

documentos

LA SEGURIDAD VIAL
DE LOS PEATONES
EN LAS ZONAS URBANAS

JORNADA ORGANIZADA POR
EL DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ
Y LA RED DE FISCALES DE SEGURIDAD VIAL DE ANDALUCÍA,
EN COLABORACIÓN CON CAJASOL
Celebrada en Málaga el 17 de Noviembre de 2010

documentos

documentos

documentos

LA SEGURIDAD VIAL
DE LOS PEATONES
EN LAS ZONAS URBANAS

**JORNADA ORGANIZADA POR
EL DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ
Y LA RED DE FISCALES DE SEGURIDAD VIAL DE ANDALUCÍA,
EN COLABORACIÓN CON CAJASOL**
Celebrada en Málaga el 17 de Noviembre de 2010

1º Edición

Tirada: 1200 ejemplares

Edita: DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ
C/ Reyes Católicos, 21
41001 Sevilla
Teléfono: 954 21 21 21 Fax: 954 21 44 97
<http://www.defensor-and.es>
defensor@defensor-and.es



Esta publicación esta sujeta a una licencia **Reconocimiento - NoComercial - Compartirigual (by-nc-sa)** 3.0 de Creative Commons. No se permite un uso comercial de la obra original ni de las posibles obras derivadas, la distribución de las cuales se debe hacer con una licencia igual a la que regula la obra original.

La licencia completa se puede consultar en la siguiente dirección:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/es/legalcode.es>

Depósito Legal: CA-326/2011

Maquetación e Impresión: Línea Offset, Chiclana de la Frontera.

ÍNDICE GENERAL

1. PRESENTACIÓN.....	7
2. ACTO INAUGURAL.....	11
3. PONENCIAS	17
3.1. LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO URBANO: ACTUACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL	19
3.1.1. Importancia de las ciudades	19
3.1.2. ¿Y por qué toca hablar de la seguridad vial en el ámbito urbano?.....	20
3.1.3. ¿Qué sabemos? (de todo esto)	21
3.1.4. ¿Pero, qué hace el Ministerio del Interior?.....	22
3.1.4.1. Un esfuerzo para incorporar a las ciudades a la política de seguridad vial:.....	22
3.1.4.2. La reforma del Código Penal y las policías municipales	22
3.1.4.3. Las ciudades y la reforma del procedimiento sancionador en materia de tráfico	23
3.1.5. Conclusión	24
3.1.5.1. Un esfuerzo para trabajar conjuntamente con las ciudades en materia de seguridad vial.....	24
3.1.5.2. Sobre el nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020 que está elaborando la Dirección General de Tráfico	25
3.1.6. Conclusión final	29
3.2. EL LABERINTO LEGAL DE LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO.....	31
3.3. LA TUTELA DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL: DISFUNCIONALIDADES Y RETOS PARA SU MEJOR PROTECCIÓN.....	41
4. INTERVENCIONES EN LA MESA REDONDA: DERECHOS Y DEBERES DE LOS PEATONES: ¿SON SEGURAS NUESTRAS CIUDADES?.....	47
4.1. PRESENTACIÓN DE LA MESA REDONDA.....	49
4.2. D ^a . ANA NOVELLA ROIG.....	53
4.2.1. Análisis de la realidad. Relación peatón-conductor en el ámbito urbano: Convivencia Cívica	53
4.2.2. El diseño urbano: Factor determinante para una Movilidad Segura y Sostenible	54

4.2.3. Nuestra contribución.....	55
4.3. D. JOSÉ MARÍA AROCENA ARAMBURU.....	59
4.4. D. MARIO ARNALDO FERNÁNDEZ.....	67
4.4.1. Nuevos planes europeos de seguridad vial.....	68
4.4.2. Infraestructuras.....	69
4.4.3. Nuevas tecnologías.....	69
4.4.4. Industria del automóvil.....	69
4.4.5. La educación y la formación de los peatones.....	70
4.4.6. Proceso continuo de formación.....	70
4.4.7. Cartilla de la seguridad vial.....	71
4.4.8. Alcohol y drogas.....	72
5. CONCLUSIONES.....	73
6. COMUNICACIONES.....	83
6.1. LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN LOS PASOS SOBREELEVADOS.....	85
6.1.1. Situación actual.....	85
6.1.2. Normativa.....	86
6.1.3. Intervención de la Fiscalía de Seguridad Vial de Andalucía.....	88
6.1.4. ¿Problema competencial?.....	90
6.1.4.1. Creación y mantenimiento de infraestructuras (carreteras y vías en general).....	90
6.1.4.2. Ordenación del tráfico y CIRCULACIÓN de vehículos en determinados espacios.....	91
6.1.4.3 Normas generales sobre vehículos, conductores y seguridad vial.....	93
6.1.5. Reacción de la Administración Local.....	97
6.1.6. Incidencia de esta norma en el Código Penal.....	98
6.1.7. Momento de la intervención del Fiscal.....	109
6.1.8. Actuación Preventiva (Administrativa) del Fiscal.....	109
6.1.9. Actuación del ciudadano y de otras instituciones públicas y privadas.....	116
6.2 COMUNICACIÓN ENVIADA POR EL GRUPO DE ATESTADOS DE LA POLICÍA LOCAL DE MÁLAGA.....	121
6.2.1. Introducción.....	121
6.2.2. Evolución.....	121
6.2.3. Accidentes de tráfico con fallecidos.....	123
6.2.4. Peatones.....	125
6.2.5. Canalización de paso peatonal con vallas en mediana....	126
6.2.6. Contadores automáticos en semáforo peatonal.....	127
6.3 COMUNICACIÓN ENVIADA POR D. MIGUEL ÁNGEL MEDEL JEREZ.....	129

1. PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

El pasado día 17 de Noviembre de 2010 tuvo lugar, en la ciudad de Málaga, la primera Jornada organizada por la Oficina del Defensor del Pueblo Andaluz y la Red de Fiscales de Seguridad Vial de Andalucía. La misma fue posible gracias a la colaboración de CAJASOL, el Ayuntamiento de Málaga y el Centro de Arte Contemporáneo de Málaga.

Con motivo de la misma y teniendo en cuenta el interés que suscitaron las distintas intervenciones efectuadas en la misma, decidimos, tal y como anunciamos durante su celebración, abordar la publicación de las ponencias que se presentaron, así como de las comunicaciones que nos han enviado los participantes y que hemos considerado que pueden ser de interés en relación con el tema propuesto.

Asimismo, hemos incluido un trabajo que, creemos, puede ser de interés para todos sobre un tema de actualidad, que ha sido objeto de atención en los medios de comunicación y en las quejas recibidas en la Institución del Defensor del Pueblo Andaluz, como es el de los riesgos para la seguridad vial que plantean los diseños de muchos de los pasos sobreelevados que existen en nuestros municipios, documento éste elaborado por D. Luis Carlos Rodríguez León, Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Andalucía.

En fin, de acuerdo con aquel compromiso presentamos esta publicación que ponemos a disposición no sólo de los participantes en la Jornada mencionada, sino de los organismos e instituciones que, pensamos, están interesadas en estas cuestiones.

Desde aquí deseo agradecer la colaboración que nos han prestado, facilitándonos sus ponencias, a los intervinientes en las mismas.

Espero que el camino que hemos iniciado continúe su andadura en próximos ejercicios, habida cuenta el justificado interés que las cuestiones relacionadas con la seguridad vial suscita en la sociedad.

2. ACTO INAUGURAL

2. ACTO INAUGURAL

*Sr. D. José Chamizo de la Rubia
Defensor del Pueblo Andaluz*

Deseo, en primer lugar, agradecer su colaboración para la realización de esta Jornada al Ayuntamiento de Málaga, representado aquí en la persona de su Alcalde, D. Francisco de la Torre Prados; al Fiscal Jefe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, D. Jesús García Calderón, y al Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Sevilla, D. Luis Carlos Rodríguez León, así como a los distintos ponentes que van a intervenir durante el desarrollo de la misma.

La cuestión que hoy nos convoca, la Seguridad Vial de los Peatones en Zonas Urbanas, por motivos obvios nos concierne a todos, aunque creemos que, salvo quienes por su profesión o por haber sido víctimas de accidentes conocen su entidad y dolorosas consecuencias, el resto de la sociedad no tiene una sensibilidad o una conciencia clara acerca de su trascendencia.

Con carácter general, sí existe una percepción social del riesgo que conlleva la Seguridad Vial. La OMS, en su informe de 2009, nos recuerda que todos los años más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos, calificándose esta siniestralidad de epidemia, por constituir la décima causa de muerte en todo el mundo.

De acuerdo con ello, como manifestábamos en el díptico de esta jornada, según el Barómetro de Opinión para la Seguridad Vial en su informe 2009, el 85,2% de los españoles manifiesta estar muy preocupado o bastante

preocupado por el tema. Una preocupación que se sitúa por detrás del paro, la inseguridad ciudadana y el terrorismo.

En relación con tales accidentes, cuando pensamos en víctimas graves y, sobre todo mortales, el común de los ciudadanos lo hacemos con la imagen de los terribles accidentes que, desgraciadamente, se producen en el día a día de las carreteras españolas y, de manera singular, los fines de semana y determinadas fechas del año. Ello por más que, tal y como conocemos todos los aquí presentes, en los últimos años se está registrando una importante disminución.

Pues bien, siendo cierto que la mayoría de víctimas mortales se produce en carretera, también lo es que un número importante de estos fallecimientos se registra en las zonas urbanas. Así, de acuerdo al Anuario Estadístico de 2009, de la DGT, de un total de 2.814 muertes producidas en accidentes de tráfico, 2.130 tuvieron lugar en la carretera y 684 en las zonas urbanas.

Si hablamos de víctimas de accidentes de tráfico, el número total de víctimas en nuestro país, en 2009, fue de 127.680. De ellas, resultaron accidentados en carretera 65.058 y 62.622 en zona urbana.

En fin, centrándonos más en el objeto de esta jornada, en lo que se refiere a los peatones, de un total de 10.889 víctimas, 9.640 se accidentaron en zonas urbanas, y el resto en carreteras y travesías. Con motivo de estos accidentes se ocasionaron 470 muertes, de las que 269 tuvieron lugar en las mencionadas zonas urbanas.

Estos datos, por sí sólo reclaman el que la Seguridad Vial en el espacio urbano sea objeto de atención relevante de los poderes públicos y, desde luego, de una sociedad que, en su quehacer cotidiano, no acaba de tener presente los riesgos que conllevan los desplazamientos peatonales en nuestros pueblos y ciudades.

En este sentido, es necesario recordar que, en estos accidentes, juega un importante papel la imprudencia del peatón al no utilizar los pasos semafóricos y de cebra, al cruzar de manera antirreglamentaria la calzada, al estar situado o marchar indebidamente por el arcén, al subir o bajar sin atención del vehículo, etc. No se puede obviar que, además de estos comportamientos antirreglamentarios, esos accidentes de tráfico se producen, también, por un exceso de confianza en los previsibles comportamientos de los conductores.

Por otro lado, somos conocedores de los riesgos que conllevan nuevos modelos de transitar y pasear por la ciudad como, por ejemplo, el de esa nueva tipología de habitante de la ciudad al que se ha denominado “peatón tecnológico” que vemos en nuestras calles disfrutando y abstraído (lo que puede resultar muy grave) con su radio, MP3, teléfono móvil, etc. lo que hace

que aumente aproximadamente un 40% el riesgo de tener un accidente en el viario público.

Esta es una realidad que evidencia, además de un cierto grado de irresponsabilidad de algunos comportamientos del peatón, la insuficiencia de las políticas destinadas a la formación de la ciudadanía en el ámbito de la educación vial.

Pero llegados a este punto, también debemos reflexionar sobre factores que inciden de una u otra manera en estos comportamientos o que directamente coadyuvan a que se produzcan los accidentes: los imprudentes y/o antirreglamentarios comportamientos de muchos conductores, una inadecuada distribución y/o localización de pasos de cebra en relación con las necesidades de los usuarios de los espacios públicos, la inadecuada señalización, el deterioro de ésta y, singularmente, de la pintura de los pasos de cebra, la inadecuada localización de contenedores, mobiliario urbano y señales, etc. que dificultan la visibilidad de peatones y automovilistas, el mal estado de la señalización semafórica, la no aplicación del régimen sancionador ante las faltas cometidas por los peatones, lo que genera una sensación de impunidad ante la realización de conductas que evidencian un riesgo cierto para ellos y terceros, etc.

Sin perjuicio de ello, creo que es preciso, también, reflexionar muy seriamente sobre si, más allá del discurso público, estamos apostando de verdad por un modelo de movilidad sostenible.

A la hora de la verdad, ¿Estamos realmente jerarquizando el protagonismo que, en un modelo de movilidad sostenible, debe tener el espacio peatonal, el transporte público y la bicicleta frente a la alternativa del uso del automóvil?. ¿Estamos plasmando ese compromiso público de sostenibilidad en la planificación urbanística, en la ejecución de las infraestructuras y en los planes de movilidad?.

En este sentido, es importante resaltar que no se trata de peatonalizar determinadas zonas de la ciudad, singularmente los centros históricos, tarea, en todo caso, inaplazable, sino que se trata de comprender y apostar por el protagonismo del peatón en el espacio público de la ciudad.

Ello supone dar continuidad a esos espacios estableciendo recorridos que realmente faciliten los desplazamientos peatonales seguros por toda la ciudad, combinados con una oferta suficiente de transporte público, facilitando al mismo tiempo el uso de la bicicleta.

Respecto de esta última, es preciso evitar que los itinerarios que se diseñen, supongan la ocupación de espacios destinados previamente a uso peatonal. Se trataría con ello de crear la imagen de que el ciclista es un aliado en la apuesta por la ciudad sostenible y no un nuevo competidor que ha

surgido en los espacios que ya tenía reservados el peatón y que provoca nuevas situaciones de riesgo en sus desplazamientos urbanos.

En fin, si me lo permiten y a modo de conclusión previa y, tal vez, apresurada, podríamos decir que la imprudencia de los peatones, en la mayoría de los casos, y la de los conductores de vehículos de motor en otros supuestos, son factores determinantes en los accidentes que se producen en nuestras ciudades en los que están implicados los peatones, pero esta realidad no puede obviar la responsabilidad de los poderes públicos en la eficaz tutela de los derechos de la ciudadanía, singularmente en lo que respecta a los Ayuntamientos que poseen amplias competencias en este ámbito.

