



CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
13014/2025-CR RU 2101664

27 OCTUBRE 2025 02:47 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: EBOHORQUEZ

HAMLET ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

LEY QUE INCORPORA LA ENSEÑANZA DE EDUCACIÓN VIAL EN EL CURSO DE TUTORÍA A NIVEL SECUNDARIO E INCLUYE EL CURSO ELECTIVO DE SEGURIDAD VIAL Y PRIMEROS AUXILIOS EN LAS UNIVERSIDADES DEL PERÚ

Los congresistas de la República que suscriben, miembros del Grupo Parlamentario Cambio Democrático-Juntos por el Perú - Bloque Magisterial, a iniciativa del Congresista de la República **HAMLET ECHEVERRÍA RODRÍGUEZ**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, y de conformidad con los artículos 74, 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, proponen el siguiente Proyecto de Ley.

FORMULA LEGAL

LEY QUE INCORPORA LA ENSEÑANZA DE EDUCACIÓN VIAL EN EL CURSO DE TUTORÍA A NIVEL SECUNDARIO E INCLUYE EL CURSO ELECTIVO DE SEGURIDAD VIAL Y PRIMEROS AUXILIOS EN LAS UNIVERSIDADES DEL PERÚ

Artículo 1. Objeto de la ley

La presente Ley tiene por objeto fortalecer la formación ciudadana y preventiva en materia de seguridad vial, disponiendo la incorporación de una hora semanal de enseñanza de educación vial dentro del curso de Tutoría y Orientación Educativa en el nivel secundario, e incluyendo en las universidades públicas y privadas el curso electivo de Seguridad Vial y Primeros Auxilios, con talleres prácticos de conducción segura y atención de emergencias.

Artículo 2. Finalidad

Promover una cultura de seguridad y convivencia vial desde la niñez y juventud, contribuyendo a la reducción de la siniestralidad vial y al desarrollo de ciudadanos responsables, solidarios y respetuosos del entorno vial y ambiental.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

La presente Ley es de aplicación obligatoria en todas las instituciones educativas públicas y privadas del país, bajo supervisión del Ministerio de Educación (MINEDU) y en coordinación

con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y los gobiernos regionales y locales.

Artículo 4. Incorporación en la Educación Básica Regular

El Ministerio de Educación (MINEDU) dispondrá que, dentro del curso de Tutoría, se dedique una (1) hora semanal al desarrollo de contenidos de Educación Vial, orientados a:

- Normas y señales de tránsito.
- Movilidad sostenible y respeto al peatón.
- Prevención de accidentes y comportamiento responsable.
- Primeros auxilios básicos y actuación ante emergencias.
- Uso seguro de bicicletas y vehículos menores.

El MINEDU aprobará los lineamientos pedagógicos y materiales de apoyo en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio de Salud (MINSA).

Artículo 5. Incorporación en la Educación Superior Universitaria

Las universidades públicas y privadas incluirán en su malla curricular el curso electivo "Seguridad Vial y Primeros Auxilios", con carácter transversal a todas las carreras profesionales.

El curso deberá incluir:

- Fundamentos de seguridad vial y prevención de accidentes.
- Talleres de conducción segura (vehículos motorizados y no motorizados).
- Prácticas de primeros auxilios y respuesta ante emergencias.
- Análisis de casos y simulacros.

El desarrollo de talleres prácticos podrá realizarse mediante convenios con escuelas de conducción, bomberos voluntarios, Cruz Roja u otras entidades especializadas.

Artículo 6. Implementación progresiva

El MINEDU y la SUNEDU establecerán, mediante resolución, el cronograma de incorporación progresiva de los contenidos y cursos, garantizando su ejecución total en un plazo máximo de un (1) año a partir de la promulgación del reglamento de la presente Ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

PRIMERA. Financiamiento

La implementación de esta Ley se financiará con cargo al presupuesto institucional de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público. Podrán suscribirse convenios con organismos internacionales, gobiernos regionales, municipalidades y entidades privadas para fortalecer su ejecución.

SEGUNDA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo no mayor de noventa (60) días calendario, definiendo los lineamientos curriculares, estándares de capacitación docente y criterios de certificación de talleres.



