educación para la ciudadanía y los derechos humanos, en la que se prestará especial atención a la igualdad entre hombres y mujeres.”

<sup>11</sup> Anexo I, pág. 43081 del BOE nº 293, de 8 de diciembre de 2006.

fundamental para valorar el desarrollo de las competencias básicas. En el caso de la Educación para la ciudadanía, de los siete criterios de evaluación, el último consiste en:

*“Explicar el papel que cumplen los servicios públicos en la vida de los ciudadanos y mostrar actitudes cívicas en aspectos relativos a la seguridad vial, a la protección civil, a la defensa al servicio de la paz y a la seguridad integral de los ciudadanos.”*

En cuanto a la carga horaria de la asignatura, el anexo III establece el horario escolar, expresado en horas, correspondiente a los contenidos básicos de las enseñanzas mínimas para la Educación primaria. El número de horas corresponde al total del ciclo (dos años escolares).

Al área de Educación para la ciudadanía y los derechos humanos le corresponden cincuenta horas en el tercer ciclo<sup>12</sup>. Esto quiere decir que en cincuenta horas se van a impartir al menos los contenidos mínimos de la asignatura, que supondrán el 65 por ciento del total en las comunidades sin lengua cooficial y el 55 por ciento en el resto.

Sin embargo, las CC.AA. con lengua cooficial pueden detraer de cualquier área hasta 35 horas, con lo que hipotéticamente podríamos encontrar alguna Comunidad Autónoma que dedicase 15 horas al área de Educación para la ciudadanía y los valores humanos.

No obstante, sin irnos a casos extremos, suponiendo que la distribución horaria de esta área fuese proporcional a la cantidad de contenidos, nos encontraríamos con que el bloque de contenidos referidos a educación vial supone una doceava parte de los contenidos totales, por lo que le correspondería una doceava parte del tiempo, académicamente hablando. O sea que, de cincuenta horas, cuatro horas y diez minutos dedicados a educación vial.

Para comprender la importancia real que se da a la educación vial en esta etapa, hemos de tener presente que el tiempo total que el anexo III de este Real Decreto asigna para los contenidos mínimos de todas las áreas de la Educación primaria es de 3.305 horas, de las que 4 horas y 10 minutos se dedicarán, en teoría a la educación vial<sup>13</sup>. A uno de los catorce objetivos de la etapa le corresponde el 0,12% del tiempo total.

Este hecho podría llevarnos a pensar que la educación vial figura como uno de los objetivos de la etapa por ser algo “de moda”, que se ha incluido con la mera intención de

---

<sup>12</sup> Como, según el artículo 4.2. del Real Decreto antes mencionado, esta área se impartirá en uno de los dos cursos del tercer ciclo, los alumnos recibirán las cincuenta horas en un año académico. Eso se traduce en, aproximadamente, una hora y media semanal, aunque es posible que se vea reducida a una hora semanal.

<sup>13</sup> Suponiendo que se mantenga la proporcionalidad antes mencionada.

presentar un currículo moderno y adaptado a la sociedad, pero sin voluntad alguna de promover un interés real hacia los contenidos que serían imprescindibles para que el alumnado pudiese alcanzar ese objetivo.

### 3.2.2. Enseñanzas mínimas de la Educación secundaria obligatoria.

Están reguladas por el REAL DECRETO 1631/2006, de 29 de diciembre (Boletín Oficial del Estado de 5 de enero de 2007), por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación secundaria obligatoria.

A pesar de que, como ya se ha señalado anteriormente, la educación vial no aparece mencionada en la LOE en los apartados dedicados a esta etapa, sí está recogida brevemente en el RD de enseñanzas mínimas, el cual la menciona en tres ocasiones, dentro de la materia denominada "Educación para la ciudadanía y los derechos humanos".

Conviene aclarar que, según el anexo II de este RD:<sup>14</sup>

*La Educación para la ciudadanía está configurada en esta etapa por dos materias: la Educación para la ciudadanía y los derechos humanos que se imparte en uno de los tres primeros cursos y la Educación ético-cívica de cuarto curso. Ambas materias se estructuran en varios bloques que van desde lo personal y lo más próximo a lo global y más general; en ambas existe un conjunto de contenidos comunes a estos bloques, que llevan a la adquisición de procedimientos, habilidades sociales y actitudes básicas para el desarrollo de una buena convivencia y de la ciudadanía democrática.*

Así pues, la Educación para la ciudadanía y los derechos humanos se impartirá en uno de los tres primeros cursos y la Educación ético-cívica en cuarto. De esta última, sólo mencionaremos que no incorpora ningún objetivo ni contenido relacionado con la educación vial, la prevención de accidentes, ni nada relacionado. En definitiva, que de cuatro años que dura la etapa, sólo en dos de ellos hay una materia cuyos objetivos y contenidos podrían contener aspectos de la educación vial y en una de ellas ni siquiera se menciona. Queda, por tanto, una asignatura impartida durante un curso para toda la etapa de Educación secundaria obligatoria (cuatro cursos).

---

<sup>14</sup> El cual recoge, para estas dos materias, lo establecido por la LOE en sus arts. 24.3 y 25.1

En cuanto a Educación para la ciudadanía y los derechos humanos, ningún aspecto relacionado con la educación vial se contempla en los objetivos de la materia. Por lo que se deduce, no es un tema que tenga suficiente importancia.

Respecto a los contenidos, se encuentran organizados en cinco bloques, de los cuales en el bloque 4 se trabajarán los siguientes:

*Bloque 4. Las sociedades democráticas del siglo XXI.*

*El Estado de Derecho: su funcionamiento. El modelo político español: la Constitución Española y el Estado de las Autonomías. La política como servicio a la ciudadanía: la responsabilidad pública.*

*Diversidad social y cultural. Convivencia de culturas distintas en una sociedad plural. Rechazo de las discriminaciones provocadas por las desigualdades personales, económicas o sociales.*

*Identificación, aprecio y cuidado de los bienes comunes y servicios públicos. Los impuestos y la contribución de los ciudadanos. Compensación de desigualdades. Distribución de la renta.*

*Consumo racional y responsable. Reconocimiento de los derechos y deberes de los consumidores. La influencia del mensaje publicitario en los modelos y hábitos sociales.*

*Estructura y funciones de la protección civil. Prevención y gestión de los desastres naturales y provocados.*

*La circulación vial y la responsabilidad ciudadana. Accidentes de circulación: causas y consecuencias.*

En total, los cinco bloques de contenidos se estructuran en veintiún epígrafes, de los cuales uno se dedica a la circulación vial y lo accidentes de circulación. Como es lógico, los contenidos tienen su correspondencia con los criterios de evaluación, por lo que la educación vial se menciona en el criterio nº 6 de los 9 que tiene esta materia:

*6. Identificar los principales servicios públicos que deben garantizar las administraciones, reconocer la contribución de los ciudadanos y ciudadanas en su mantenimiento y mostrar, ante situaciones de la vida cotidiana, actitudes cívicas relativas al cuidado del entorno, la seguridad vial, la protección civil y el consumo responsable [...].*

Pero, ¿cuánto se va a dedicar realmente a esa veintiunava parte de los contenidos?