Responsabilidad que se manifiesta, a nuestro juicio, en primer lugar, en la necesidad de prestar una mayor atención a la educación vial destinada a peatones y conductores para prevenir estos accidentes, incluyendo en sus campañas este problema. En segundo lugar, en la urgencia en evaluar, de manera singularizada, dentro de los planes de movilidad municipales, la calidad, seguridad y riesgos de los espacios peatonales actualmente existentes, auditando los puntos de riesgo, la situación y necesidades que demanda el estado actual de las infraestructuras peatonales. Comprometiéndose, a partir de la información obtenida, a elaborar un plan específico, debidamente presupuestado y calendarizado de adecuación y mejora del espacio peatonal para subsanar, en el horizonte temporal que se determine, las disfuncionalidades y carencias detectadas en la evaluación obtenida. Y, en tercer lugar, frente a los infractores, en la necesidad de asumir el compromiso, en realidad es una obligación legal, de utilizar los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico para sancionar tanto a los conductores, lo que ya se viene haciendo, como a los peatones, lo que no es habitual que se haga, al menos cuando sus componentes son singularmente negligentes poniendo en riesgo su vida y/o la de terceros.

En fin, esperamos y deseamos que este foro sea útil para reflexionar y proponer medidas que hagan más seguras nuestras ciudades, en beneficio de una ciudadanía que debe sentirse segura cuando usa y disfruta el espacio público.

Muchas gracias por su atención.

3. PONENCIAS

3. PONENCIAS

3.1. LA SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO URBANO: ACTUACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL.

*D^a. Trinidad Hernández Mendez,
Jefa Provincial de Tráfico de Málaga.*

3.1.1. Importancia de las ciudades.

Las ciudades son el gran activo de este país. Todos los cambios empiezan en las ciudades. Compartir la vía pública, respetar el espacio público, pensar en los demás, el cumplimiento de las normas de convivencia ... todo es pedagogía y la calle es una gran escuela. El reto de todos es aprovechar las inmensas posibilidades de nuestras ciudades para hacer pedagogía urbana, civismo y ciudadanía.

Las ciudades son uno de los principales generadores de actividad económica y empleo.

Basta recordar que el 72% de la población europea vive en las ciudades y que el 85% del PIB de la Unión Europea se genera en las ciudades.

Por tanto, toca hablar de nuestras ciudades. **Y hablar de la importancia de la movilidad.**

Uno de los grandes cambios que se están produciendo en nuestras ciudades, es el que se refiere a la forma y modo de desplazarse.

Todos hemos aprendido que la espiral del tráfico no podía ir aumentando

indefinidamente porque la congestión, el ruido, la contaminación y el deterioro del paisaje urbano que comporta la presencia masiva del automóvil es incompatible con el objetivo de mejorar la calidad de vida en nuestras ciudades.

Todos hemos aprendido a pasar de hablar de circulación donde el protagonista es el automóvil a hablar de movilidad donde el protagonista es el ciudadano y sus diversas formas de desplazarse.

El nuevo modelo de movilidad urbana parte de las premisas de que los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta) deben tener prioridad sobre los motorizados, que entre los desplazamientos motorizados el transporte público debe tener prioridad sobre el transporte privado, que dentro del transporte privado, hay que dar una especial consideración a la distribución de mercancías porque afecta a la actividad económica y que al final hay que hacer un uso racional del automóvil.

Y conviene no olvidar que la condición previa indispensable para una buena política de movilidad es una buena política urbanística.

La competitividad futura de nuestras ciudades se juega también en el terreno de la movilidad. Nuestras ciudades serán más o menos competitivas en función de cómo resuelvan sus problemas de movilidad.

La creciente sensibilidad de los ciudadanos sobre el medio ambiente exige que los modelos de movilidad urbana sean sostenibles.

Pero la movilidad urbana además de sostenible debe ser segura.

3.1.2. ¿Y por qué toca hablar de la seguridad vial en el ámbito urbano?

- Porque hay más accidentes con víctimas en zona urbana que en la carretera.
- Porque en el año 2009, el 54% del total de los accidentes con víctimas en España, se produjeron en zona urbana, (Es verdad que el 78% de las víctimas mortales se producen en la carretera).
- Porque en el año 2009, el 50% de los heridos (graves y leves) se produjeron en zona urbana.
- Porque en el año 2009 tenemos registrados 47.462 accidentes con víctimas en nuestras ciudades con el resultado de 584 fallecidos, 5.175 heridos graves y 56.863 heridos leves. Estos 47.500 accidentes con víctimas en zona urbana son 47.500 buenas razones para preocuparse y ocuparse de la seguridad vial en nuestras ciudades.

- Porque en el período 2003-2009 el descenso de las víctimas mortales en carretera ha sido del 52%. Sin embargo en las ciudades, a pesar que también se ha registrado un descenso significativo, este ha sido menor, ha sido del 36%.
- Porque en el mismo periodo el descenso de los heridos graves en carretera ha sido del 54% mientras que en las ciudades ha sido del 29%

Es normal, aquí, y en toda Europa, que el descenso de la siniestralidad en las ciudades sea menor y más lento que en la carretera.

- Y porque la accidentalidad en nuestras ciudades tiene unas características propias: Los atropellos son un problema eminentemente urbano, la disciplina en los semáforos es un problema eminentemente urbano, la convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento es un problema eminentemente urbano, la creciente presencia de motocicletas como alternativa al automóvil para los desplazamientos urbanos o la irrupción de las bicicletas son todos retos específicos de nuestras ciudades.

Aquí conviene recordar que todos los viajes empiezan y acaban en una ciudad o un pueblo. En las zonas urbanas es donde diariamente se realizan más desplazamientos.

3.1.3. ¿Qué sabemos? (de todo esto).

- Sabemos que en las ciudades es donde se aprende a conducir.
- Sabemos que hay que priorizar la seguridad sobre la fluidez
- Sabemos que hay que seguir promoviendo el transporte público.
- Sabemos que hay que proteger al peatón porque es más vulnerable y porque todos somos peatones.
- Sabemos que las bicicletas piden un mayor protagonismo en los desplazamientos en la ciudad y hay que preverlo y protegerlos.
- Sabemos que si los turismos circulan a unas velocidades máximas de 30 o 50 Km./h y todos sus ocupantes llevan puesto el cinturón de seguridad o la sillita de retención infantil, en caso de colisión solo sufrirán lesiones leves. La eficacia de los elementos de seguridad de los vehículos están testados a 60 Km./h.
- Sabemos que la disciplina en los semáforos y el respeto de la prioridad en los cruces son básicos y fundamentales para la seguridad en nuestras calles.

- Sabemos que las policías locales tienen un especial protagonismo para dar seguridad a los ciudadanos, para garantizar su derecho a una movilidad segura y para salvaguardar el orden y la disciplina en la vía pública.
- Y sabemos que en seguridad vial se están haciendo muchas y muy buenas cosas desde los Ayuntamientos.

3.1.4. ¿Pero, qué hace el Ministerio del Interior?

3.1.4.1. Un esfuerzo para incorporar a las ciudades a la política de seguridad vial:

Las ciudades y el permiso por puntos.

Cuando se estaba elaborando la ley del permiso por puntos se planteó hacerlo solo para la carretera.

Todo hubiera sido mucho más fácil, la Guardia Civil pondría las denuncias y desde la DGT se tramitarían las pérdidas de puntos.

Al final se decidió incorporar el sistema del permiso por puntos a las ciudades, al ámbito urbano.

¿Por qué?

Pues porque era una espléndida oportunidad para incorporar las ciudades a la política de seguridad vial.

Porque aunque no era competencia directa de la Administración del Estado valía la pena hacer el esfuerzo para no dejar descolgadas a las ciudades de un problema que también es suyo.

Ustedes saben y conocen las dificultades que hemos tenido para la extensión del permiso por puntos a las ciudades pero ahora, visto en perspectiva, fue una buena decisión.

Ejemplo: Provincia de Málaga, están incorporados todos aquellos Ayuntamientos a los que la Diputación Provincial les tramita el procedimiento sancionador (80%) y los principales Ayuntamientos de la provincia.

3.1.4.2. La reforma del Código Penal y las policías municipales.

Más de la mitad de las diligencias por delitos contra la seguridad del tráfico, las realizan las policías municipales.

Los delitos de alcoholemia están más en las ciudades que en la carretera y aquí el trabajo de las policías municipales, en funciones de policía judicial y a las ordenes de los fiscales, está siendo decisiva.

Los delitos de conducir sin haber obtenido nunca ningún tipo de permiso de conducir están más en las ciudades que en la carretera.

Aquí también la participación de las policías locales está siendo determinante.

Los delitos de tráfico han ayudado a consolidar el trabajo conjunto entre los fiscales de seguridad vial y las policías locales en funciones de policía judicial, que no es poco.

3.1.4.3. Las ciudades y la reforma del procedimiento sancionador en materia de tráfico.

El pasado 25 de mayo entró en vigor la Reforma de la Ley de Tráfico que simplifica el procedimiento sancionador.

Todos sabemos que la vigilancia y control de la disciplina en las vías públicas es importante para la seguridad vial.

Y todos sabemos que la inmediatez entre la infracción y la sanción ayuda a la pedagogía del sistema sancionador en materia de tráfico.

Pues bien, el proyecto de ley de reforma del procedimiento sancionador estaba consensuado con la Federación Española de Municipios y Provincias.

¿Por qué?

Pues porque la mayoría de las denuncias a la Ley de Tráfico las formulan las policías locales y las tramitan las corporaciones locales.

Les recuerdo que en nuestro país se tramitan unas 15 millones de denuncias al año, de las que 5 millones corresponden a la carretera y 10 millones corresponden a los ayuntamientos.

Quiero destacar la sorpresa de la Federación Española de Municipios y Provincias y de los ayuntamientos de las grandes ciudades de este país, primero porque nos acordásemos de ellos, luego porque escuchásemos sus problemas y después porque hablábamos el mismo lenguaje. Algunos de los artículos han sido redactados íntegramente por ellos porque simplemente tenían toda la razón.

3.1.5. Conclusión

Todo ello ha supuesto reforzar la autoridad de los ayuntamientos en general y de las policías locales en particular para salvaguardar el orden y la disciplina en la vía pública.

3.1.5.1. Un esfuerzo para trabajar conjuntamente con las ciudades en materia de seguridad vial.

Con fecha 20 de febrero de 2007, el Ministerio del Interior y la Federación Española de Municipios y Provincias suscribieron un Convenio Marco de colaboración, cooperación y coordinación en materia de seguridad ciudadana y seguridad vial.

El punto VII de la exposición del citado convenio expresa la necesidad de desarrollar una acción pública coordinada en el ámbito urbano con el firme objetivo de reducir la accidentalidad de tráfico, aconsejando extender a esta materia la colaboración entre el Estado y los Municipios.

Con fecha 25 de noviembre de 2009 y bajo el paraguas del Convenio Marco, la Dirección General de Tráfico y la FEMP suscribieron un Convenio Específico de colaboración en materia de seguridad vial.

En desarrollo de este convenio se han hecho o está previsto hacer las siguientes acciones:

- Organización de un Encuentro de Ciudades para el intercambio de las mejores prácticas en materia de seguridad vial.

Se celebró en Gijón los días 22 y 23 de octubre del 2009.

Participaron en su organización la Federación Española de Municipios y Provincias, el Servei Catalá de Trànsit, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Dirección General de Tráfico.

Asistieron más de 500 representantes de los municipios.

La asistencia puso de manifiesto el interés del tema y las muchas y buenas iniciativas que se están haciendo desde los ayuntamientos.

A la vista del éxito del encuentro se aprobó que tuviera carácter bianual y, en consecuencia, en febrero del año 2011 se celebrará el II Encuentro en Córdoba.

- La elaboración conjunta de un nuevo convenio básico entre la DGT y los ayuntamientos para promover la coordinación y colaboración en materia de seguridad vial.

El nuevo texto del convenio responde a la diversidad de obligaciones

y relaciones que se establecen entre los Ayuntamientos y la DGT y de la diversidad de materias y ámbitos a los que afectan.

El acuerdo se establece sobre la base del cumplimiento de las obligaciones de transmisión y consulta de datos por ambas partes: por una parte el acceso a los datos de los registros de conductores y vehículos de la DGT y por la otra sistematiza y ordena el envío de puntos y datos de accidentes de tráfico de los ayuntamientos.

3.1.5.2. Sobre el nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020 que está elaborando la Dirección General de Tráfico.

Estamos trabajando en la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial para el período 2011-2020.

Ya puedo adelantarles que la seguridad vial en el ámbito urbano es una de las líneas estratégicas de actuación.

Los trabajos previos de diagnóstico nos dicen que las características de la siniestralidad en zona urbana son los siguientes:

- Los accidentes de tráfico con víctimas en zona urbana representan en más el 50% del total de accidentes de tráfico con víctimas: 47.462 accidentes con víctimas, con 584 fallecidos, 5.175 heridos graves y 56.836 heridos leves.
- El 70% de los fallecidos eran hombres y el 30% mujeres.
- Atención a la gente mayor de más de 75 años. Mirando la serie de los últimos diez años, en el año 2009 por primera vez el grupo de 75 o más años es el grupo de edad con más fallecidos. 114 fallecidos que supone el 19,5%, en un porcentaje parecido entre hombres y mujeres.
- Los jóvenes entre 15 y 24 años es el grupo de edad que más ha reducido el número de víctimas mortales desde el año 2003, con una reducción del 57%, (238 fallecidos en el 2003 por 102 fallecidos en el 2009), seguido del grupo de edad entre 25 y 34 años con una reducción del 33,3% (153 fallecidos en el 2003 por 102 en el 2009).
- El grupo de edad entre 45 y 54 años es el único que ha aumentado el número de fallecidos en los últimos años +3,3% (61 en el 2003 y 63 en el 2009).
- Hay menos accidentes en fin de semana pero son más graves. En zona urbana, al contrario de lo que ocurre en la carretera, es durante el fin de semana cuando se producen menos accidentes, sin embargo

estos son más graves. En el año 2009, durante el fin de semana se registraron 157 fallecidos, el 27% del total de fallecidos.

- Los accidentes por la noche son más graves. El índice de gravedad de los accidentes en zona urbana es mayor por la noche (1,8 fallecidos por cada 100 accidentes) que durante el día (1,1 fallecidos por cada 100 accidentes)
- Los cruces son importantes. Aproximadamente el 50% de los accidentes con víctimas en las ciudades se producen en los cruces. En el año 2009 representaron el 48% en los que fallecieron 210 personas (el 36% de los fallecidos en zona urbana) y resultaron heridas 29.907 personas (el 48% de los heridos en zona urbana)
- TURISMOS: 101 fallecidos, 891 heridos graves y 23.598 heridos leves.

La cifra de fallecidos se ha reducido espectacularmente en los últimos años -63 % desde el año 2000. 271 fallecidos en el 2000 por 101 en el 2009.

Las colisiones laterales y fronto laterales en los cruces son el tipo de accidente más frecuente en zona urbana. El 24% de las víctimas mortales en zona urbana se produjeron en este tipo de accidentes.