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/10/2025 14:47:14-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/10/2025 10:51:13-0500



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ PALOMINO Roberto
Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/10/2025 14:48:45-0500



Firmado digitalmente por:
VARAS MELENDEZ Bias
Marcial FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/10/2025 17:34:07-0500



Firmado digitalmente por:
COAYLA JUAREZ Jorge
Samuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/10/2025 16:54:34-0500



Firmado digitalmente por:
LIMACHI QUISPE Nieves
Esmeralda FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/10/2025 12:22:46-0500



Firmado digitalmente por:
BERMEJO ROJAS Guillermo
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 22/10/2025 10:53:59-0500



Firmado digitalmente por:
QUISPE MAMANI Wilson
Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/10/2025 13:22:44-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS TÉCNICOS

El Perú registra una de las tasas más altas de mortalidad por accidentes de tránsito en América Latina (13,2 por cada 100,000 habitantes según la OMS). El Perú registra altos índices de mortalidad por siniestros viales, con cerca de 3,000 muertes anuales y más de 50,000 heridos, según el MTC.

La falta de educación vial sistemática en escuelas y universidades limita la formación preventiva de los jóvenes. Incluir contenidos dentro de Tutoría permite no sobrecargar la malla curricular, integrando la seguridad vial a la formación en valores, convivencia y ciudadanía. En la universidad, el curso electivo con talleres prácticos promueve la responsabilidad al conducir y la capacidad de respuesta ante emergencias, competencias útiles en la vida profesional.

La educación para la seguridad vial no solo busca prevenir accidentes, sino también promover valores como el respeto, la empatía, la disciplina y la responsabilidad ciudadana. Países que han incorporado estos contenidos en su currículo (España, Chile, Colombia) han logrado reducciones sostenidas en la siniestralidad vial.

Por tanto, esta Ley plantea una transformación educativa preventiva, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en especial los ODS 3 (Salud y bienestar), 4 (Educación de calidad) y 11 (Ciudades y comunidades sostenibles).

II. ANTECEDENTES

- Declaración Política de la ONU (2022): busca reducir a la mitad las muertes por siniestros viales al 2030.
- Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial al 2030 (MTC, 2023): reconoce la necesidad de fortalecer la educación vial como herramienta preventiva.
- Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021–2030 (ONU-OMS): promueve la inclusión de la seguridad vial en los programas educativos.
- Experiencias exitosas en América Latina: Chile y Brasil integraron contenidos de seguridad vial en educación básica, logrando descensos de hasta 30% en muertes viales en menores de 18 años.

III. EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Países como España, Chile y ciudades de Colombia (Bogotá) han implementado políticas e intervenciones de educación vial escolar, diseño seguro de entornos escolares y programas como Safe Routes to School. Evaluaciones rigurosas y perfiles nacionales muestran que estas acciones contribuyen a reducciones significativas de lesiones y/o mejoras en indicadores de siniestralidad en población infantil y juvenil, cuando se implementan de forma coordinada con medidas de infraestructura y control de velocidad. Las evidencias respaldan la inclusión obligatoria del curso de Seguridad Vial en la malla curricular como medida preventiva y complementaria a intervenciones de infraestructura y fiscalización.

- España

En diversas ciudades españolas se aplicaron programas de Safe Routes to School (SRTS) y paquetes escolares que combinan educación vial en el aula con intervenciones en el entorno (calmado de tráfico, pasos peatonales, señalización). Estas iniciativas incluyeron formación específica para estudiantes y campañas con familias y docentes.

Una evaluación cuasi-experimental del programa SRTS en Barcelona encontró reducciones significativas de las lesiones viales entre escolares en las escuelas intervenidas frente a grupos comparación; el efecto fue particularmente claro en peatones escolares. Esta evaluación aporta evidencia empírica del impacto directo que tienen las intervenciones escolares combinadas (educación + ambiente seguro) sobre la seguridad de niñas, niños y adolescentes.

El enfoque integral (educación + ingeniería + cumplimiento + vehículo seguro + post-atención) ha sido parte de la estrategia española de seguridad vial, y España consiguió reducciones notables en la tasa nacional de fallecidos por 100.000 habitantes (objetivos alcanzados hacia 2020 según análisis de organismos internacionales). Esto muestra que la educación vial escolar forma parte de un paquete de medidas efectivas.

La evidencia de Barcelona sugiere que la educación escolar combinada con medidas de entorno reduce lesiones en la franja escolar justo el tipo de intervención preventiva que el Proyecto de Ley pretende institucionalizar en los niveles básicos y en la formación inicial de docentes.

- Chile

CONASET (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito) desarrolló materiales y un programa curricular de Educación Vial dirigido a niveles básicos (documento de currículo disponible públicamente), orientado a enseñar normas, comportamiento seguro y convivencia vial desde primaria.