El anexo III del RD 1631/2006, establece el horario escolar, expresado en horas, que se dedicará a los contenidos mínimos de las materias de esta etapa. El total de horas a distribuir entre los cuatro cursos de ESO es de 2.735. A la materia de Educación para la ciudadanía y los derechos humanos le corresponden 35 horas de esas 2.735. Vista la carga de contenidos relacionados con la educación vial y los accidentes de tráfico, que corresponde, como ya se ha expuesto, a uno de los 21 epígrafes de los contenidos de la asignatura, le correspondería, aproximadamente, una hora y cuarenta minutos.

Puede parecer increíble, pero es así: de 2.735 horas lectivas asignadas a esta etapa en lo que a enseñanzas mínimas se refiere, se dedicará aproximadamente 1 hora y 40 minutos a la educación vial. O sea que, en una etapa educativa en la que se supone que tendría que ser fundamental no sólo el aprendizaje de normas, sino la interiorización de valores y conductas relacionadas con la educación vial, se va a dedicar el 0,06% del tiempo lectivo a estos contenidos.

Por supuesto, como en el caso anterior, las CC.AA. con lengua cooficial podrán detraer hasta 50 horas como máximo en el conjunto de los tres primeros cursos y hasta 20 horas en el cuarto de un área determinada para la organización de las enseñanzas de dicha lengua, por lo que hipotéticamente, las materias de conforma esta área podrían quedarse en 15 horas lectivas (nada en los tres primeros cursos y 15 horas en cuarto). Aunque no sea el caso, sino que se mantengan los horarios tal y como están regulados en este Real Decreto, podemos darnos cuenta fácilmente de que la importancia concedida a la educación vial es prácticamente nula en esta etapa.

### 3.2.3. Enseñanzas mínimas del Bachillerato.

Están reguladas por el REAL DECRETO 1467/2007, de 2 de noviembre, por el que se establece la estructura del bachillerato y se fijan sus enseñanzas mínimas. (Boletín Oficial del Estado de 6 de noviembre de 2007)<sup>15</sup>.

El artículo 3 de este Real Decreto reproduce los objetivos del bachillerato establecidos por la LOE en su artículo 33. Sin embargo, la concreción que de este objetivo se hace más adelante es inconcebible, aún más que en los casos de primaria y secundaria: sólo se menciona una vez, en el los contenidos comunes de Física y Química. Concretamente, los contenidos

<sup>15</sup> Se recuerda: LOE, art. 33, objetivo n): Afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad

están agrupados en nueve bloques subdivididos, a su vez, en apartados. El bloque segundo tiene cinco apartados, de los cuales el quinto es:

*– Importancia de la educación vial. Estudio de situaciones cinemáticas de interés, como el espacio de frenado, la influencia de la velocidad en un choque, etc.*

El bachillerato está organizado en tres modalidades: Artes, Ciencias y Tecnología, y Humanidades y Ciencias Sociales. Además de las materias comunes y las optativas, hay materias de modalidad, que sólo cursan los alumnos que hayan elegido dicha modalidad. Por ello, como el único tratamiento que de la educación vial se hace en bachillerato es dentro de la Física y ésta es una materia de la modalidad de Ciencias y Tecnología, suponemos que los alumnos de las modalidades de Artes y los de Humanidades y Ciencias sociales no necesitan aprender nada de educación vial. Y eso, a pesar de ser uno de los objetivos de la etapa y a pesar de que dichos objetivos están establecidos para todo el alumnado, independientemente de la modalidad elegida.

Al no ser la educación vial un contenido relevante para todo el alumnado de bachillerato, no se considera procedente entrar a valorar su presencia dentro del horario escolar (como se ha hecho anteriormente en los apartados de primaria y secundaria obligatoria), puesto que para el alumnado de Artes y para el de Humanidades y Ciencias Sociales la presencia de la educación vial dentro del horario es igual a cero. Eso da una idea clara y precisa de la importancia que la Administración del Estado concede a la educación vial.

Por otra parte, el tratamiento que del tema se da dentro de la asignatura de Física puede ser muy interesante a nivel científico, pero es completamente irrelevante a los efectos de adquisición de conceptos, procedimientos, actitudes y valores en la vertiente que nos interesa: incremento de la seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico. Se podría pretender que el tradicional cálculo de trayectoria parabólica de proyectiles es un contenido de educación para la paz, o que los antiguos problemas de dos trenes que salen de dos puntos a tal velocidad y se encuentran en tal punto sirven para promover el transporte público y, por ende, mejorar la contaminación y evitar el cambio climático. Se podría pretender, pero sería una pretensión absurda, a todas luces o, cuando menos, totalmente insuficiente.

Está claro, una vez más, que los legisladores han introducido la educación vial en el bachillerato porque había que introducirla, de un modo meramente testimonial, pero sin ninguna intención real de que el alumnado trabaje los conocimientos que serían imprescindibles para que su presencia en el currículo fuese verdaderamente efectiva.

#### 4. El currículo en las Comunidades Autónomas.

Como ya se ha dicho, las enseñanzas mínimas ocupan el 55 por ciento del horario escolar en las Comunidades Autónomas con lengua cooficial y el 65 por ciento en aquéllas que no la tienen. Por tanto, las CC.AA. tienen potestad para desarrollar el 35% del currículo escolar, si no tienen lengua cooficial, y el 45% en caso contrario.