Los elementos fundamentales son el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, el respeto a los límites de velocidad y la disciplina en los semáforos.

En Barcelona, en todo el año 2008 no hubo ningún muerto en turismo.

Si llevamos el cinturón y respetamos los límites de velocidad no tiene porque haber fallecidos en la ciudad. Pueden haber heridos pero no muertos.

- MOTOCICLETAS: 113 fallecidos, 1.416 heridos graves y 11.545 heridos leves.

Son el nuevo gran protagonista de la movilidad en nuestras ciudades de los últimos años.

El parque ha aumentado espectacularmente.

Son una buena alternativa al automóvil para los desplazamientos urbanos.

La mayoría de accidentes son en los cruces y por alcance.

Los accidentes en moto se producen mayoritariamente en zona urbana que concentra el 70% de los accidentes y el 70% de los heridos.

Pero los fallecidos se concentran en la carretera con el 73% de los fallecidos.

Atención porque más de la mitad de los motoristas fallecidos en las ciudades iban en motos de más de 500 c.c. El 56% de los motoristas fallecidos utilizaban motos de más de 500 c.c y solo el 16% llevaban motos de 125 c.c.

Los accidentes se producen mayoritariamente en los cruces. El 45% fueron colisiones fronto-laterales o laterales. Y el 18% por alcance.

Medidas

- Repensar el diseño viario teniendo en cuenta a las motocicletas.
- Promover los sistemas de distribución de frenada o abs en las motocicletas.
- Cursos de conducción segura.
- Equipamiento.
- BICICLETAS: 13 fallecidos, 221 heridos graves y 1.947 heridos leves

Los accidentes en bicicleta se producen mayoritariamente en zona urbana con el 70% de los accidentes y aunque el 80% de los fallecidos son en carretera, el 67% de los heridos son en zona urbana.

El 76% de los accidentes en los que se ve implicada una bicicleta son por colisión con otro vehículo

Es un medio muy seguro en contra de lo que la gente piensa

Ha aumentado y queremos que continúe aumentando como modo de desplazamiento.

El reto es garantizar su seguridad en la convivencia con los otros modos de desplazamiento.

Medidas

- Elaborar una guía de buenas prácticas sobre el diseño de infraestructuras para las bicicletas.
- Fomentar la construcción de carriles bici segregados
- Fomentar los sistemas de bicicletas públicas
- Promover el uso del casco y de prendas reflectantes entre los ciclistas.
- Vigilancia y control del uso de luces por la noche en las bicicletas.
- Actualización de la normativa referida a la bicicleta.
- PEATONES Y ATROPELLOS: 269 fallecidos, 1.585 heridos graves y 7.786 heridos leves.

Los atropellos son importantes ya que los peatones fallecidos suponen el 46,1% sobre el total de fallecidos en zona urbana en el 2009 y se mantiene estable alrededor del 41% desde el año 2000.

Los peatones atropellados suponen el 30,6% de los heridos graves que se producen en zona urbana.

Un buen dato. Los peatones atropellados en nuestras ciudades han disminuido en un 25% desde el año 2003. (363 peatones fallecidos en el 2003 por 269 en el 2010)

Atención con la edad. Los peatones de más de 75 años fallecidos en atropello en ciudad suponen el 40% del total de peatones fallecidos con un porcentaje análogo entre hombres y mujeres. (105 sobre 269)

El 93% de los niños atropellados fueron en zona urbana, siendo las horas de mayor siniestralidad a la salida de la escuela.

Y el 33% de los peatones fallecidos, es decir, 1 de cada 3, cruzaban por fuera del paso de peatones.

Medidas

- Incorporar los desplazamientos a pie en las políticas de movilidad sostenible

- Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro de las infraestructuras urbanas para los peatones

- Pacificación del tráfico mediante la promoción de zonas 30

- DISCIPLINA:

Semáforos

Pasos de peatones

Velocidad

Cinturón y casco

Alcohol y conducción

- Sobre la Movilidad Urbana

Por último decirles que la condición previa indispensable para una buena política de seguridad vial urbana es una buena política de movilidad.

Hay que trabajar para una movilidad urbana sostenible y segura.

Hay que promover la cultura de una movilidad urbana sostenible y segura

Hay que difundir el Libro Verde sobre Movilidad Urbana aprobado por la Comisión Europea el 25 de septiembre del 2007.

El Programa de Acción Europeo sobre Movilidad Urbana aprobado por la Comisión Europea el 30 de septiembre de 2009.

Hay que seguir con atención la tramitación del proyecto de ley de Economía Sostenible. La sección 3ª está dedicada a la “movilidad sostenible” y su art. 102 establece la obligación de los municipios de más de 100.000 habitantes de elaborar planes de movilidad urbana. Estos planes son una espléndida oportunidad para incorporar la seguridad vial a los planes de movilidad urbana y conseguir que los planes urbanos consoliden modelos de movilidad sostenible y segura.

Hay que consolidar el Observatorio de la Movilidad Urbana.

Hay que avanzar desde las ordenanzas municipales de circulación hacia las ordenanzas municipales de movilidad.

Hay que conseguir que el diseño de la vía pública que proteja a los peatones y ciclistas: calmar el tráfico, zonas 30, camino escolar seguro y carriles bici.

Y habrá que gestionar la velocidad en los accesos a las poblaciones con criterios medioambientales y de máxima seguridad.

3.1.6. Conclusión final.

- La seguridad vial en nuestras ciudades es un tema que nos preocupa y ocupa.
- Todos estamos llamados a colaborar porque la seguridad vial, como dice la Unión Europea, es una responsabilidad compartida.

Quiero agradecerles a todos su interés y su ayuda en este reto colectivo.

3.2. EL LABERINTO LEGAL DE LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO.

*D. Juan Guerrero Pérez,
Ex Presidente Adjunto del Instituto de la
Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE.*

LABERINTO LEGAL DE LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO

Juan Guerrero Pérez

Málaga, 17 de Noviembre de 2010



“La seguridad Vial es
responsabilidad de todos”

LABERINTO LEGAL DE LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO

- No procedimientos jurídicos.
- Diferentes caminos Legales.
- Resarcir daños.
- Diferentes consecuencias.

LABERINTO LEGAL DE LAS VÍCTIMAS DE TRÁFICO

ACCIDENTES DE TRAFICO : EL DIA DESPUES

DIA ANTES

DIA DESPUES

VIDA NORMALIZADA

- * *Persona*
- * *Familia*
- * *Escuela*
- * *Universidad*
- * *Trabajo*
- * *Sociedad*
- * *Economía*

VIDA ➤ Autónoma Independiente



TIPOS DE ACCIDENTES

1. SINIESTROS CON UN SOLO VEHÍCULO.
2. SINIESTROS ENTRE DOS VEHÍCULOS ASEGURADOS.
3. SINIESTROS CON VARIOS VEHÍCULOS.
4. SINIESTROS CON VEHÍCULO NO ASEGURADO O ROBADO.
5. SINIESTRO CON ATROPELLO A PEATÓN O CICLISTA.

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

- 1. SERVICIOS MÉDICOS DE URGENCIA**
- 2. ATESTADOS**
- 3. SERVICIOS SANITARIOS (HOSPITAL)**
- 4. FAMILIARES.**

4. FAMILIA

- Agresión al sistema familiar
- Crisis del equilibrio = homeostasis familiar:
 - Afrontamiento
 - Derrumbamiento
 - Muerte
- Negociación con profesionales sanitarios
- Negociaciones legales
- Reformulación de los roles familiares
- Recuperación de la energía/cohesión futura del sistema familiar

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

- 5. Gestionar la baja laboral.**
- 6. Parte del siniestro a la compañía de seguros.**
- 7. Contratación de abogado.**
- 8. Remisión del parte de lesiones y atestado al Juzgado.**

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

- 9. Buscar las actuaciones judiciales.**
- 10. Presentar denuncia al Juzgado.**
- 11. Concurrencia de culpas.**
- 12. Recabar testigos presenciales.**

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

- 13. Otorgar poder a Abogado y Procurador.**
- 14. Citación del Juzgado para declaración.**
- 15. Citación por los Servicios Médicos de la Aseguradora.**
- 16. Cita con el médico forense del Juzgado.**

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

- 17. Contratar medios de desplazamiento.**
- 18. Solicitar pensión provisional.**
- 19. Someterse a tribunal médico.**
- 20. Gestión de la pensión de la Seguridad Social.**

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

21. Ayuda Familiar, contratación empleada de hogar o sanitaria.
22. Intento de transacción de indemnizaciones.
23. Daños materiales.
24. Soportar la lentitud de la Administración de Justicia.

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

29. Sentencia firme.
30. Ejecución de sentencia.
31. Consorcio de Compensación de Seguros.
32. Pagar honorarios Abogado y/o Procurador.

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

25. En caso de apelación: Esperar sentencia en segunda instancia.
26. En caso de archivo: Esperar título ejecutivo.
27. Procedimiento ejecutivo en caso de no transar título ejecutivo.
28. Vía Civil.

LABERINTO LEGAL: DESARROLLO

Otros casos:

1. Víctimas fuera de todos los procedimientos.
2. Siniestros producidos por vehículos extranjeros.

REQUISITOS EN CASO DE FALLECIMIENTO

1. Fallecido conductor del vehículo causante del siniestro.

- Certificado de defunción.
- Testamento o declaración de herederos.
- Solicitud sellada por Hacienda de la liquidación del Impuesto de Sucesiones.

REQUISITOS EN CASO DE FALLECIMIENTO

2. Cuando es víctima perjudicada del siniestro.

- Autopsia.
- Libro de Familia.
- Perjudicados según Tabla Ley 30/95 (Baremo de indemnizaciones).

REQUISITOS EN CASO DE FALLECIMIENTO

3. Requisitos que solicita el consorcio.

- Certificado de últimas voluntades.
- Testamento.
- En defecto del testamento, Declaración de Herederos o Acta de Notoriedad.

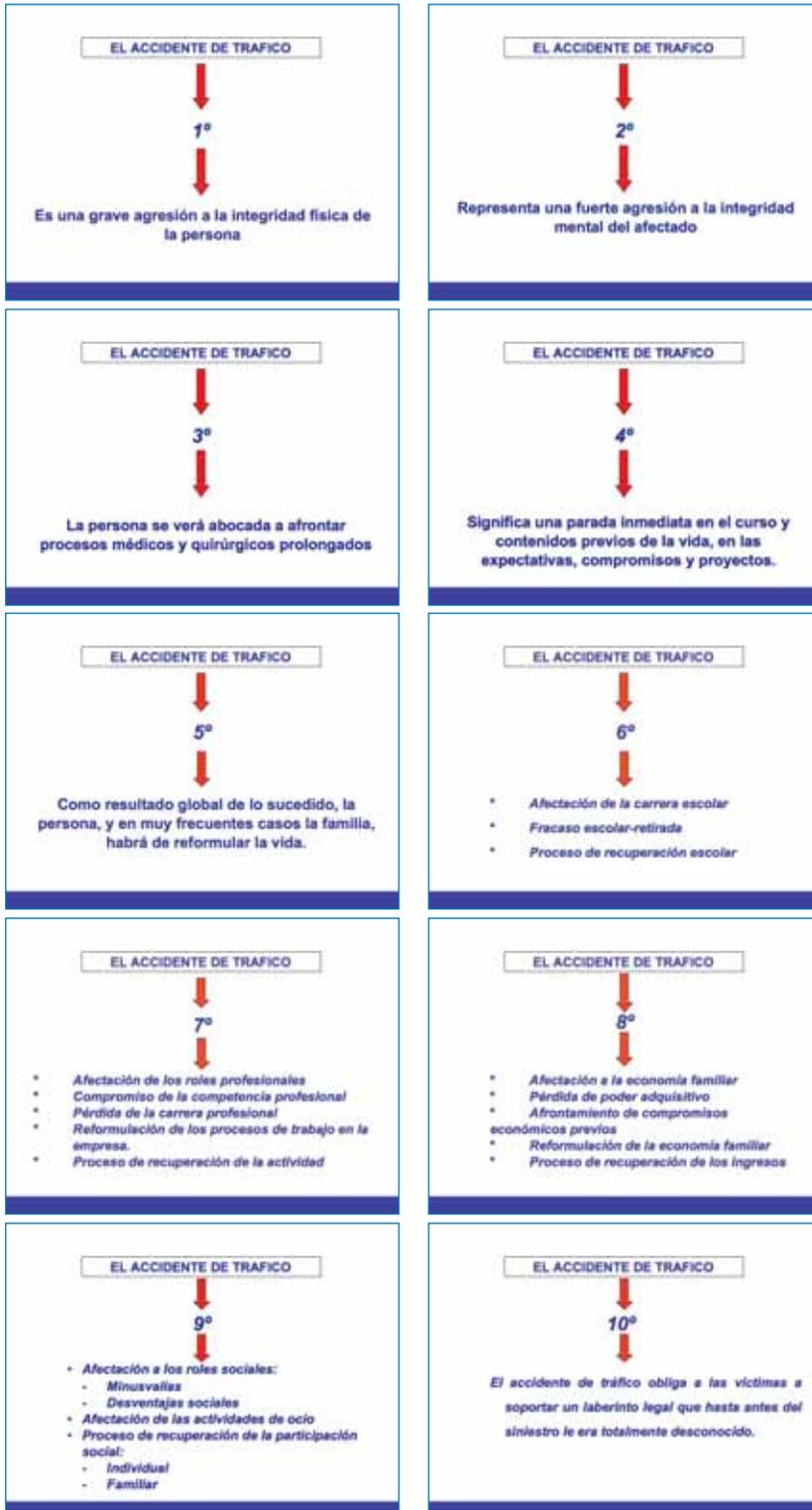
TIPOS DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES

- **Vía Penal**
 - Diligencias previas.
 - Juicio de Faltas.
 - Procedimiento abreviado.
 - Diligencias urgentes.
 - Juicios rápidos.

TIPOS DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES

- **Vía Civil:**
 - Verbal.
 - Ordinario.
 - Ejecutivo.
- **Vía Contenciosa-administrativa:**
 - Procedimiento abreviado.
 - Procedimiento ordinario.

CONCLUSIONES



La seguridad vial no debe ser labor de los organismos públicos. Las entidades privadas y la sociedad en general también deben tener un papel protagonista.

“ La Seguridad Vial es responsabilidad de todos ”

3.3. LA TUTELA DE LOS DERECHOS DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL: DISFUNCIONALIDADES Y RETOS PARA SU MEJOR PROTECCIÓN.