Chile ha puesto en marcha leyes y campañas (p. ej. la llamada "Ley de Convivencia Vial" y campañas de comunicación) y establece metas explícitas de reducción de fatalidades. Los perfiles de seguridad vial (ITF / WHO) muestran variaciones interanuales en la mortalidad vial: algunos indicadores han mejorado en ciertos grupos (peatones/ciclistas) aunque otros retos persisten (aumento de muertes entre usuarios de motos en años recientes). Esto indica que la educación puede contribuir, pero debe articularse con límites de velocidad, fiscalización y políticas de vehículo/infraestructura.

La experiencia chilena valida la incorporación curricular como herramienta preventiva, pero también subraya que la educación por sí sola no basta: debe complementarse con normas de velocidad, fiscalización y mejoras de infraestructura (política multisectorial).

- Colombia (Bogotá)

Bogotá adoptó desde la década de 1990 una línea proactiva de movilidad segura: programas de educación, Ciclovía, amplia red de ciclorrutas y, más recientemente, la adopción del enfoque Vision Zero / Safe System. Se han ejecutado iniciativas específicas alrededor de escuelas (mejoras de entornos escolares, campañas de comportamiento, gestión de velocidad y proyectos "Children First" / "Niños Primero").

Estudios y análisis de políticas urbanas en Bogotá documentan reducciones en colisiones peatonales en zonas escolares posteriores a intervenciones integradas (reglamentación y mejoras en el entorno escolar, campañas de cultura vial). Investigaciones académicas y reportes del ITF documentan que planes de gestión de velocidad y mejoras en infraestructura escolar se asocian con disminución de lesiones y mortalidad en el entorno escolar. Esto otorga respaldo empírico a la combinación: educación + entorno seguro + control de velocidad.

Bogotá muestra que, incluso en ciudades grandes y con altos niveles de motorización, una estrategia multisectorial con fuerte componente educativo produce resultados observables en la seguridad de niños y niñas.

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa no vulnera lo dispuesto por la Constitución Política del Perú, por el contrario, la aprobación de esta Ley complementará el marco existente:

- Ley N° 28044, Ley General de Educación, incorporando la educación vial como competencia transversal.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, reforzando el componente de prevención.
- Política Nacional de Seguridad Vial (MTC 2023–2030), alineando la acción educativa con sus metas estratégicas.

Refuerza la intersectorialidad entre los sectores Educación, Transportes, Interior, Salud y Ambiente.

V. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La presente norma no genera gasto alguno al erario nacional, ya que cumple con lo establecido en el artículo 76° del Reglamento del Congreso de la República, en concordancia con el artículo 79° de la Constitución Política del Perú. Por el contrario dentro de los costos y beneficios tenemos:

Costos:

- Diseño y validación curricular por MINEDU y MTC.
- Elaboración de materiales didácticos y capacitación docente en Tutoría.
- Convenios con instituciones especializadas para talleres universitarios.

Beneficios:

- Reducción de accidentes de tránsito.
- Disminución de costos hospitalarios y de pérdidas de productividad
- Formación de ciudadanía responsable y sostenible.
- Contribución a la mitigación del cambio climático mediante educación en movilidad sostenible.
- Formación de ciudadanos responsables y resilientes ante emergencias.
- Cumplimiento de compromisos internacionales (ODS 3 y 11).

VI. VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA NACIONAL

La presente iniciativa está directamente articulada con:

- La primera Política del Acuerdo Nacional relativa al Fortalecimiento del Régimen Democrático y del Estado de Derecho, la cual refiere que "la democracia representativa es la base de la organización del Estado de derecho, que se refuerza y profundiza con la participación ciudadana permanente".
- La segunda Política del Acuerdo Nacional relativa a Equidad y Justicia Social, la cual busca consolidar una política cultural que incentive los valores promotores del desarrollo, la responsabilidad ciudadana y la convivencia armónica entre los peruanos.

Asimismo, la presente iniciativa legislativa se articula con:

- Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial al 2030 (MTC).
- Política Nacional de Educación Ambiental (MINEDU-MINAM).
- Política Nacional de Salud Mental (MINSa), al abordar la prevención y el autocuidado.
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 3, 4, 11 y 13).
- Agenda 2030 de la ONU, que promueve la reducción de muertes por tránsito y el desarrollo de ciudades seguras.