En España coexisten 18 currículos diferentes, uno por cada una de las 17 CC.AA. y otro, que fija el Ministerio de Educación y Ciencia (actualmente estas competencias son del Ministerio de Educación, Política Social y Deporte) para Ceuta, Melilla y las enseñanzas españolas en el extranjero (centros de titularidad del Estado español, enseñanzas a distancia, etc.).

Visto el poco interés con que la Administración del Estado se ha tomado la inclusión de la educación vial en el currículo, cabría esperar que las CC.AA., o al menos algunas de ellas, hubiesen aprovechado una parte de ese porcentaje para incluir más contenidos relacionados con ella. En general, no ha sido el caso. No merece la pena detallar aquí una exposición pormenorizada de todas las veces que se trata el tema en las disposiciones oficiales que establecen los currículos de las CC.AA. Sería excesivamente prolijo y nos encontraríamos un panorama bastante desolador<sup>16</sup>.

La postura más común ha sido la de limitarse a copiar los objetivos de la etapa que se mencionan en la LOE y, posteriormente, reproducir de manera literal o casi literal lo que los Reales Decretos de enseñanzas mínimas introducían dentro del área de Educación para la ciudadanía y los derechos humanos. Por tanto, la mayoría de las CC.AA. han mostrado el mismo desinterés que en su día mostró el MEC.

Mención aparte merece, no obstante, la Comunidad Foral de Navarra, que ha optado por dar más importancia a la educación vial en sus Decretos Forales por los que se establece el currículo de las enseñanzas tanto para la Educación primaria como para la Educación secundaria obligatoria<sup>17</sup>. Además de reproducir los contenidos y criterios de evaluación que la Educación para la ciudadanía y los derechos humanos señalaban los Reales Decretos de

<sup>16</sup> Es preciso señalar, además, que no todas las CC.AA. han completado aún el desarrollo legislativo del currículo.

<sup>17</sup> DECRETO FORAL 24/2007, de 19 de marzo, por el que se establece el currículo de las enseñanzas de Educación Primaria en la Comunidad Foral de Navarra (B.O.N. de 23 de mayo de 2007) y DECRETO FORAL 25/2007, de 19 de marzo, por el que se establece el currículo de las enseñanzas de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Foral de Navarra, (B.O.N. de 25 de mayo de 2007). Que sepamos, en el momento de la redacción de este informe, aún no se han publicado las disposiciones correspondientes al Bachillerato.

enseñanzas mínimas de Educación primaria y Educación secundaria obligatoria, incorpora aportaciones propias.

#### a) Educación primaria

En lo que a EP se refiere, dentro del área “Conocimiento del medio natural, social y cultural”, los contenidos de cada ciclo están agrupados en 8 bloques. Para el primer ciclo (cursos 1º y 2º) el bloque 7 tiene dos apartados, uno de los cuales está dedicado íntegramente a la educación vial:

– *El transporte y la educación vial:*

- *Desplazamiento por el barrio. Normas de tráfico como peatón y como viajero acompañado.*
- *Prevención de accidentes: dominio y control del propio cuerpo. Importancia del oído y la vista en situaciones de tráfico.*

Para el segundo ciclo (cursos 3º y 4º), dentro de esta misma área, en el bloque 6:

- *El transporte y la educación vial: normas de circulación vial la ciudad: vías y señalización; el comportamiento del peatón.<sup>18</sup>*

Y para el tercer ciclo, dentro del bloque 7:

- *El transporte y la educación vial: normas y señales de tráfico; identificación de circunstancias y situaciones arriesgadas para el peatón y para el conductor; la bicicleta.*

#### b) Educación secundaria obligatoria

Respecto a la ESO, en el área de Ciencias Sociales, Geografía e Historia uno de los cuatro bloques de contenidos del primer curso se dedica específicamente a la educación vial:

*El bloque 3 trata la educación vial a través del conocimiento de las normas y la prevención de accidentes.*

Los contenidos concretos de este bloque son:

---

<sup>18</sup> Suponemos que será: “El transporte y la educación vial: normas de circulación vial en la ciudad: vías y señalización; el comportamiento del peatón.”

*Bloque 3. – La educación vial.*

- *Importancia de las normas de circulación.*
- *Tipos de señales de circulación.*
- *La bicicleta: normas y prevención de accidentes.*
- *Tipos de accidentes en carreteras y vías urbanas y sus causas.*
- *Principios básicos de seguridad vial como peatón, viajero y conductor.*

Esto se repite en el tercer curso, dentro del cual se dedica a la educación vial uno de los cinco bloques:

*El bloque 5 comprende los contenidos correspondientes a la educación vial, incidiendo en el conocimiento de las normas y principios básicos de la seguridad vial. Sus contenidos son:*

*Bloque 5. – Educación vial.*

- *El tráfico y la contaminación.*
- *La utilización del transporte colectivo.*
- *Conducción del ciclomotor.*
- *Normas de socorrismo en accidentes.*
- *Causas de los accidentes en la población juvenil.*

Como ya se ha dicho, no es que estos contenidos sustituyan a los de Educación para la ciudadanía, sino que los completan dentro de las áreas mencionadas. Hay que tener en cuenta, además, que dichas áreas tienen mayor peso dentro del horario escolar que la Educación para la ciudadanía, tal como establecen los Reales Decretos de enseñanzas mínimas de EP y ESO.

Por tanto, es el único caso que hemos encontrado hasta ahora en el que de verdad una Comunidad Autónoma ha legislado preocupándose por la educación vial. No quiere decir que sus contenidos cubran todo lo que se debería tratar ni que no se pudiese hacer más ampliamente, pero, en todo caso, sí se incorporan contenidos originales y necesarios (como, por ejemplo, las normas de socorrismo en accidentes). Además, la secuenciación de contenidos de acuerdo con la edad del alumnado es totalmente apropiada. Sólo esperamos que el desarrollo de los materiales didácticos y la formación del profesorado contribuyan de forma efectiva a la consecución por los alumnos de los objetivos planteados en educación vial y prevención de accidentes. Ojalá más CC.AA. tomasen las mismas decisiones curriculares.

No queremos, sin embargo, dejar de reseñar que hay otras dos CC.AA. en las que es posible que próximamente se produzcan cambios legislativos relacionados con la educación vial en sus sistemas educativos.