*Sr. D. Bartolomé Vargas Cabrera,
Fiscal de Sala del Tribunal Supremo,
Coordinador de Seguridad Vial.*

Continuando con el programa de esta Jornada, me corresponde hablar de la tutela de las víctimas de los accidentes de tráfico. Con ello comenzamos a tratar tal vez de la fibra más sensible de todo lo referente a la seguridad vial. No sólo para las personas que resultan ser víctimas de esta siniestralidad sino, también, para el resto de la ciudadanía.

Llegados a este punto, quisiera hacer una consideración previa de orden ideológico, cultural o filosófico, y que está latente en las Memorias de la Fiscalía que se publican todos los años; las tenéis a vuestra disposición en la página web de la Fiscalía General del Estado. Podréis comprobar que hemos iniciado un proyecto de investigación novedoso en torno a las consecuencias éticas de los accidentes de tráfico, tratando de ver un poco más allá del tratamiento que habitualmente viene recibiendo este mundo de la seguridad vial, analizándolo con nuevas perspectivas. En ese Proyecto en el que colaboran muy activamente, expertos, como Reyes Maté, y otros filósofos, y sociólogos, intentamos desvelar el mundo de las ideas que late debajo de

cuestiones relacionadas con el tráfico viario como las que se debaten en estas y otras muchas sesiones.

Aparentemente el tráfico y la seguridad vial son temas a abordar con medidas e instrumentos de naturaleza científico-técnica adoptados con criterios de neutralidad y que permitan gestionar la seguridad de los usuarios y peatones, la concienciación de los riesgos que implica el tráfico rodado etc. Todo ello, es cierto, pero creemos que es necesario profundizar más, porque la “batalla” de las ideas hay que “ganarla” con respeto a las de todos. Y es que las ideas influyen mucho más de lo que creemos en los comportamientos. Es más, contrariamente a lo que a veces pensamos, de manera consciente o inconsciente funcionamos según las que tenemos y, sin embargo no les prestamos la debida atención.

De acuerdo con ello y dentro de la investigación en la que estamos embarcados, deseo trasladarles algunas de las que van surgiendo en el debate abierto planteado con el fin de impulsar la participación de todos.

La primera es que el tráfico rodado no es sino el trasunto del modelo social en el que vivimos. En efecto, tenemos un modelo social determinado con sus pros y sus contras, con sus componentes de solidaridad y de insolidaridad, de egoísmo, de violencia... En fin, todo eso está presente en nuestro perfil societario.

La sociedad “circulante” es la misma que la que está aquí reunida, que realiza sus actividades en los distintos centros de trabajo, que desarrolla su vida personal y familiar en sus hogares, que se divierte en los espacios de ocio, etc.

Cuando pensamos en la carretera, es preciso tener presente que ese modelo y los comportamientos de las personas que lo integran se traslada de escenario pero los actores y, en gran medida, los roles son los mismos.

Aquí, en el espacio destinado al tráfico rodado, la convivencia entre los miembros de esa sociedad es muy singular, se lleva a cabo con un automóvil, con una maquina frente a otras personas que están en otra maquina. No hay un contacto personal pero se sienten, a veces, se sufren los comportamientos de “los otros”. Yo mismo, que soy conductor desde hace 33 años, muchas veces me he visto forzado a “convivir” con ese conductor que te adelanta de forma negligente o violentamente, el que te lanza por la calle un reproche injustificado.

Y, al mismo tiempo, en muchas ocasiones, también me he encontrado, en cambio con ese otro tipo de conductor que me deja el paso, que es educado o si quieren que da la prioridad a otros, que facilita las maniobras de los demás conductores, que respeta las señalizaciones y las normas de circulación, etc.

En fin, me he topado también, como sin duda ustedes, con el conductor que me echa las luces porque hay un control de la Guardia Civil buscando la complicidad para eludir la ley. Por tanto, ésta es la primera reflexión que les quería transmitir y es la de que, de una u otra manera, el modelo social se traslada, o mejor aún tiene su proyección, en las relaciones y comportamientos que se producen en la carretera.

La segunda reflexión a la que quiero dedicar unos comentarios en esta intervención, se centra en una cuestión que tiene su origen en el tráfico rodado y la seguridad vial, pero con consecuencias que van mucho más lejos. Me refiero a las víctimas del tráfico rodado. Sinceramente, no creo que, hasta ahora, hayamos dedicado la atención que se merecen estas personas, sean las víctimas directas afectadas por los siniestros o sus familiares.

Pensar en ellas nos sitúa necesariamente más allá del ámbito del tráfico y la seguridad vial y nos lleva a pensar en el dolor y el desamparo de personas que sufren las consecuencias de un modelo social y de vida pero que, si me lo permiten en cierta medida son consideradas víctimas de segunda categoría.

Junto a la preocupación y protección, de todo punto necesaria, hacia las víctimas de otros tipos de acciones criminales, que cuentan con un más que justificado rechazo social, nos encontramos con las víctimas de tráfico que no obtienen ese respaldo, ese apoyo social, que sería necesario y de los poderes públicos, que están demandando.

Como les decía, hemos visto las de otras infracciones penales, tales como las de violencia de género, que han estado sufriendo ese terrible drama a lo largo de la historia de la humanidad y ahora, gracias a la conciencia y sensibilidad que se ha creado sobre él, visualizamos socialmente toda la gravedad del problema y la necesidad de abordarlo con medidas de distinta naturaleza.

Sin embargo, al hablar de víctimas de tráfico, no acabamos de visualizarlo, de percibirlo y, en gran medida, continúa habiendo un cierto silencio, cuando las cifras son verdaderamente impactantes y en Andalucía, donde estamos, hay muchísimas personas afectadas por los accidentes. Pero no son números sino personas individuales con daños colaterales, como se producen en otros fenómenos de violencia. En efecto, como les comentaba no es sólo el daño, la soledad y el dolor de las víctimas, es todo el entorno, familiar y personal, es el impacto que causa en la comunidad, barrio o pueblo al que pertenece.

Pero ¿por qué ha estado fuera de nuestra mirada personal, de nuestra sensibilidad social todo ese mundo de sufrimientos, daños, perturbaciones...?. Las respuestas pueden ser varias, pero hay algunas en las que deseo detenerme.

En primer lugar vivimos en un mundo en el que prima, todavía, la consecución del beneficio sobre el progreso humano. En éste modelo los Estados se preguntan cuáles son los beneficios económicos de toda índole derivados de la industria automovilística y los costes de los accidentes de tráfico. Pues bien, si en esa relación la balanza está inclinada, en el cómputo de ganancia total, claramente a favor de la industria, aunque se adopten medidas tendentes a prevenir los riesgos del tráfico rodado, serán insuficientes. No se puede olvidar que cada medida normativa implica cambios sustanciales en la producción y política de ventas de la industria de automóviles. La alianza de poderes públicos y los sistemas de producción es una constante en la historia de los estados.

Pero esa invisibilidad social de las víctimas de tráfico viene también asociada, y es ésta una segunda reflexión que deseo hacer, a una idea de progreso, a la que el automóvil ha estado siempre vinculado. Ello, con el resultado de que cualquier medida que pudiera incidir en limitar las posibilidades que ofrecía el desarrollo tecnológico de los automóviles podría llegar a ser considerada como obstaculizante de su evolución y progresión tecnológica

En fin, continuando reflexiones psicológicas o filosóficas que están ahí e inciden en la siniestralidad del tráfico rodado con las víctimas que provoca, debemos pensar que los conductores interactúan en una sociedad competitiva. Es decir, estamos en una sociedad del reconocimiento y nosotros interiorizamos ese modelo social en los distintos papeles o roles que desempeñamos: cuando trabajamos, a la hora de educar a nuestros hijos y, por supuesto, cuando nos ponemos al volante de nuestros vehículos.

Esa competitividad y, en parte derivada de ella, esa “prisa por todo” con la que nos movemos en nuestras facetas sociales se transmite, también, al vehículo que conducimos y, tal vez las más de las veces, conducimos inconscientemente de manera rápida y competitiva y bajo la tensión de los quehaceres diarios.

Se trata, además de algo muy profundo psicológicamente, son hábitos difíciles de cambiar, que nos acompañan cuando cogemos el coche del que, con un sentido arcaico de propiedad absoluta, decimos “es mío” y hago con él lo que quiero. Ha adquirido esta propiedad un valor simbólico en la sociedad actual, que plasma muchas vivencias y representaciones. Especialmente para la juventud por motivos de todos conocidos.

Esto es cierto, -en mi opinión, hasta el punto de que el automóvil se convierte en un símbolo y en un sueño-como razona Reyes Maté - que, en gran medida nos han conducido a tener a través de la publicidad y los mensajes subliminales que contiene. Así, vemos paisajes estupendos, de felicidad, de éxito personal, social etc, condicionados a su adquisición.

Por otro lado, hay muchas marcas que ofrecen para quienes las adquieren una imagen de status económico. Quien compra de ellas, la publicidad los sitúa en el escenario social en un papel de triunfadores.

Lo que hemos comentado incide, está presente, en nuestras mentes cuando compramos y nos ponemos a los mandos de los vehículos. A veces, queremos representar o sentir a través de ellos lo que no somos y queremos ser en la sociedad. Hay bastantes conductores, y la Fiscalía tiene un proyecto de estudio criminológico de los conductores infractores, decía que hay muchas de estas personas que sienten inseguridad y falta de poder y lo quieren volcar en el automóvil por que es donde “yo decido”, nadie me lo impide. Hay, pues, una afirmación errónea de mi poder, es lo mismo que si tienes un arma, tienes poder, decides sobre los demás y nada menos que sobre su vida como cuando el automóvil se convierte en un arma.

Con toda esta publicidad, imagen de triunfo, competitividad, ostentación, etc, ¿Quién nos alerta del daño que podemos causar a terceros? ¿Quién nos habla del dolor de las víctimas? ¿Quién piensa cuando coge el coche en las víctimas que diariamente mueren?.

Seis o siete personas mueren cada día en carretera, un enorme colectivo de sufrimiento. No, no pensamos en las víctimas. Sí lo hacemos al contratar la póliza de seguro, porque si hay víctimas, el seguro responderá económicamente. La imagen de la compensación económica, de la indemnización, diluye la de la responsabilidad individual.

Es preciso volver la mirada hacia las víctimas y por delante de un modelo social que pregona progreso y enriquecimiento a toda costa, situar unos valores de referencia que pongan el acento, partiendo de una nueva sensibilidad, en la protección y tutela de los derechos de aquéllas y recuerde que el acto de conducir conlleva una extraordinaria responsabilidad individual.

Cabría preguntarse qué incidencia tiene esa necesidad de afirmación derivada del modelo social en el hecho de que sólo el 10% de accidentes lo cometen mujeres. ¿Por qué? ¿Son mejores conductoras que los hombres? ¿Son más prudentes? ¿Utilizan menos la violencia en su mundo relacional? ¿Están más condicionados los hombre por su actitud machista, lo que les lleva a tener que afirmarse más, también, cuando cogen un vehículo?

Como ven ustedes son ideas, reflexiones, valores, lo que estoy trayendo a colación esta tarde, por que si asumimos una nueva perspectiva que posibilite crear una concienciación y sensibilidad sobre el significado y el dolor de las víctimas, tal vez podamos entenderlas y atenderlas mejor con todos los instrumentos del Estado de Derecho.

Hay que cambiar la mentalidad de una sociedad y de una generación que, obsesionada con el éxito en la vida, no quiere saber nada de la muerte, del

dolor ajeno, cuando creo que pensar en estas realidades nos ayuda a vivir intensamente cada segundo de la vida.

Hay que sensibilizar, sobre el dolor que se causa a las víctimas, a ese conductor, persona normal en su despacho, en la oficina, que coge el vehículo y va a 180 km/h, toma alcohol, adelanta negligentemente, insulta en el coche y, en definitiva, conduce violentamente.

Este conductor no ve la muerte, no ve a la persona que ha dejado incapacitada. La víctima, que no es una palabra, que no es un sujeto pasivo, al contrario es esa persona que vemos en silla de ruedas, que nos ve y nos mira a los ojos y nos está preguntando ¿Qué estamos haciendo? Y, al mismo tiempo, nos recuerda que todos podemos ser víctimas.

El norte de la Fiscalía ha sido, y será la protección, la tutela de los derechos de las víctimas. Cuando se sufre un accidente de tráfico -mal llamado accidente, pues, en muchos casos, habría que hablar de violencia vial- con frecuencia se aprecia la falta de información, la ausencia de una asistencia adecuada. Nos comunican que un hijo, un familiar cercano, ha muerto y tenemos que, inmediatamente, coger el coche, en el estado en el que nos encontremos, para ir al lugar en el que se encuentra el fallecido. En esos instantes, o días, tenemos que tomar decisiones para proteger nuestros derechos, pero nos falta una orientación jurídica mínima para saber qué pasos dar.

Se han empezado a elaborar guías de información en algunas Comunidades Autónomas. Creemos que éstas debieran incluir información suficiente sobre todos los aspectos que confluyen cuando se produce un accidente: protocolizando el derecho a una información adecuada, Guardia Civil, Policía, asistencia letrada, baremo, atención hospitalaria, cementerio, etc; en resumen, que se les informe, que se protocolice el derecho a una información suficiente y completa.

Y junto a todo ello, tenemos que reclamar una actitud de jueces y fiscales orientada hacia la comprensión de las víctimas y al mismo tiempo, facilitar su participación en el proceso y de sus familiares. Escucharlas, entenderlas, explicarles

En fin, creo que las víctimas y su entorno familiar y personal se merecen una respuesta de la sociedad y de los poderes públicos acorde con lo que representan y que se les haga presentes en nuestra memoria colectiva. Pienso que habría que dedicar un monumento, un recuerdo, en todos los municipios en los que se han producido víctimas de tráfico, pues el ser humano funciona por y con relatos de memoria. En este sentido, tal vez sería aconsejable colocar una cruz en los lugares en los que se produjeron los accidentes con víctimas, al ser el símbolo de Cristo, el de víctima de un proceso injusto, y de su sufrimiento. Esas cruces podrían significar una esperanza para todos.

4. INTERVENCIONES EN LA MESA REDONDA

4. INTERVENCIONES EN LA MESA REDONDA: DERECHOS Y DEBERES DE LOS PEATONES: ¿SON SEGURAS NUESTRAS CIUDADES?

4.1. PRESENTACIÓN DE LA MESA REDONDA.

*Sra. D^a. Paola Vivancos Arigita
Adjunta al Defensor del Pueblo Andaluz.*

El 12 de Octubre de 1988, el Parlamento Europeo aprobaba la **Carta Europea de los Derechos del Peatón**.

En ella se incluyen tanto derechos relacionados con el disfrute del medio ambiente urbano o con el modelo de ciudad sostenible al que ya se ha hecho referencia esta mañana, como a derechos relacionados directamente con una mayor garantía de la seguridad vial de los peatones.

Y es que cuando la Resolución que comentamos habla de un derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a la medida del hombre, y no del automóvil, y a disponer de las infraestructuras a las que pueda acceder éste fácilmente a pie o en bicicleta, está apostando por entender que el protagonista indiscutible de nuestras ciudades debe ser el peatón y no el automóvil. Esta visión, a nuestro juicio, garantiza la consecución del doble objetivo -en realidad ambos están interrelacionados- de mejora de la calidad ambiental del espacio urbano y de la seguridad vial de los peatones.

Al mismo tiempo, la Carta Europea que comentamos contempla, también, una serie de previsiones redactadas en forma de derechos, destinadas a tutelar mejor la seguridad vial de los peatones, tales como la limitación de la velocidad mediante una reforma estructural de las calles y cruces, la prohibición de difundir mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso del automóvil, sistemas eficaces de señalización concebidos también para quienes están privados del sentido de la vista, y del oído, o medidas específicas que permitan detenerse, acceder y recorrer calles y aceras aminorando el riesgo de accidentes (por ejemplo: pavimentación no resbaladiza, rampas que permitan superar el desnivel con el plano de la calle, adecuación de las dimensiones al destino de las calles, medidas especiales durante el desarrollo de trabajos de construcción, protección contra el tráfico automovilístico mediante elementos urbanos, creación de puntos de parada y descanso, pasos subterráneos y puentes que faciliten el cruce, etc.).

Y es que esta resolución del Parlamento Europeo quiere configurar un derecho del peatón a una movilidad completa y libre que pueda realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte. Asimismo, reconoce el derecho del peatón a que se le reserven zonas urbanas lo más amplias posible, que no sean meras “islas de peatones”, sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.

En fin, como también es lógico, la Carta contiene una previsión en términos de educación vial cuando dice “Todo el Estado debe procurar que el público reciba toda la información necesaria sobre los derechos del peatón a través de los canales más idóneos y a partir de los primeros niveles de enseñanza escolar”.

En lo que concierne a los deberes, no cabe duda, que el comportamiento negligente o imprudente de los peatones, al no respetar el elenco de deberes que se deriva de la normativa del Código de Circulación, pone en riesgo sus vidas y las de terceros.

Justamente por ello es preciso que, junto a medias destinadas a garantizar los derechos mencionados, se adopten otras con la finalidad de concienciar al peatón de la necesidad de que observe la normativa del Código de Circulación y de las consecuencias que tiene su incumplimiento.

Desde esta doble perspectiva de derechos y correlativos deberes del peatón ¿qué necesitan, a juicio de los componentes de esta mesa, nuestras ciudades para ser más seguras para el peatón?, ¿cumplen con sus deberes los responsables municipales?, ¿qué se puede hacer, que no se haya hecho hasta ahora, para garantizar mejor esa seguridad en nuestras ciudades?.

Para responder a estas, u otras cuestiones, que seguro van a surgir con motivo de las intervenciones de los componentes de la mesa, me acompañan:

- D^a. **Ana Novella Roig**, Presidenta de la Asociación *Stop Accidentes*.
- D. **José María Arocena**, representante de AESLEME (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal).
- D. **Mario Arnaldo Fernández**, Presidente de la Asociación de *Automovilistas Europeos Asociados*.
- D. **José María García Fernández**, Jefe de Negociado de SemafORIZACIÓN y Aforos del Área de Tráfico del Ayuntamiento de Málaga.

4.2. D^A. ANA NOVELLA ROIG.

*Presidenta de Stop Accidentes
(Asociación de Orientación y
Ayuda a los Afectados por Accidentes de Tráfico).*

4.2.1. Análisis de la realidad. Relación peatón-conductor en el ámbito urbano: Convivencia Cívica.

El tema de la convivencia entre peatones y conductores es de vital importancia para hacer sostenible y seguro el tránsito urbano. En todas las ciudades existe una clara competencia por el uso del espacio entre ambos grupos, debido al incumplimiento de la ley de tránsito que determina los momentos de predominio de cada uno sobre el ámbito urbano.

Esta competencia, en muchos casos solventada según la fuerza de cada “contendiente”, es una situación que no debería ocurrir de respetarse de manera adecuada las normas de convivencia.

El resultado es un aumento en la cantidad de accidentes de tránsito (respecto de los parámetros ideales), debido a que uno de los grupos involucrados está en clara situación de superioridad por sobre el otro, por lo que el resultado ante un encuentro conflictivo es fácil de predecir.

La cotidianeidad en las ciudades españolas y de todo el mundo, indica que se han generalizado comportamientos como los siguientes:

- No respetar la prioridad del peatón en los cruces no semaforizados.
- No respetar al peatón al momento de doblar en una intersección.
- Obstruir las rampas para discapacitados.

- Bloquear los cruces peatonales.
- Automovilistas que se detienen en doble fila por períodos prolongados.
- Peatones que no respetan los semáforos.
- Ciclistas que hacen caso omiso a los semáforos, etc.

Lo más alarmante es que en la época actual, tan moderna y progresista, aun se pueda observar cómo en muchos casos, aquellos que cometen estas faltas creen que no lo están haciendo, sino que incluso consideran que están actuando según su derecho:

¿Cuántas veces hemos empezado a cruzar la calle por el paso de peatones con el hombrecito en verde y casi nos pasa por encima un coche que va girando, con el conductor insultándonos como si tuviera la prioridad de paso?. ¿Para quienes están diseñadas las ciudades?. Las calles se han convertido en una verdadera jungla y la única ley que se hace respetar es la del más fuerte.

Pero... ¿Son únicamente los conductores quienes tienen la obligación de aprender a usar racionalmente los vehículos, o de conocer la señalización vial? ¿Quién no ha visto alguna vez a un niño corriendo por la acera sin control? ¿O a una persona mayor atravesar la calzada sin mirar?...

¿Cuál es el papel de los peatones como usuarios responsables de su propia movilidad segura en el ámbito urbano?. ¿Son los peatones los únicos responsables de su seguridad en las calles?.

4.2.2. El diseño urbano: Factor determinante para una Movilidad Segura y Sostenible.

Hoy resulta claro que no se puede hablar de movilidad segura sin hablar de urbanización. Solo puede haber seguridad cuando el tratamiento del espacio público es claro para todos sus usuarios, cuando la simple observación informa sobre qué es admisible en una calle y en qué grado. Si una vía está bien diseñada, resulta fácilmente comprendida por todos los usuarios, los cuales respetarán naturalmente sus ordenaciones y límites de velocidad.

Pero no es que el automóvil sea el enemigo de la ciudad, sino que no hemos sabido limitar su uso a un espacio determinado, de adecuar sus canales de circulación al resto de funciones y requerimientos de organización de la ciudad. ¿Qué actividades deben priorizar los planificadores y la administración para una movilidad sostenible y segura?.

Caminar es una actividad natural y saludable que sin embargo, en la vía

pública, puede resultar peligrosa. Y a pesar de que todos somos peatones en algún momento, solemos ser los menos considerados a la hora de construir calles y de planificar redes viales. La consecuencia, gran cantidad de peatones muertos cada año por atropellamientos que, en nuestro país, asciende al 53% de todas las víctimas fatales a causa del tránsito.

Además de las clásicas medidas de control policial y sanciones contra los conductores de vehículos que circulan a una velocidad excesiva o no respetan la prioridad peatonal, y a los peatones que circulan o cruzan por lugares prohibidos, los países que más se preocupan por la seguridad vial procuran desarrollar medidas correctivas en el diseño de caminos que reduzcan las posibilidades de colisión entre vehículos y personas y cambios en la carrocería de los vehículos para atenuar las lesiones en caso de atropellamiento.

Para garantizar la racionalidad cívica que nos lleve a una movilidad segura y sostenible en la convivencia vial urbana, es necesario identificar los problemas, analizarlos y realizar las actuaciones pertinentes para solucionarlos. Para lograrlo, es sin lugar a dudas, muy importante enfatizar en la construcción de infraestructuras seguras, en la elevación de los estándares requeridos para la fabricación de automóviles, o en medidas de control y sanciones para los infractores. Pero lo verdaderamente urgente y prioritario es modificar los hábitos de movilidad de los habitantes de las áreas urbanas.

No es complicado. De hecho, a nuestro entender, es la medida más simple y económica para disminuir los mal llamados “accidentes de tráfico” y por tanto, evitar el dolor que éstos generan en la sociedad cada vez que nuestra irresponsabilidad prevalece: **Tomar conciencia del riesgo. Educar y hacer respetar las leyes.**

4.2.3. Nuestra contribución.

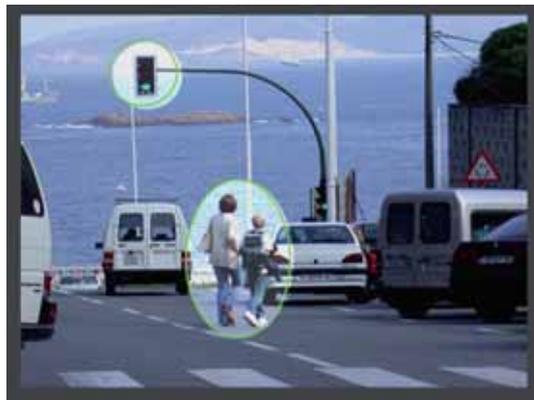
En **STOP ACCIDENTES** estamos convencidos de que los “accidentes” de tráfico no existen, pero las consecuencias que la sociedad tiene que pagar por cuenta de estos sucesos eventuales que alteran el orden regular de las cosas (definición de accidente según la Real Academia Española de la Lengua) son muy complicadas de asumir y sobre todo, de paliar. Si cada ciudadano, sea peatón, ciclista, motorista o conductor tomara conciencia del papel que le corresponde jugar cuando convive con los demás usuarios de las vialidades urbanas, ninguno de nosotros estaría hoy aquí, buscando soluciones.

Convencidos de que estos eventos se pueden evitar, en nuestra asociación llevamos a cabo múltiples proyectos de Concienciación y Educación Vial dirigidos a los diferentes colectivos que conviven en cualquier

ciudad de nuestro país. Proyectos para realizar con niños, adolescentes, mayores, mujeres, discapacitados o inmigrantes, pues creemos que una de las claves para convivir en paz y armonía es el respeto al derecho ajeno, en este caso, de circular con seguridad.

Como ejemplo de estas actividades, podemos mencionar los concursos fotográficos dirigidos a los alumnos de los Institutos, donde implicamos a toda la comunidad escolar en este despertar de conciencias. Las fotografías ganadoras son expuestas en centros cívicos, autoescuelas, institutos, etc. para captar la atención de la sociedad y de la administración.

Para esta ocasión, he elegido una serie de fotografías que nos han llegado a **STOP ACCIDENTES** con motivo de estos concursos. En ellas se muestran las diferentes conductas de riesgo que tienen los peatones en su movilidad cotidiana, así como elementos urbanos que ponen en peligro la movilidad de los peatones y la seguridad de los conductores.







4.3. D. JOSÉ MARÍA AROCENA ARAMBURU

*Representante de AESLEME
(Asociación de Estudio de la Lesión Medular Espinal).*



De la misma forma que la discapacidad es la inadecuación entre las habilidades de un individuo y el entorno físico y social en el que viva, la seguridad de un conductor, peatón o acompañante está determinada en buena medida por la relación entre el nivel de sus habilidades y las demandas del entorno en que se encuentre.

Si consideramos que niños, jóvenes o mayores, o ciudades con alto nivel de estrés por poner otro ejemplo, realizan sus funciones como humanos de forma diferente, que tienen una percepción sensorial o unas actitudes psicológicas muy diferentes concluiremos que ante el tráfico rodado su seguridad como

agentes y sujetos habrá que buscarla en la relación entre sus habilidades y el entorno en el que estén.

Esto diversifica el objeto de estudio y el campo de acción que nos ocupa en tres niveles: el individuo, el entorno y la relación entre ambos; que corresponderían a los deberes que tiene cada individuo, los derechos que otorga

el entorno y la normativa, la cultura la educación que vincula ambos ámbitos.

Por otro lado la cultura (individual y colectiva) amalgama esas tres instancias de análisis que he introducido: Esto el legislador lo incluye en los principios que rigen la circulación vial bajo en llamado principio de confianza, es decir el derecho que tiene todo usuario a esperar que los demás cumplan las normas de circulación, o sea prever, esto nos da la tranquilidad y la confianza necesaria para anticiparnos a las posibles situaciones de riesgo.

Los peatones tienen el mismo derecho a utilizar las vías públicas que los conductores.

Sin embargo comprobamos que aunque un peatón y un conductor recorran el mismo número de km. el peatón tiene entre 2 y 7 veces mas probabilidad de sufrir un accidente (en carretera el riesgo es entre 2 y 3 veces mayor). En España cada 12 horas muere un peatón.

El peatón es un usuario de la vía muy incierto, difícil de anticipar y comete muchas infracciones.

Casi el 70% de los peatones accidentados han cometido alguna infracción. Las infracciones que cometen los conductores que suponen riesgo para los peatones son:

- Incumplir las indicaciones de los semáforos en amarillo o en rojo
- No respetar la prioridad de paso de los peatones
- Estacionar sobre la acera, obligando al peatón a invadir la calzada
- Estacionar en los pasos de peatones.



Hay cuatro grupos de usuarios en el tráfico que muestran una diversidad funcional manifiesta y que conviene cuando menos considerar: niños, jóvenes, ciclistas y personas mayores.

Principal regla para evitar el atropello es anticiparnos a los peatones.

Para el desarrollo de esta necesaria cultura de la prevención, los especialistas coinciden en que la formación en educación vial debe comenzar a impartirse desde los 3 años, ya que hasta los 7 los niños son muy receptivos. Además, en estas edades, aunque su capacidad de juicio y razonamiento es muy limitada, resulta fundamental sentar una buena base formativa. A partir de los 7 hasta los 12 años será un periodo de afianzamiento, refuerzo de conceptos y puesta en práctica.

Los padres tienen un papel relevante en el tema de la seguridad de los hijos.

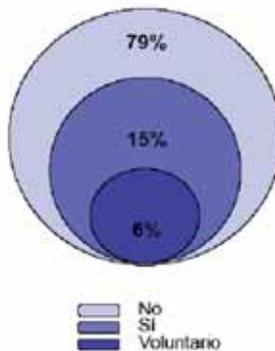
Su ejemplo marcará a sus hijos para toda su vida. Aunque es necesario que todos superemos la indolencia habitual en nuestra cultura antes las infracciones en la vía pública y nos reconozcamos como agentes educadores en todo momento.

La primera tarea de la educación es enseñar a ver (Ruben Alva)



Los niños deben aprender a comportarse con seguridad en todo momento, cuando circulan como peatones, cuando viajan en coche, cuando circulan en bicicleta o ciclomotor, cuando suben y bajan del autobús o cuando van en su interior.