En Cataluña, los materiales para formación del profesorado que se están produciendo constituyen una iniciativa novedosa y de una calidad pedagógica digna de mención. Siendo la formación del profesorado uno de los pilares fundamentales para la introducción de contenidos innovadores en el aula, el esfuerzo realizado por Cataluña en este aspecto augura un futuro prometedor para la educación vial en el aula.

En lo que al País Vasco se refiere, mencionaremos la reciente publicación de la "Guía de Educación para movilidad segura", que es, en palabras del propio Departamento de Interior del Gobierno Vasco, "un documento que pretende ser el itinerario educativo integral para todas las personas desde los 0 a los 100 años de edad durante los próximos años". Se trata de un excelente documento base que puede ser utilizado para la planificación de actividades de educación vial. Además, nos consta que en el País Vasco se está preparando una reforma legislativa en profundidad respecto a educación vial en la escuela.

No obstante, ni en el País Vasco ni en Cataluña se han publicado, hasta la fecha, reformas en la legislación educativa que afecten a la educación vial, por lo que las iniciativas expuestas anteriormente no son analizadas en profundidad, pues no son el objeto del presente informe.

## 5.- Situación actual

Aparte del análisis de la situación legal, es interesante conocer el punto de partida real: no sólo lo que la legislación dispone, sino lo que realmente se está haciendo, para poder esbozar la trayectoria completa planteando, no sólo hacia dónde debemos ir, sino desde dónde partimos.

### 5.1.- Dentro del aula

La presencia de la educación vial en la escuela a nivel general, dentro del sistema educativo reglado, es meramente anecdótica. Antes de la LOE, la educación vial se consideraba un eje transversal (también llamado tema transversal). Estos eran determinados temas que se supone debían tratarse de forma transversal dentro de las diferentes áreas o materias. Era frecuente su agrupamiento bajo la denominación "educación en valores", que incluía también la educación para la paz, educación para la salud, educación del consumidor, etc. En la LOE no se desecha este tratamiento, aunque tampoco se incluye específicamente en él la educación vial<sup>19</sup>.

Un ejemplo de tratamiento didáctico del tráfico y la educación vial como tema transversal en EP sería el estudio de las señales de tráfico en el área de Lengua, como ejemplos de lenguaje no verbal. En el área de Matemáticas podría tratarse dentro de problemas sencillos de cálculo de velocidad. En el área de Conocimiento del Medio podría incluirse en el núcleo temático de la calle y el barrio alguna cuestión relacionada con normas de movilidad: pasos de peatones, semáforos, etc.

Pero esa era la teoría. La realidad que se vivía y se está viviendo en el aula es que, al no ser un área o asignatura como tal:

- No se han desarrollado en los currículos escolares programaciones didácticas adecuadas, con objetivos, contenidos y criterios de evaluación definidos, y con una secuenciación adecuada a los diferentes tramos de edad del alumnado.

---

<sup>19</sup> LOE, artículo 121. *Proyecto educativo. 1. El proyecto educativo del centro recogerá los valores, los objetivos y las prioridades de actuación. Asimismo, incorporará la concreción de los currículos establecidos por la Administración educativa que corresponde fijar y aprobar al Claustro, así como el tratamiento transversal en las áreas, materias o módulos de la educación en valores y otras enseñanzas.*

- En consecuencia, tampoco se han desarrollado materiales curriculares homogéneos<sup>20</sup> para toda la población escolar. Se pueden encontrar materiales didácticos dispersos por Internet, normalmente realizados y puestos a disposición de la comunidad por fundaciones, organizaciones y profesores, tanto a nivel personal como en grupos de trabajo. Pero son eso, iniciativas muchas veces aisladas, en lugar de generalizadas.
- No es una materia evaluable en sí misma, por lo que no se le da la importancia que tendría que tener por buena parte del alumnado y padres, ni tan siquiera del profesorado.
- La formación del profesorado en educación vial es prácticamente inexistente, salvo en casos contados de interés personal de un profesor o un centro en concreto.
- La realización de actividades de educación vial, en estas circunstancias, depende fundamentalmente de la voluntad de los claustros de profesores, e incluso de profesores individualmente. En estos casos, lo más típico es dedicar un día o unos pocos días a actividades de educación vial que pueden ser didácticamente muy apropiadas, pero que, por ser esporádicas y alcanzar sólo a grupos concretos de alumnos, no tienen ni la universalidad ni la homogeneidad ni la continuidad necesarias para alcanzar los objetivos que nuestra sociedad necesitaría.

## 5.2.- [Fuera del aula](#)

En diferentes localidades se desarrollan de vez en cuando actividades de educación vial, principalmente con alumnos de tercer ciclo de EP y ESO, de manera que van dirigidas a la población escolar pero no son actividades propiamente curriculares, sino extraescolares o complementarias. Frecuentemente están promovidas por Ayuntamientos, en colaboración con fundaciones, entidades y asociaciones que se preocupan por la seguridad vial.

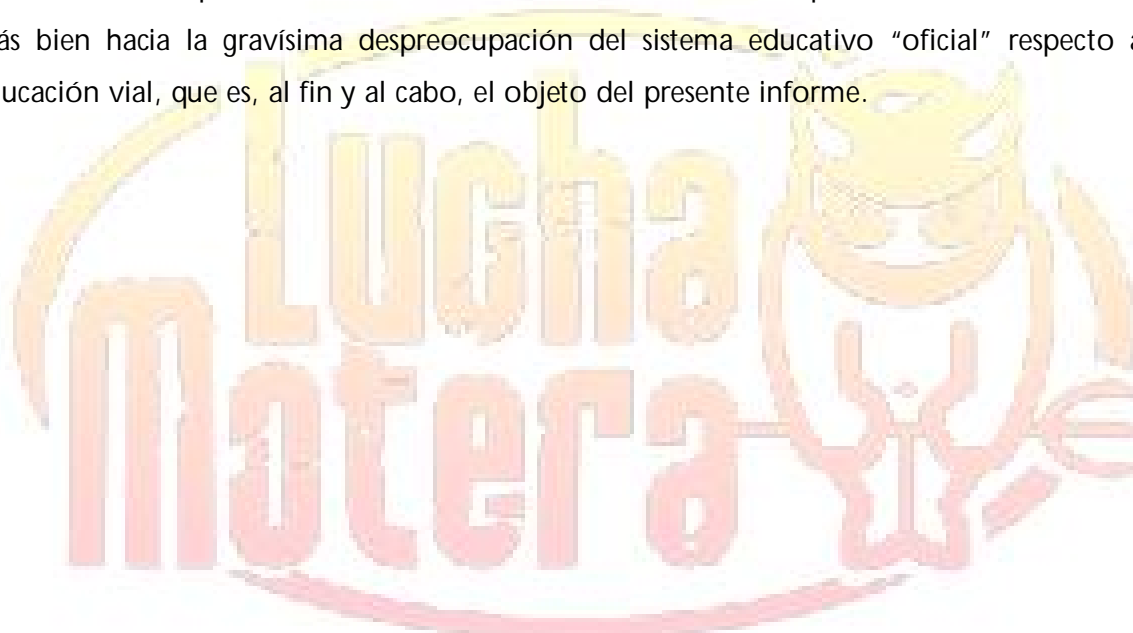
En general son iniciativas muy interesantes y atractivas para el alumnado, en las que es frecuente la presencia de agentes de la Policía Local, así como de voluntarios, por ejemplo de