Agentes reguladores de tráfico en la entrada de cada Centro Escolar



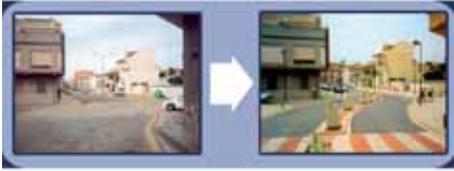
8 de cada diez Centros no tienen ningún agente
El 6% es personal voluntario

Uno de los ámbitos de actuación más importante para la educación en seguridad vial son los Centros Educativos.

Además en los entornos de los centros escolares se producen problemas de seguridad vial, y generalmente también se ponen de manifiesto problemas de movilidad. Durante las horas de entrada y salida de los colegios (entradas: 9:30 y 15:00, salidas: 13:00 y 17:00) se producen aglomeraciones en las calles cercanas debido a la gran afluencia de vehículos privados que transportan a los niños, lo que genera retenciones, atascos y alteraciones en el flujo normal del tráfico.

Las auditorías de seguridad vial en los entornos escolares no son algo nuevo. Muchos países (comenzando por Gran Bretaña en la década de los 90, siguieron Australia, Suecia, Dinamarca, EE.UU.). En España algunas comunidades Autónomas han comenzado ya: ¿Cuál es la situación en Andalucía? ¿Y en Málaga?

Auditorías de Seguridad Vial en Centros Escolares

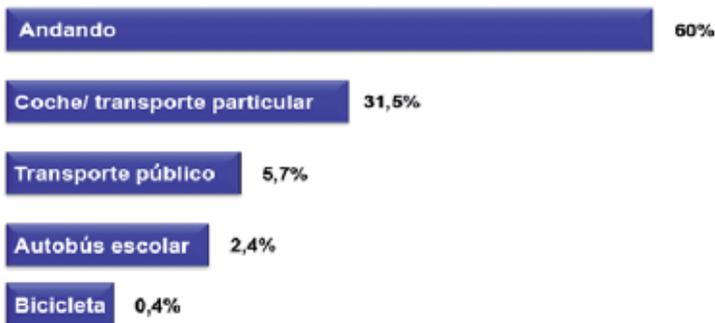


Una Auditoría de Seguridad Vial es un procedimiento sistemático en el que un auditor independiente y cualificado comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto que pueda afectar a la vía o a los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que dicho

proyecto, desde su primera fase de planeamiento, se diseña con los criterios óptimos de seguridad para todos sus usuarios, verificando que se mantienen dichos criterios durante las siguientes fases del mismo. Son varios los objetivos que se consiguen con la realización de auditorías de seguridad vial:

- Asegurar que todos los elementos viarios operen en sus máximas condiciones de seguridad.
- Minimizar la posibilidad de aparición de situaciones de riesgo que puedan implicar accidentes.
- Reducir los costes, no sólo los costes socioeconómicos que implican las víctimas de los accidentes, sino también los costes que supone la implantación de medidas para reducir la accidentalidad.

¿Cómo llevan los niños al Colegio?



Una auditoría a 171 colegios de toda España.
Una encuesta de opinión a 1.535 padres

En torno al 85% de los alumnos acuden a centros educativos que se sitúan a menos de 300m. de su lugar de residencia.

En el documento de la Comisión Europea titulado “La ciudad, los niños y la movilidad” se recogen alguno de los aspectos negativos de la utilización del vehículo privado para llevar a los niños al colegio. Entre otros podemos destacar:

1. Los niños pierden muchas oportunidades de socialización al no encontrarse con otros niños y padres camino del centro escolar.
2. Los niños tienen actitudes apáticas, pierden dinamismo y atención y todo ello afecta a sus resultados escolares (obesidad).
3. La falta de ejercicio repercute sobre el estado de ánimo y la capacidad de concentración, como demuestran estudios que comparan la capacidad en el trabajo de personas que se desplazan en coche y en bicicleta.
4. Los niños tienen que soportar el estrés del conductor.

Llevar los niños andando al Centro Escolar supone una gran inversión de tiempo por parte de los padres (abuelos, parientes...) que con una buena organización se puede minimizar. Diversas alternativas se han puesto en funcionamiento (el "Pedibus", el "Autobús pedestre").

El autobús pedestre puede representar una alternativa al transporte de los escolares a los colegios en coche. En el autobús pedestre, grupos de niños van y vuelven andando desde el colegio bajo la supervisión de un "conductor" y un "cobrador" que son habitualmente padres voluntarios. El autobús pedestre puede promocionarse y llevarse a cabo como parte del plan de desplazamiento al colegio, o como una alternativa de desplazamiento.

La escuela ayuda a los padres que viven en el mismo barrio a encontrarse y a organizarse para garantizar de modo permanente el acompañamiento de los niños que se encuentran en un punto dado. Según la dimensión del grupo o el modo de desplazamiento, se requiere una permanencia de uno o varios adultos. Gracias a los teléfonos móviles, es fácil comunicar al responsable del «pedibús» la ausencia de un niño enfermo o con retraso, que ese día no se unirá al grupo. Es preciso asimismo que la escuela pueda tomar el relevo en todo momento en caso (excepcional) de que un padre se vea impedido y no pueda encontrar un sustituto.

En España destacan las iniciativas llevadas a cabo en San Sebastián, Barcelona y Segovia, como el "Camino Escolar".

El camino escolar es una iniciativa cuyo objetivo es promover y facilitar que la población infantil vaya a la escuela a pie y/o en bicicleta por una ruta segura y de una manera autónoma, es decir, sin ir acompañados de adultos. El camino escolar tiene su origen en experiencias puestas en marcha en

Nuevas ideas: El autobús pedestre



Europa con notable éxito. Los agentes implicados en el camino escolar son, entre otros, los propios niños, los centros escolares y el profesorado, los padres y AMPAS, los Ayuntamientos que tienen competencias en la vía pública y las asociaciones.

Un joven español tiene el doble de posibilidades de sufrir un accidente y morir que un sueco o un inglés.



Los accidentes son su primera causa de mortalidad (uno de cada dos muertos en accidente de circulación tiene entre 15 y 35 años) y el 65% de los jóvenes (de 15 a 17 años) fallecidos en accidente de tráfico en zona urbana iban en ciclomotor-motocicleta.

Importante: ocurren más frecuentemente los fines de semana y días de fiesta. Aumentan en verano y navidad. Más numerosos y graves

en la horas nocturnas. Zonas de siniestralidad más alta en grandes ciudades y sus alrededores.

En jóvenes las causas que originan los accidentes son: Consumo de alcohol y otras drogas. Comportamiento irresponsable. No respetar las normas de circulación. Falta de experiencia. Asumir muchos riesgos conduciendo.

Muchos de los accidentes se producen por un comportamiento inadecuado ante las situaciones de riesgo (Actitudes frente al tráfico, atribuciones sobre el comportamiento, experiencia en la conducción, nivel de control, menor percepción del riesgo).

Perfil psicológico de los jóvenes con más posibilidades de ser conductores de riesgo: Tienen mayor necesidad de autoafirmación: lo cual los hace más competitivos y dispuestos a desobedecer las normas de tráfico. Sobrevaloran su capacidad de conducción: por lo que no consideran necesario tomar medidas de seguridad como ponerse el cinturón y el casco. Muestran una conducta exhibicionista en grupo: que les lleva a realizar maniobras de riesgo sobre todo si van acompañados. Asumen mucho riesgo en la conducción: lo que se relaciona especialmente con las competiciones con otros vehículos. Están muy influenciados por la publicidad: principalmente hacia aquellos anuncios que incitan claramente al riesgo.

Las Administraciones locales tienen que hacer un esfuerzo para promocionar el transporte público que acerque a los jóvenes a sus puntos calientes de ocio.

Personas mayores. El 80% de los atropellos en vías urbanas son personas mayores. Como conductores, el índice respecto a número de kilómetros que recorren cada año presentan los índices más altos de siniestralidad vial.

Causas: Pérdida de capacidades psicomotoras (aumento del tiempo de reacción, pérdida de fuerza de frenada, peor manejo del volante, claro deterioro de las funciones mentales para interpretar correctamente las distintas situaciones del tráfico). Más accidente donde se necesita mayor atención y una rápida toma de decisiones (cruces, salida/entrada de vías rápidas). Cuando tienen tiempo suficiente tienen los mismos problemas que los demás. Pérdida de vista (se produce un estrechamiento del campo visual) lo que dificulta medir los movimientos de otros y sobre todo detectar los objetos móviles que están en los extremos del campo de visión. Se agrava de noche por mayor riesgo de deslumbramiento. Pérdida de audición, les cuesta más trabajo reconocer, distinguir los sonidos y su procedencia. Consumo de medicamentos a partir de los 60 años, el 20% de la población toma más de cinco medicamentos al día y muchos sin conocer los efectos en la conducción. Difícil soportar la frenética presión del tráfico, el deseo de parecer bien capacitados les lleva a realizar movimientos inesperados para los demás.

Ante la mejora de las estadísticas en la siniestralidad vial es necesario que recordemos que la función correctora de los comportamientos delictivos que producen los procedimientos sancionadores, como las multas de tráfico, queda sensiblemente mermada sin la concurrencia de la Educación Vial (se responsabiliza a otros, al afán recaudatorio de las Administraciones, errores al interpretar las trasgresiones de las normas...).

Educad a los niños y no será necesario castigar a los hombres” (Plátón)



Programa de acción europeo de seguridad vial prevé reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010 (España ya lo ha conseguido con un año de anticipación).

AESLEME 20 años de experiencia, hemos llegado a 3 millones de jóvenes de forma directa en nuestras charlas. Andalucía (hasta Junio 2010: 522.496 alumnos de 8.872 Centros Escolares de forma directa en conferencia: un sanitario y un lesionado medular causado por accidente de tráfico) Road Show (Andalucía, hasta mayo de 2010: 18.340 alumnos en 53 espectáculos directos)

Cada cual conduce según vive

(Barjonet)



“La educación Vial es un proceso continuo que abarca todas las edades”.

Desde que nacemos somos agentes que interactuamos con los vehículos de transporte ya como conductores, viajeros o peatones, por tanto la educación vial debe ser

acorde con cada edad y contexto ambiental y desarrollarse ininterrumpidamente. Cuanto antes se inicie ese proceso de mejora de los hábitos y conductas de la población será más efectivo porque disminuirá la necesidad de la formación y sensibilización en edades avanzadas donde la resistencia a los cambios es mayor.

También nos incumbe a todos como agentes educadores, pues todos somos ejemplo y patrón a imitar por los más jóvenes además de generar con nuestro comportamiento la atmósfera social que favorece o entorpece la armonía entre todos.

Es un proceso continuo que desde todos los ámbitos difunde unos valores de respeto mutuo, de ayuda mutua que deben calar en los hábitos de la población hasta que formen parte de nuestra cultura.

Los valores de un individuo o sociedad son los responsables últimos de nuestro comportamiento, por lo tanto la educación ciudadana que nos enseña a cambiarnos por los demás en los escenarios en que nos encontremos debe impregnar todas nuestras actividades en cuanto a seguridad vial. Es decir favorecer una personalidad madura en los ciudadanos es el objetivo de toda forma de Educación y por lo tanto de la Educación Vial.

4.4. D. MARIO ARNALDO FERNÁNDEZ.

*Presidente de la Asociación Automovilistas
Europeos Asociados (AEA).*

Expresamos a la Oficina del Defensor del Pueblo Andaluz nuestro agradecimiento por la invitación cursada para participar en esta mesa redonda para reflexionar y debatir sobre “La seguridad vial de los peatones en las zonas”, y exponer en este importante foro el punto de vista de nuestra Asociación defensora de los legítimos derechos de los automovilistas. Entre ellos, y por encima de todos ellos, el derecho a la vida, y porque antes que conductores somos peatones.

En la Unión Europea se producen cada año más de 7.500 atropellos con resultado mortal. El 70% de ellos se producen en vías urbana, y en su mayoría se trata de niños menores de 10 años, o de adultos mayores de 65, y también en su mayoría son atropellados en lugares donde está les está permitido cruzar.

En nuestro país, durante 2009 se contabilizaron 502 peatones fallecidos, de los el 53% se localiza en vías urbanas. Y también se ha constatado que la mayoría de los atropellos se produce en lugares donde se puede cruzar correctamente: En concreto, dos de cada tres peatones atropellados (el 75% de los 9.491 peatones atropellados en ciudad) cruzaba la vía correctamente, y sólo el 25 por ciento restante fue arrollado por no respetar un semáforo, no utilizar los pasos de cebrá o caminar por la calzada. Por tanto, y a la vista de estos datos, **debemos ser categóricos a la pregunta planteada en esta mesa y responder que no son seguras nuestras ciudades.**

Pero no obstante, creemos que es necesario profundizar en la investigación de los factores que contribuyen negativamente a la seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas, y para ello es necesario, en primer lugar, **mejorar la estadística** y la toma de datos de los accidentes que se

producen en los municipios.

No es aceptable, que en este momento no se sepa por ejemplo, cuántos de los 8100 ayuntamientos españoles disponen de policía local, de ordenanzas municipales, de planes de seguridad vial, de medios para acometer medidas eficaces contra los atropellos de peatones, o de un simple inventario de las vías de su competencia.

A nuestro juicio España, en materia de seguridad vial urbana, es una especie de “Reino de Taifas” donde prevalece más el voluntarismo que la eficacia. Y lo hemos podido ver, por ejemplo, en la normalización de los reductores de velocidad, en la implantación del permiso por puntos, o en la elaboración de las ordenanzas municipales de circulación con motivo de las sucesivas modificaciones de las leyes de tráfico.

En segundo lugar, hay que **elaborar detallados planes de seguridad vial urbana** donde se fijen y cuantifiquen los objetivos concretos que se pretenden conseguir, y las acciones a realizar.

El modelo implantado, por primera vez en España, por el gobierno del señor Rodríguez Zapatero en el año 2003 nos ha permitido dejar de ser meros contables de víctimas y de accidentes, para convertirnos en verdaderos activistas de la seguridad vial con plena participación de todos los sectores de la sociedad. Y ese modelo hay que trasladarlo al ámbito local porque es el que se utiliza desde hace mucho tiempo en Europa.

Por ejemplo, el pasado mes de julio la Comisión Europea ha hecho balance del plan de seguridad vial que elaboró con el horizonte del 2010 y ha reconocido que efectivamente no ha cumplido por completo con el ambicioso objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes. Sin embargo, sí se ha podido constatar que se han obtenido progresos muy significativos. Por ejemplo, que el número de muertes haya disminuido en más del 40 % (frente a la reducción en un 25 % en la década anterior). También el que haya bajado el promedio de muertes en accidentes de carretera por millón de habitantes, de 113 fallecidos en 2001 a 69 en 2009 en los 27 Estados miembros actuales. Cifras que ya se van acercando a las que tenían en el año 2001 los países con mejores niveles de seguridad como el Reino Unido, Suecia y los Países Bajos con 61, 62 y 66 muertes por millón habitantes, respectivamente.