---

<sup>20</sup> Con la expresión "materiales curriculares homogéneos" nos referimos a materiales que garanticen o, al menos, procuren un nivel de competencia similar en todo el alumnado, independientemente de la Comunidad Autónoma, la población y el centro concreto en el que estudie.

grupos de motoristas<sup>21</sup>. Los contenidos prácticos, la posibilidad de ver distintos tipos de motos en directo, de aprender sobre cascos y equipamiento, sobre frenadas y técnicas de conducción, o la posibilidad de practicar en un circuito de karts atraen de inmediato a los participantes.

A pesar de todos esos aspectos positivos, tienen un alcance muy limitado, normalmente local, y suelen realizarse de manera esporádica. En cualquier caso, esa limitación de alcance y continuidad de las actividades extracurriculares en educación vial no deben entenderse en ningún caso como una crítica. Muchas de ellas son excelentes, acercan a niños y jóvenes la preocupación y el interés por la seguridad vial y estamos completamente seguros de que están ayudando a salvar vidas. Serían actividades excelentes como complemento a un tratamiento curricular de la educación vial pero, por sí mismas, no pueden suplir las carencias que en esta área presenta nuestro sistema educativo. La crítica, pues, no va hacia ellas, sino más bien hacia la gravísima despreocupación del sistema educativo "oficial" respecto a la educación vial, que es, al fin y al cabo, el objeto del presente informe.



---

<sup>21</sup> La Asociación Lucha Motera participa frecuentemente en actividades de educación vial para escolares.

## 6.- Propuestas

Desde esa situación de partida, se van a presentar dos propuestas concretas. La de continuar como estamos no es, evidentemente, una propuesta válida, puesto que la situación actual es completamente inaceptable, como se deduce a partir del análisis presentado anteriormente. Ni la presencia en el currículo es suficiente, ni las actividades extraescolares o la iniciativa individual pueden suplir la carencia formativa promovida y no corregida por las autoridades educativas. Tampoco es aceptable el tratamiento como eje o tema transversal, según se ha expuesto en el apartado 5.1.

Por ello, las dos propuestas que realiza la Asociación Lucha Motera se pueden concretar en:

- Integración efectiva de la educación vial dentro del área de "Educación para la ciudadanía"
- Educación vial como asignatura independiente.

### 6.1.- Integración efectiva de la educación vial dentro de la Educación para la ciudadanía.

Esta solución es, hoy por hoy, la más viable y rápida en cuanto a ordenamiento jurídico, aunque no la más deseable en lo que respecta a la universalidad de los distintos sistemas educativos de las CC.AA. Además, contravendría la exposición de motivos de la LOE en cuanto a formación común:

*La finalidad de las enseñanzas mínimas es asegurar una formación común a todos los alumnos y alumnas dentro del sistema educativo español [...]*

No obstante, esta integración podría hacerse de dos maneras:

1ª.- Mediante la modificación **de los Reales Decretos de enseñanzas mínimas** de la Educación primaria, secundaria obligatoria y el bachillerato. Esta modificación tendría que corregir el desequilibrio que se presenta actualmente entre los objetivos generales de la Educación primaria y el Bachillerato, etapas en las cuales un objetivo es la educación vial y la casi ridícula escasez de contenidos y criterios de evaluación a través de los cuales se alcanzaría dicho objetivo. En cuanto a la Educación secundaria obligatoria, la modificación debería

comenzar por una corrección de la LOE, que incluyese la educación vial entre los objetivos de esta etapa y, a continuación, modificar el Real Decreto de enseñanzas mínimas en el sentido apuntado anteriormente. Sería responsabilidad del Ministerio de Educación, Política Social y Deporte asumir y liderar este cambio, aunque mucho nos tememos que no va a hacerlo.

2ª.- Mediante la modificación de los Decretos u Órdenes por las que se establece el currículo de las distintas CC.AA. Este cambio sería responsabilidad directa de cada Comunidad Autónoma, pero afectaría solamente a su territorio, con los problemas de falta de coordinación y diversidad de niveles que se podrían presentar entre las distintas Comunidades. Además, al ser competencia suya, estaría supeditado a su voluntad de implementarlo. Sin embargo, permitiría que las CC.AA, mediante la competencia que la legislación vigente les asigna para completar las enseñanzas mínimas con ese 35% de contenidos en caso de las CC.AA sin lengua cooficial o 55% en caso de las que sí la tienen, pudiesen incluir más contenidos relacionados con la educación vial.

En los dos casos, nuestra postura es que el mínimo aceptable sería la inclusión de contenidos, dentro de la Educación para la ciudadanía, con una dedicación de, al menos, un trimestre escolar de cada curso en que se imparte dicha área. Pero, insistimos, sería el mínimo aceptable, no la solución más adecuada.

### 6.2.- Educación vial: una asignatura independiente.

La solución óptima pasaría por la inclusión, dentro del currículo escolar, de la educación vial como una asignatura independiente, plenamente equiparable a las demás áreas y, por supuesto, evaluable. Esta solución muy compleja, pues necesita una modificación en profundidad de la LOE, con la reordenación de las enseñanzas, creación del área en cuestión, modificación de horarios, etc. Posteriormente, habría que modificar o, probablemente, sustituir los Reales Decretos de enseñanzas mínimas de las tres etapas educativas analizadas, lo cual conllevaría la modificación de todo el desarrollo normativo posterior, incluidos los currículos de todas las CC.AA., y el de Ceuta, Melilla, el exterior y enseñanzas a distancia.

No obstante, a pesar de su complejidad, sin duda debería ser llevada a cabo cuanto antes y de la mejor manera posible. Para ello, además de las reformas normativas antes mencionadas, sería imprescindible:

- ❖ Desarrollar los objetivos, contenidos y criterios de evaluación graduados y secuenciados para las edades de los alumnos.
- ❖ Desarrollar materiales didácticos de calidad, no sólo en forma de libros de texto, sino aprovechando todos los recursos posibles: multimedia, Internet, etc.
- ❖ Desarrollar y poner en práctica programas de formación del profesorado que lo capaciten para afrontar este reto con profesionalidad y calidad.
- ❖ Diseñar estrategias de integración de las actividades extracurriculares relacionadas con la educación vial, de forma que puedan ser utilizadas como apoyo, refuerzo y motivación, asegurando así una valiosa función complementario, pero nunca sustitutiva.
- ❖ Implicar también a los padres y madres, como miembros importantes de la comunidad educativa, mediante charlas de concienciación, formación y difusión, así como talleres tipo “escuela de padres”.

Para realizar esta reforma con garantías habría que contar, por supuesto, con equipos, no sólo de psicopedagogos y profesores, sino con profesionales de diversos ámbitos, que pudiesen dar respuesta a las distintas facetas que la educación vial requiere.

Por último, para llevar a cabo esta propuesta con mínimas garantías de éxito, sería necesario que el área de Educación vial tuviese presencia al menos durante un curso escolar completo en cada una de las etapas educativas analizadas en el presente informe: Educación primaria, secundaria obligatoria y bachillerato, sin descartar, por supuesto, la inclusión de contenidos propios de esta área en alguno de los cursos de Formación Profesional.

## **7.- Conclusión**

La educación vial es una necesidad urgente, no sólo por la creciente demanda social que va surgiendo cada vez con más fuerza, sino por la exigencia acuciante de reducir las terribles consecuencias de este drama humano.

Sin embargo, el sistema educativo, que frecuentemente reacciona con lentitud a las demandas y necesidades de la sociedad, en este caso todavía no ha reaccionado. La Administración educativa a nivel estatal le ha dado la espalda, reduciendo su presencia en las aulas a algo meramente anecdótico, pues la introducción de la educación vial entre los objetivos generales de la Educación primaria y el bachillerato no ha tenido el reflejo en los contenidos que sería imprescindible para alcanzar aquéllos.

Una dedicación estimada de 4 horas y 10 minutos a las enseñanzas mínimas correspondientes a educación vial para los 6 años que dura la Educación Primaria es irrelevante. Y peor aún es dedicar 1 hora y 40 minutos, de los cuatro años que dura la Educación Secundaria Obligatoria, etapa fundamental para la adquisición de conocimientos, actitudes y hábitos relacionados con el tráfico y la seguridad vial. Además, en dos de las tres modalidades de bachillerato, los contenidos correspondientes ni siquiera existen.

Lamentablemente, la mayor parte de las CC.AA. ha seguido el camino marcado por el Ministerio de Educación, Política Social y Deporte (antes Ministerio de Educación y Ciencia), copiando las carencias y perdiendo, así, la oportunidad de mejorar lo que es manifiestamente mejorable en esta área.

Ante esta situación, la Asociación Lucha Motera propone a las Administraciones educativas la modificación del marco normativo vigente y la adopción de medidas concretas que permitan, con la mayor seriedad, profesionalidad y rapidez, paliar una situación grave y dar la oportunidad a nuestros niños y jóvenes de ser protagonistas de su propia seguridad.

Trabajar en educación vial es, sin duda, apostar por la vida.

Salvador Caballero Fernández-Rufete  
Responsable de educación vial  
Asociación Lucha Motera

Anexo I- Defunciones según la causa de muerte – año 2005

**Resultados nacionales**

**Tasas de mortalidad por causas (lista reducida), edad.**

Unidades: porcentaje (por 100.000 habitantes de cada grupo de edad)

	5-9 años	10-14 años	15-19 años	20-24 años
001-008 I. Enfermedades infecciosas y parasitarias (1)	0,249	0,144	0,779	0,581
009-041 II. Tumores	3,792	3,742	4,804	4,818
042-043 III. Enf. de sangre y de órg. hematopoyéticos y ciertos trast. que afectan mecan. inmunidad	0,050	0,240	0,346	0,205
044-045 IV. Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	0,549	0,576	0,346	0,342
050-052 VI-VIII. Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	0,948	1,967	3,116	2,084
053-061 IX. Enfermedades del sistema circulatorio	0,449	0,480	1,731	2,597
062-067 X. Enfermedades del sistema respiratorio	0,399	0,432	1,298	1,606
068-072 XI. Enfermedades del sistema digestivo	0,150	0,144	0,303	0,205
073 XII. Enfermedades de la piel y del tejido subcutáneo	..	..	..	..
074-076 XIII. Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo	0,050	..	0,216	0,171
077-080 XIV. Enfermedades del sistema genitourinario	..	0,048	0,130	0,103
081 XV. Embarazo, parto y puerperio	..	..	..	0,034
082 XVI. Afecciones originadas en el periodo perinatal	0,100	0,240	0,130	0,171
083-085 XVII. Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	0,998	0,768	0,995	0,683
086-089 XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte (2)	0,200	0,336	1,082	1,811
090-102 XX. Causas externas de mortalidad	3,493	4,318	24,234	33,249
<b>090 Accidentes de tráfico de vehículos de motor (tasa ya incluida en el grupo 090-102)</b>	<b>1,447</b>	<b>2,495</b>	<b>15,752</b>	<b>17,564</b>

Notas:

1.- "causas (lista reducida), 001-008 I. Enfermedades infecciosas y parasitarias (1)": Por motivos de comparabilidad, se incluye VIH+ (R75) en el Capítulo I. Enfermedades infecciosas y parasitarias aunque la CIE-10 lo encuadra en el Capítulo XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte.