4.4.1. Nuevos planes europeos de seguridad vial.

Es por ello por lo que, lejos de moderar el objetivo último de reducir a cero las víctimas del tráfico, la Comisión Europea ha adoptado un nuevo plan, mucho más ambicioso que el anterior, para reducir a la mitad la cifra de muertes en las carreteras de Europa a lo largo de los diez próximos años. “El

Programa de acción de seguridad vial 2011-2020 –así es como se denomina el nuevo plan europeo de seguridad vial- se basa en una combinación de iniciativas centradas en la mejora de los vehículos, de la infraestructura y del comportamiento de los usuarios de la vía pública.

Y a nuestro juicio, esa es la senda que hay que seguir para mejorar la seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas, porque no sólo es una responsabilidad de los automovilistas sino también de los propios peatones, de las distintas Administraciones competentes “a la hora de diseñar las infraestructuras”, y de los fabricantes de automóviles.

4.4.2. Infraestructuras.

Así por ejemplo, en **materia de infraestructuras** se puede mejorar la colocación de los semáforos y su sincronía respecto de las fases semaforicas para incrementar los márgenes de seguridad de los peatones; debe fomentarse la separación del tráfico motorizado del no motorizado, en aquellos lugares donde sea posible, así como la reducción de velocidad utilizando criterios que sean creíbles. Hay que utilizar criterios de universalidad (que sirva para todo los usuarios) en el diseño urbanístico de las calles, y se deben incorporar auditorías de seguridad vial realizadas por organismos independientes.

4.4.3. Nuevas tecnologías

También puede mejorar la seguridad de los peatones, la utilización de nuevas tecnologías como los reductores de velocidad inteligentes, o la utilización de imágenes virtuales para advertir de peligros o para evitar obstáculos. (meter video niña en Cañada).

4.4.4. Industria del automóvil.

En relación con la **seguridad activa y pasiva de los coches**, la industria del automóvil ya está introduciendo mejoras, unas obligadas por la normativa comunitaria como por ejemplo la normativa que obliga a suavizar la delantera de los coches y hacerlos menos agresivos en caso de atropello, y otras como incorporación tecnológica voluntarias para tratar de **evitar los atropellos o de disminuir la gravedad** de las heridas causadas a las víctimas.

Elevación instantánea del capó: el objetivo de este sistema es minimizar los daños del peatón durante el atropello mediante la elevación del capó. Utilizando sensores similares a los que llevan los airbags, se detecta el golpe y se levanta hasta unos 8 cm el capó permitiendo que el peatón se pose sobre él. En esa acción parte de la energía del golpe la absorbe el capó

levantado y se disminuyen los daños que sufre la víctima. Bosch está ahora investigando un capó que además de elevarse abre un airbag situado debajo del capó que se eleva hasta justo delante del parabrisas, protegiendo al peatón de un golpe contra esa zona. La versión más “sencilla” de esta idea la tiene por ejemplo el Porsche Panamera y funciona mediante unas pequeñas cargas que elevan en décimas de segundo el capó.

Los **sistemas de recepción de peatones combinado con frenos automáticos**: una forma de detectar a los peatones sería mediante unos emisores, que ellos mismos llevarían puestos, y que emitirían una señal detectable por el coche, o la detección mediante un radar de la posible colisión contra un objeto o un peatón y automáticamente se activan los frenos para aminorar lo máximo posible la velocidad del golpe. Este sistema lo están probando algunas marcas como BMW. (meter video)

El **Auto viraje**: otra forma con la que reducir la gravedad el impacto entre el coche y el peatón es mediante un sistema que evite que el impacto sea frontal. Cuando el atropello es inminente las ruedas se giran para que el atropello se produzca con menos fuerza y así las posibilidades de daños menores son más elevadas. Actualmente Mercedes está trabajando con esta opción.

4.4.5. La educación y la formación de los peatones.

Pero por encima de todas estas medidas de infraestructuras y tecnológicas, para nosotros está el factor humano, ya que tal y como nos recuerda el nuevo plan europeo de seguridad vial “*El usuario de la carretera es el primer eslabón en la cadena de seguridad y el más propenso a errores*”.

Por eso, con independencia de las medidas técnicas que existan, la eficacia de las políticas de seguridad vial dependen en última instancia del comportamiento de los usuarios. La educación, la formación y el cumplimiento de las normas son esenciales y por eso una de las prioridades será mejorar la calidad del sistema de formación del “usuario de la carretera”. Queremos llamar la atención sobre el término que utilizamos -usuario de la carretera-, y no el de conductor, porque en AEA tenemos un concepto más amplio y universal de lo que debe ser la formación vial en nuestro país, y de los destinatarios de dicha formación.

4.4.6. Proceso continuo de formación

La conducción es una actividad arriesgada y compleja. Por eso debe integrarse en un proceso de educación y aprendizaje permanentes. A lo largo de la vida debemos adquirir continua y progresiva las habilidades comunes a los diferentes modos de transporte: primero como peatón, después como

ciclista, para pasar posteriormente a ser conductor de vehículos a motor. Y esa es la razón por la que la seguridad vial debe constituir sino la asignatura más importante de nuestra vida, sí la que más peso específico debe tener a lo largo de nuestro proceso de formación ya que no sólo debe estar presente en el currículo escolar, o en la formación recibida en las escuelas de conducción antes de obtener el permiso, sino también en momentos posteriores mediante la realización de cursos de perfeccionamiento en determinado tipo de conducción, o de actualización de conocimientos, y ¿por qué no? en cursos de concienciación de las limitaciones de las personas mayores.

En definitiva, la formación vial debe entenderse como un proceso continuo y global, que se debe iniciar desde la más tierna infancia en la familia y en el parvulario. Y debemos exigirla ya.

4.4.7. Cartilla de la seguridad vial.

Nuestros hijos deben recibir desde el colegio primero una formación como peatones, después como ciclistas, para después prepararse como ciclomotoristas. Y toda esta preparación debe quedar documentada en su libro escolar, o si se prefiere en una suerte de “*cartilla de la seguridad vial*”, similar a la que se utiliza en Francia para acreditar la educación vial recibida en la escuela primaria (APER-Attestation de Première Éducation à la Route); o aquella recibida en el colegio de primer y segundo nivel (Attestations Scolaires de Sécurité Routière de premier et second niveaux-ASSR 1 et 2), imprescindibles para obtener la licencia de ciclomotor a los 14 años o para conducir un cuadriciclo ligero a los 16 años, o el certificado de Seguridad Vial que se expide a los jóvenes no escolarizados o que no han obtenido el ASSR (Attestation de sécurité routière-ASR).

No fue fácil poner en marcha un complejo sistema de formación vial donde están implicados todos los sectores de la sociedad francesa: desde la comunidad escolar hasta las empresas de seguros. Todos ellos participan en un proyecto que ha tardado más de 35 años en hacerse realidad, ya que si bien la educación vial formaba parte del temario de todos los planes de educación aprobados desde 1957 no se puso en marcha hasta 1993.

Desde AEA creemos que es el momento de dar un impulso definitivo a los planes de educación vial en las escuelas españolas y a que –por fin– en todas ellas, y sin exclusión, se de la asignatura más importante de nuestras vidas: Seguridad Vial.

4.4.8. Alcohol y drogas.

Por último queremos llamar la atención sobre un aspecto que nos preocupa sobremanera y son los datos de ingesta de alcohol y drogas, y no sólo de los conductores. Según la memoria elaborada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses respecto al análisis toxicológico de las muertes en accidentes de tráfico en España, en el año 2008 el porcentaje de conductores fallecidos positivos a alcohol, drogas y/o psicofármacos era del 40%. De ese porcentaje el 78% era positivo a alcohol etílico, el 27% había consumido algún tipo de droga y el 13% algún tipo de psicofármaco.

Pero lo que más nos sorprende, y no perdamos de vista el dato, el altísimo número de positivos entre los peatones: Uno de cada tres fallecidos dio positivo, de los que el 21,9% presentó alcoholemias superiores a $\geq 0,3$ g/l, el 5,3% fueron positivos de drogas y el 11,2% fue positivos de psicofármacos.

A pesar de lo terrible de estas cifras, desde AEA queremos transmitir una visión esperanzadora de la situación ya que, aunque queda mucho por hacer, si se toman medidas adecuadas podemos reducir los accidentes de circulación y sus consecuencias.

Muchas gracias por su atención.

5. CONCLUSIONES

5. CONCLUSIONES.

La Oficina del Defensor del Pueblo Andaluz y la Red de Fiscales de Seguridad Vial de Andalucía en coordinación con el Fiscal de Sala de la Fiscalía General del Estado, han organizado una Jornada sobre “La Seguridad Vial de los Peatones en las Zonas Urbanas” en Málaga, el 17 de Noviembre de 2010, con objeto de reflexionar y debatir sobre las causas de los accidentes en los que están implicados peatones y proponer medidas adecuadas para mejorar la seguridad vial de los peatones en nuestras ciudades.

Como conclusión general, podemos afirmar que, pese a los esfuerzos y medidas adoptadas, las ciudades españolas y andaluzas están lejos de garantizar una adecuada seguridad vial para conductores y peatones.

Ello es consecuencia de una inadecuada e insuficiente educación vial de la ciudadanía, del estado de las infraestructuras y de la negligencia de peatones y conductores.

Junto a las medidas que a continuación se proponen para mejorar esta situación, debemos destacar la singular necesidad de que se preste una mejor y mayor atención, en todos los sentidos, a las personas víctimas de accidentes de tráfico, ya que se considera que es esta la más importante asignatura pendiente del sistema de protección de los derechos de la ciudadanía en relación con los accidentes de tráfico que se producen en nuestro país.

Sin perjuicio de ésta, hemos llegado a las siguientes conclusiones:

1. Creemos que no existe una conciencia social clara del riesgo en términos de seguridad vial que conlleva el tráfico rodado en nuestras ciudades y pueblos. Riesgo que se manifiesta en el hecho de que,

según el anuario estadístico de accidentes 2009, de los 127.680 accidentes con víctimas que se producen en nuestro país, 62.622 tuvieron lugar en zonas urbanas.

En la actualidad, por motivos competenciales, las campañas en los medios de comunicación de la DGT a nivel nacional, están prácticamente centradas en mejorar la seguridad en nuestras carreteras. La Administración Autonómica, hasta ahora, no ha llevado a cabo campañas de esta naturaleza. Por último, el ámbito de difusión de la educación vial por las Administraciones Locales por razones técnicas y competenciales, en las escasas ocasiones en que se ponen en marcha algunas campañas, es muy limitado.

2. Esta realidad exige que se preste una mayor dedicación a la información sobre los riesgos que, para peatones y conductores, conlleva el tráfico en el espacio urbano. Para ello, se considera imprescindible que se potencien las campañas a nivel nacional, autonómico y local dirigidas a concienciar a la sociedad de tales los riesgos.
3. Estas campañas deben tener una singular incidencia en los segmentos de más riesgo, como son las personas menores y el colectivo de los mayores. Respecto de las primeras, su nivel de atención es inferior, tienen conductas más imprudentes, desconocen la normativa básica de tráfico, etc. En cuanto a los segundos, su movilidad y reflejos están, o pueden estar, muy debilitados. Muchos de ellos están afectados por alguna discapacidad, o limitación.
4. La educación vial debe ser una tarea compartida por la familia y los centros escolares para prestar la adecuada formación en un ámbito, como es el de la seguridad vial, en el que todas las personas, como peatón, conductor o viajero, se van a tener que desenvolver, necesariamente, durante toda su vida.

Nos consta que, en determinados centros educativos y en colaboración con algunos Ayuntamientos, se imparten diversos programas en materia de seguridad vial pero, no obstante, consideramos que es necesario generalizar esta actividad en todos los colegios e institutos de Andalucía.

De acuerdo con esto, la Oficina del Defensor del Pueblo Andaluz, también Defensor del Menor, apoya y colaborará con la gestión iniciada por la Fiscalía de Seguridad Vial en Andalucía ante la

Administración Educativa de la Junta con el propósito de que se establezca un contenido mínimo obligatorio de Educación Vial, en todos los programas educativos que se imparten en los centros escolares, con la finalidad de facilitar el conocimiento de esta materia en condiciones de igualdad con la totalidad de dichos centros.

5. Con independencia de ello, se ha insistido en la necesidad de que la policía local u otros colaboradores previstos en la norma, estén presente allí donde existe más riesgo para los menores como son las entradas y salidas de colegios, espectáculos y concentraciones en las que se sabe que va a acudir un gran número de éstos.
6. Los objetivos del denominado carné por puntos son disminuir la alta siniestralidad y el número de infracciones que se producen tanto en carretera como, no lo olvidemos, en las zonas urbanas. Con ese objetivo, la pérdida de puntos y, en su caso, su recuperación, se ha contemplado como medida sancionadora y, al mismo tiempo, mediante los cursos de reciclaje, de “reeducación” de quienes infringen las normas para que tomen conciencia de las graves consecuencias humanas, económicas y sociales derivadas de los accidentes.

Justamente por ello, nos ha causado una seria preocupación el que la gran mayoría de los municipios españoles y andaluces no estén comunicando a la Dirección General de Tráfico las sanciones impuestas a los conductores cuando llevan aparejada la pérdida de puntos del carné de los infractores.

Consideramos que los responsables municipales, singularmente todos los alcaldes de Andalucía, en cuyas Administraciones se estén incumpliendo con la obligación de comunicar las sanciones que conllevan la pérdida de puntos del carné, deben adoptar con carácter inmediato las medidas oportunas para acabar con una situación que, a todas luces, supone una vulneración de la normativa de seguridad vial.

Ello, no sólo porque respetar y hacer respetar las normas es una consecuencia del Estado de Derecho, sino, también, por que, en este caso, la observancia de la norma facilita que pueda alcanzar los objetivos que, en su día, justificaron su aprobación y, al mismo tiempo, permite exigir y respetar la igualdad de derechos y obligaciones de toda la ciudadanía española, cualquiera que sea el

lugar donde se resida.

Deben establecerse los cauces de colaboración que, con esta finalidad, puedan requerir los municipios con menos medios personales y técnicos de otras Administraciones, singularmente las Diputaciones Provinciales.

Y todo ello sin perjuicio de la responsabilidad penal por prevaricación, que pudiera deducirse contra los responsables municipales, como recordó el Fiscal de Sala de Seguridad Vial.