Por recomendación de la OPS se incluye en este capítulo el SRAG (Síndrome Respiratorio Agudo Grave) U04

2.- "causas (lista reducida), 086-089 XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte (2)": Por motivos de comparabilidad, se incluye VIH+ (R75) en el Capítulo I. Enfermedades infecciosas y parasitarias aunque la CIE-10 lo encuadra en el Capítulo XVIII. Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Copyright INE 2008

## Anexo II- Índice legislativo<sup>22</sup>

### Legislación básica del Estado

- o Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación. BOE 04/05/2006.
- o Real Decreto 1513/2006, de 7 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas de la Educación primaria. BOE 08/12/2006
- o Real Decreto 1631/2006, de 29 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Secundaria Obligatoria. BOE 05/01/2007.
- o Real Decreto 1467/2007, de 2 de noviembre, por el que se establece la estructura del bachillerato y se fijan sus enseñanzas mínimas. BOE 06/11/2007.

### Andalucía

- o Decreto 230/2007, de 31 de julio, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas correspondientes a la Educación primaria en Andalucía.
- o Orden de 10 de agosto de 2007, por la que se desarrolla el currículo correspondiente a la educación primaria en Andalucía.
- o Decreto 231/2007, de 31 de julio, por el que se establece la ordenación y las enseñanzas correspondientes a la Educación secundaria obligatoria en Andalucía.
- o Orden de 10 de agosto de 2007, por la que se desarrolla el currículo correspondiente a la Educación secundaria obligatoria en Andalucía.

### Aragón

- o Orden de 9 de mayo de 2007, del Departamento de Educación, Cultura y Deporte, por la que se aprueba el currículo de la Educación primaria y se autoriza su aplicación en los centros docentes de la Comunidad autónoma de Aragón.
- o Orden de 9 de mayo de 2007, del Departamento de Educación, Cultura y Deporte, por la que se aprueba el currículo de la Educación secundaria obligatoria y se autoriza su aplicación en los centros docentes de la Comunidad autónoma de Aragón.

### Asturias

- o Decreto 56/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la ordenación y establece el currículo de la Educación Primaria en el Principado de Asturias. BOPA 16/06/2007.
- o Decreto 74/2007, de 14 de junio, por el que se regula la ordenación y se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en el Principado de Asturias BOPA de 12/07/2007

### Baleares

- o Se atienden a los currículos publicados con anterioridad a la LOE, con algunas modificaciones, por lo que no se han tenido en consideración al no ser desarrollo normativo de dicha Ley Orgánica.

### Canarias

- o Decreto 126/2007, de 24 de mayo, por el que se establece la ordenación y el currículo de la Educación Primaria en la Comunidad Autónoma de Canarias. BOCanarias 06/06/2007.

---

<sup>22</sup> La legislación consultada para la elaboración de este informe ha sido obtenida de bases de datos públicas de legislación, o de las propias páginas web de los gobiernos autónomos. Ha sido recopilada durante los meses de marzo y abril de 2008. Cualquier omisión es involuntaria y puede haber sido causada por no tener acceso al documento correspondiente.

- o Decreto 127/2007, de 24 de mayo, por el que se establece la ordenación y el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Canarias. BOCanarias 07/06/2007.

#### Cantabria

- o Decreto 56/2007, de 10 de mayo, por el que se establece el currículo de la Educación Primaria en la Comunidad Autónoma de Cantabria. BOCantabria 24/05/2007.
- o Decreto 57/2007, de 10 de mayo, por el que se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Cantabria. BOCantabria 25/05/2007.

#### Castilla-La Mancha

- o Decreto 68/2007, de 29-05-2007, por el que se establece y ordena el currículo de la Educación primaria en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. DOCM 01/06/2007.
- o Decreto 69/2007, de 29-05-2007, por el que se establece y ordena el currículo de la Educación primaria en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. DOCM de 01/06/2007.

#### Castilla y León

- o Decreto 40/2007, de 3 de mayo, por el que se establece el currículo de la Educación Primaria en la Comunidad de Castilla y León. BOCyL de 09/05/2007.
- o Decreto 52/2007, de 17 de mayo, por el que se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad de Castilla y León. BOCyL de 23/05/2007.

#### Cataluña

- o Decret 142/2007, de 26 de juny, pel qual s'estableix l'ordenació dels ensenyaments de l'educació primària. DOGC 29/06/2007.
- o Decret 143/2007, de 26 de juny, pel qual s'estableix l'ordenació dels ensenyaments de l'educació secundària obligatòria. DOGC 29/06/2007.

#### Extremadura

- o Decreto 82/2007, de 24 de abril, por el que se establece el Currículo de Educación Primaria para la Comunidad Autónoma de Extremadura. DOE de 03/05/2007.
- o Decreto 83/2007, de 24 de abril, por el que se establece el Currículo de Educación Secundaria Obligatoria para la Comunidad Autónoma de Extremadura. DOE de 05/05/2007.

#### Galicia

- o Decreto 130/2007, do 28 de xuño, polo que se establece o currículo da educación primaria na Comunidade Autónoma de Galicia. DOG de 09/07/2007.
- o Decreto 133/2007, do 5 de xullo, polo que se regulan as ensinanzas da educación secundaria obrigatoria na Comunidade Autónoma de Galicia. DOG de 13/07/2007.

#### La Rioja

- o Decreto 26/2007, de 4 de mayo, por el que se establece el Currículo de la Educación Primaria en la Comunidad Autónoma de La Rioja. BOR 08/05/2007
- o Decreto 23/2007, de 27 de abril, por el que se establece el Currículo de la Educación Secundaria Obligatoria de la Comunidad Autónoma de La Rioja. BOR 03/05/2007.

#### Madrid

- o Decreto 22/2007, de 10 de mayo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece para la Comunidad de Madrid el currículo de la Educación Primaria. BOCM de 29 de mayo de 2007
- o DECRETO 23/2007, de 10 de mayo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece para la Comunidad de Madrid el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria. BOCM de 29/05/07.

MEC (Ceuta, Melilla, enseñanzas a distancia y en el exterior)

- o Orden ECI/2211/2007, de 12 de julio, por la que se establece el currículo y se regula la ordenación de la Educación primaria. BOE 20/07/2007.
- o Orden ECI/2220/2007, de 12 de julio, por la que se establece el currículo y se regula la ordenación de la Educación secundaria obligatoria. BOE 21/07/2007.

Murcia

- o Decreto n.º 286/2007 de 7 de septiembre, por el que se establece el currículo de la educación primaria en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. BORM 12/09/2007
- o Decreto número 291/2007, de 14 de septiembre, por el que se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. 24/09/2007

Navarra

- o Decreto Foral 24/2007, de 19 de marzo, por el que se establece el currículo de las enseñanzas de Educación Primaria en la Comunidad Foral de Navarra. BON 23/05/2007.
- o Decreto Foral 25/2007, de 19 de marzo, por el que se establece el currículo de las enseñanzas de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Foral de Navarra. BON 25/05/2007.

País Vasco

- o Decreto 175/2007, de 16 de octubre, por el que se establece el currículo de la Educación Básica y se implanta en la Comunidad Autónoma del País Vasco. BOPV 13/11/2007.

Valencia

- o Decreto 111/2007, de 20 de julio, del Consell, por el que se establece el currículo de la Educación Primaria en la Comunitat Valenciana. DOCV 24/07/2007.
- o Decreto 112/2007, de 20 de julio, del Consell, por el que se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunitat Valenciana. DOCV 24/07/2007.





## DECALOGO ALM

Asociación LUCHA MOTERA nace como fruto de la iniciativa y la unión de moteros en defensa de sus derechos, estableciendo una organización de implantación nacional sin ánimo de lucro.

Con vocación de evitar más víctimas entre un colectivo vulnerable a las condiciones de circulación, la principal motivación es aportar lo necesario para mejorar la Seguridad Vial de los motoristas.

Creemos prioritario en ALM considerar que:

- \_ Todos los usuarios somos VICTIMAS potenciales del tráfico. Los conductores somos parte integrante del día a día, de la circulación y de sus riesgos.
- \_ Pensamos que un ACCIDENTE es un hecho imprevisible que nadie planea ni busca. El factor humano implica de por sí el fallo que puede sobrevenir provocando una tragedia.
- \_ Las INFRAESTRUCTURAS son un elemento condicionante de los accidentes y en ocasiones causa de los mismos. En el caso de los usuarios de motocicleta son la circunstancia que puede provocar un accidente y que necesariamente determina la gravedad del mismo ya que al producirse una caída el piloto lo hará sobre cualquiera de los componentes de la vía que pueden causarle lesiones e inclusive la muerte.
- \_ La EDUCACIÓN Y CONCIENCIACIÓN de los riesgos que pueden sobrevenir del tráfico, tiene que ser parte integrante de la formación de todos los conductores, jóvenes y futuros, para intentar prevenir cualquier conducta inadecuada que pueda desembocar en un accidente.
- \_ El RESPETO, debe ser una conducta aprendida y necesaria para la convivencia de todos los usuarios que comparten el mismo espacio. Se debe prestar especial atención con aquellos usuarios que son valorados más vulnerables como peatones, ciclistas y motoristas.
- \_ Por todo ello las circunstancias del tráfico deben considerarse como una RESPONSABILIDAD COMPARTIDA de usuarios y administraciones, puesto que de estas últimas depende la formación recibida, la capacitación de los conductores, la expedición de los permisos,

homologación de vehículos y condiciones de las vías en la que estos circulan. Todos estos elementos son fundamentales y determinan la gravedad de los accidentes.

\_ La VELOCIDAD es un factor que agrava las consecuencias de un accidente pero no es la causa fundamental que provoca los mismos. La reducción de los límites de velocidad sin embargo no aporta una ventaja sustancial para los usuarios de motocicleta que ya a 30Km/h pueden sufrir gravísimas lesiones e incluso la muerte al colisionar contra un guardarrail por ejemplo.

\_ La EVOLUCIÓN de los vehículos aporta con las nuevas medidas de seguridad incorporadas, el factor de ayuda que el usuario necesita para evitar o disminuir las consecuencias de un posible accidente. Es necesario por tanto, incidir en la promoción de estas mejoras por parte de los fabricantes.

\_ Es prioritario para ALM el FOMENTO del uso de la motocicleta como medio alternativo de transporte especialmente para el tráfico urbano, ya que de su buen uso se reducen potencialmente los riesgos que habitualmente se le asocian.

\_ Consideramos imprescindible la puesta en marcha inmediata de programas de cobertura y apoyo a VÍCTIMAS respaldados por las administraciones en lo que debe ser una medida paliativa de las consecuencias que supone la tragedia de los accidentes de tráfico.

Nuestros principios se reflejan en los siguientes puntos:

\_ TRABAJO, como seña de identidad de la asociación y valor que aportamos para conseguir nuestros objetivos.

\_ INICIATIVA para proponer y llevar a cabo todo tipo de tareas, lo que garantizan el liderazgo de ALM.

\_ COOPERACION con todas aquellas asociaciones, grupos o administraciones que trabajen en pro de mejorar nuestra Seguridad Vial.

\_ AYUDA, como valor propio de los moteros y que nos lleva a desarrollar iniciativas de apoyo a los afectados, familiares y víctimas.

\_ RESPONSABILIDAD ante la parte que nos corresponde como usuarios de las vías públicas.

\_ PEDAGOGIA, que promovemos como medio para evitar más víctimas, y comportamientos inadecuados. Además de apoyar actitudes responsables en la conducción, pretendemos mostrar las ventajas que derivan de esta conducta.

\_ DENUNCIA de la realidad existente y toda injusticia por los medios a nuestro alcance, concienciando a la sociedad en general a través de los medios de comunicación, programas de información al ciudadano, concentraciones y otros actos.

\_ ACERCAMIENTO, para alejar falsos e interesados estereotipos que identifican al motero como un loco. Somos un colectivo de gente normal que exige el mismo derecho a la

seguridad y que reniega de aquellos que con actos temerarios son una minoría que no nos representa.

\_ FOMENTO de los valores propios de los conductores de motocicletas: compañerismo, ayuda mutua, solidaridad y fortaleza.

\_ LUCHA constante y sin descanso para conseguir nuestro objetivo: no más muertes inútiles y sin sentido.

Javier Rodríguez  
Presidente ALM.