7. Los distintos participantes en la Jornada han puesto de manifiesto la insuficiente e inexacta, cuando no contradictoria, estadística existente en nuestro país.

De acuerdo con ello, se ha demandado que se estudien y pongan en marcha medidas para conseguir una mayor fiabilidad de los datos y de la información que se ofrece como base de la confección de las estadísticas sobre seguridad vial. Esto facilitara la evaluación de políticas públicas en este ámbito y al mismo tiempo posibilitara que se puedan adoptar nuevas medidas tendentes a prevenir y evitar riesgos y accidentes como consecuencia del tráfico y la circulación de vehículos en nuestras ciudades.

8. Consideramos urgente e imprescindible que los municipios en los que existe una cierta entidad del tráfico rodado pongan en marcha una evaluación o auditoría sobre la seguridad de los espacios destinados al tránsito peatonal, con objeto de valorar las disfuncionalidades de los itinerarios peatonales, tanto desde la perspectiva de la idoneidad y características de sus trazados y conexión con los diversos espacios públicos, como de la adecuación del mobiliario urbano, localización de contenedores, adecuación de la señalización existente, etc.
9. Por otro lado, es fácilmente verificable el pésimo estado en el que se encuentran centenares de elementos de señalización, tanto verticales como horizontales, en nuestras ciudades.

Junto a pasos de cebra con la pintura completamente desgastada, vemos otros que se mantienen pese a que se crearon, con carácter provisional, con motivo de unas obras que afectaron al viario público; en otras ocasiones, las señales están deterioradas por el vandalismo o la falta de conservación. Otras veces, las señales son

contradictorias o de imposible cumplimiento por no haber sido revisadas con motivo de los cambios que se han ido produciendo en la ordenación del tráfico.

De acuerdo con todo ello, creemos que los municipios deben contar con programas periódicos de revisión y mantenimiento de la señalización existente, por cuanto el mantenimiento de las vías en condiciones de seguridad, es responsabilidad exclusiva de los titulares de las mismas como establece la Ley de Tráfico.

- 10.** Lógicamente, para lograr que la ciudadanía respete la normativa de tráfico y circulación, el punto de partida es la educación, en sentido amplio, en la seguridad vial. Por ello creemos que las personas responsables de la ordenación del tráfico deben sancionar, al menos, las conductas singularmente negligentes o imprudentes de los peatones, habida cuenta de que tal y como se desprende de los distintos estudios realizados sobre seguridad vial, sin perjuicio de la responsabilidad de quienes conducen vehículos de motor, la imprudencia o negligencia de los peatones es la causa mayoritaria de los accidentes en zonas urbanas.
- 11.** La apuesta por una mejora de la seguridad vial de los peatones pasa necesariamente por entenderla dentro del marco de los planes de movilidad, entendidos como estudios socio-urbanísticos que tengan por objeto, en un marco de sostenibilidad, un uso más equilibrado de los medios de transportes, disminuyendo el uso del transporte privado, al mismo tiempo que se potencian los transportes públicos, los vehículos alternativos a los de combustión interna (la bicicleta y el coche eléctrico) y el espacio peatonal.

Se trata de que las ciudades apuesten realmente por la calidad, la eficiencia y la seguridad de los peatones, para que pasen a ser el eje de los planes de movilidad.

- 12.** Dadas las consecuencias que, para la seguridad vial, tiene el diseño de infraestructuras con incidencia en el viario público, consideramos que es preciso que con ocasión de establecer las normas técnicas de las infraestructuras que van a tener una clara incidencia en aquél y, por tanto, en la seguridad vial de vehículos y peatones, se sometan a consulta previa de quienes tienen la competencia para aprobar las normas de tráfico y ordenación, a fin de garantizar que su establecimiento y ejecución no suponga un riesgo imprevisto para la seguridad vial.

Se trataría de potenciar en lo posible una coordinación entre departamentos administrativos que deben tener unos objetivos comunes en materia de seguridad vial y, al mismo tiempo, alcanzar una cierta homogeneización o normalización entre las distintas infraestructuras con incidencia en el viario urbano que puedan generar nuevos riesgos para el tráfico rodado y los peatones. Dado el complejo sistema competencial existente, que puede crear una importante desorientación, con el riesgo que ello conlleva, en la ciudadanía usuaria de tales infraestructuras, es imprescindible recordar que, conforme al art. 149.1.22º de la Constitución el régimen jurídico del tráfico y circulación de vehículos de motor es competencia exclusiva del Estado. Por ello, deben evitarse el establecimiento de normas o la ejecución de actos que contradigan y/o dificulten la pacífica aplicación de la Ley.

- 13.** Con objeto de facilitar una mayor información y mejor asistencia a las personas víctimas de accidentes de tráfico y sus familias, consideramos que sería más que aconsejable que, a nivel autonómico, se confeccionara un manual o una guía que orientara a las personas afectadas por un accidente de tráfico sobre las posibles actuaciones y medidas a adoptar para afrontar la grave situación que se genera en el escenario personal y familiar de tales personas por los accidentes de tráfico y, al mismo tiempo, facilitar la defensa de sus intereses y derechos legítimos en el ámbito sanitario, profesional, económico, jurídico, etc.

Asimismo, parece de todo punto aconsejable que se refuercen los mecanismos de asistencia y apoyo en los primeros momentos del accidente a fin de prestar la adecuada ayuda psico-emocional a las personas afectadas. En todo caso, se ha valorado en esta Jornada la conveniencia de generalizar, en el caso de accidentes con víctimas muy graves o fallecidas, la comunicación personal, a ser posible en su propio domicilio, por parte de los agentes de tráfico y/o las personas que se determinen a la hora de informar del accidente producido.

- 14.** Gran parte de los accidentes laborales que se producen en nuestro país, tienen lugar con motivo de los desplazamientos de las personas al acudir o volver de sus centros de trabajo. En muchos supuestos tales accidentes se producen como consecuencia de la propia actividad laboral que le obliga a realizar diversos desplazamientos a pie o en vehículos.

De acuerdo con ello, consideramos que es más que conveniente que se estudie esta situación a fin de valorar y diseñar una adecuada política en materia de prevención de riesgos laborales por esta causa.

Al mismo tiempo, creemos que sería oportuno, que se llevara a cabo una campaña de prevención de riesgos laborales en torno a los accidentes que se producen por este motivo.

- 15.** En el marco de colaboración iniciado entre la Oficina del Defensor de Pueblo y la Fiscalía de Seguridad Vial de Andalucía, en coordinación con el Fiscal de Sala de la F.G.E., ambas Instituciones, cada una en el ámbito de sus competencias legales, actuarán complementaria y coordinadamente con cuantas actuaciones fueren necesarias para lograr mejorar la seguridad vial de cuantos participan en el tráfico.

6. COMUNICACIONES

6.1. LA SEGURIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN LOS PASOS SOBREELEVADOS

Sr. D. Luis Carlos Rodríguez León.
Fiscal Delegado de Seguridad Vial para Andalucía, Ceuta y Melilla.

6.1.1. Situación actual.

Desde hace unos años han proliferado en todo el territorio nacional, los “pasos sobreelevados” de peatones, también conocidos como “guardias tumbados” o reductores de velocidad. Aun cuando la finalidad es legítima y a primera vista beneficiosa, por cuanto contribuye a la seguridad de los peatones al obligar a los vehículos a no sobrepasar ciertos límites de velocidad, la realidad les ha convertido en una fuente de problemas que afectan a la seguridad de los conductores. La falta de norma reguladora ha dado pie a la construcción indiscriminada de badenes, de formas y características muy diversas, que incumplen la legislación en materia de tráfico y seguridad vial, constituyéndose en obstáculos peligrosos en las carreteras y vías urbanas.

La mayoría de los responsables municipales manifiestan que se han instalado a petición de los vecinos, principalmente en aquellos tramos donde la gran afluencia de tráfico, en unos casos, o la falta de tráfico en otros hacen difícil la convivencia entre conductores y peatones. Atendiendo a estas

peticiones, y sin más trámite, han ordenado a un maestro de obras que levante un paso sobreelevado. De suerte que ha quedado a criterio del obrero su altura, su anchura y su longitud, sin más límites que los puramente físicos de las aceras colindantes, donde las hay. Muchos de ellos se han construido por los Ayuntamientos en las travesías que recorren el municipio, sin permiso ni conocimiento del titular de la vía, normalmente el Estado o la Comunidad Autónoma. En otros casos con pasividad absoluta de las citadas instituciones, que conociendo las obras han omitido todo control mirando para otro lado.

La situación se ha tornado en alarmante, cuando se han producido accidentes con daños y heridos como consecuencia de los citados badenes. Los defectos más generalizados son:

La costumbre de pintar toda su superficie a rayas blancas y rojas, o amarillas, o azules, como hemos podido comprobar, que no sólo es contraria al Reglamento de Circulación (arts. 168. c. y 172), sino que, además, se constituye en una superficie deslizante y muy peligrosa para ciclistas y motoristas, por cuanto con la lluvia, el rocío, el riego de calles y otros agentes, no hay adherencia alguna de los neumáticos.

Igualmente las rampas de acometida y descenso de los citados pasos sobreelevados son en muchos casos tan excesivas, que se equiparan a verdaderos bordillos. Es muy frecuente que causen daños al vehículo, u obliguen a reducciones tan intensas de velocidad, por parte de los que ya conocen su existencia, que dan lugar a golpes por alcance por maniobras sorpresivas.

En otros casos la señalización es inexistente, insuficiente o con placas “fantasía”, inventadas por el que ha puesto el badén, sin que conste en los catálogos oficiales de señalización (Anexos del Reglamento G. de Circulación) por lo que los usuarios ni las conocen, ni tienen obligación de conocerlas ni respetarlas.

Todo lo expuesto ha dado pie a numerosas quejas por parte de asociaciones de motoristas, ciclistas y profesionales de todo tipo, de los que citamos por su importancia, los conductores de vehículos de emergencias, principalmente ambulancias y UCI móvil, que ponen de manifiesto, no solo los retrasos que sufren en sus actuaciones de auxilio para llegar al lugar del accidente y volver al centro sanitario, también el riesgo grave al que se somete al paciente, al que se le practican durante el traslado actuaciones de urgencia como tomas de vías, inmovilizaciones por lesión de columna, suturas etc.

6.1.2. Normativa.

Hasta el 29 de Octubre de 2008, fecha en la que se publica en el BOE la ORDEN FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la

Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado, sólo dos Comunidades Autónomas Murcia¹ y Navarra², habían regulado expresamente la construcción de los pasos sobreelevados, si bien hay que matizar, que ambas cometían el mismo error al permitir pintar toda la superficie del paso, incumpliendo el Reglamento de Circulación.

Por fin el Estado asumiendo su responsabilidad e invocando constantemente la “seguridad vial”, que la Constitución le otorga como competencia exclusiva en su art. 149, dicta la norma antes dicha, en cuya Exposición de motivos dice:

“La seguridad del tráfico en la Red de Carreteras del Estado es un objetivo básico que preside la actuación del Ministerio de Fomento, por ello, en el proyecto y construcción de carreteras, las instrucciones técnicas de aplicación, como, entre otras, las relativas a: trazado; secciones de firmes; señalización; balizamiento..., y, en general, el pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes, tienen presente la consecución del objetivo básico antes aludido.

En las carreteras que forman parte de la Red de Carreteras del Estado, existen determinados tramos y puntos singulares en los que se requiere se mantenga, en el primero de los casos, una velocidad de circulación reducida y, en el segundo, una especial atención en la conducción.

La señalización vial es, en general, el medio utilizado para lograr en estos tramos y puntos singulares la reducción de la velocidad y el aumento de la atención en la conducción. Sin embargo, existen otros medios adicionales, como son los reductores de velocidad y las bandas.

transversales de alerta, que pueden coadyuvar a conseguir dichos objetivos.

Por ello, ambos elementos: los reductores de velocidad y las bandas transversales de alerta, que forman parte del equipamiento vial orientados hacia la mejora de la seguridad de circulación,

¹ Orden de 11 octubre 2002 Consejería Obras Públicas, Vivienda y Transportes B0. Región de Murcia 30 octubre 2002, núm. 252 CARRETERAS Y CAMINOS. Condiciones de la autorización para la instalación de Pasos Peatonales Sobreelevados (Ralentizadores de Velocidad) en las travesías de la Red Regional de Carreteras de la Región de Murcia.

² La Orden Foral 787/2001, de 10 de septiembre (LNA 2001, 295, 346), del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se aprueba la «Normativa Técnica para la instalación de Pasos Peatonales Sobreelevados (Ralentizadores de Velocidad) en las travesías de la Red de Carreteras de Navarra» y las condiciones de su autorización.

resulta conveniente adoptarlos para su aplicación en las carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

La experiencia en la utilización de dichos elementos, tanto en España como en otros países de nuestro entorno; los conocimientos adquiridos sobre su comportamiento, la valoración de sus ventajas e inconvenientes; y la conveniencia de normalizar los criterios para su proyecto e implantación, son cuestiones que han aconsejado la elaboración de una instrucción técnica específica, cuya aprobación constituye el objeto de esta disposición.

Esta orden ha sido sometida al trámite establecido en el Real Decreto 1337/1999, de 21 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a la Sociedad de la Información, y en la Directiva 98/34/CE, de 22 de junio, modificada por la Directiva 98/48/CE, de 20 de julio, ambas del Parlamento Europeo y del Consejo.

En su virtud, de conformidad con lo establecido en los artículos 29 y 40 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y en la Disposición final única del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, modificado por Real Decreto 597/1999, de 16 de abril, se dicta la Instrucción Técnica”.

6.1.3. Intervención de la Fiscalía de Seguridad Vial de Andalucía.

A la vista de todo lo expuesto anteriormente y ante la existencia de una norma estatal reguladora de la materia, teniendo en cuenta que en esta Comunidad Autónoma no se había dictado norma propia, se encomendó a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en la provincia de Sevilla, que realizara un informe con descripción de todos los pasos sobreelevados que existían en carreteras y travesías de la provincia. El resultado fue demoledor, ni uno solo de los pasos medidos cumplía la norma dictada por el Estado.

Como quiera que esto afecta directamente a la Seguridad Vial y al Principio de Legalidad, por cuya garantía debe velar el Ministerio Fiscal por disposición expresa de la Constitución y el Estatuto Orgánico, es por lo que, a través de la Subdelegación del Gobierno, se promovió una reunión con todos los interesados, que tuvo lugar el 21 de mayo 2009 y a la que asistieron, junto con el Fiscal y el Subdelegado del Gobierno, representantes de Ministerio de Fomento, Jefatura de Tráfico, Consejería de Obras Públicas de la JJ.AA., Abogacía del Estado, Ayuntamientos. Del resultado de aquella reunión se

pueden extraer dos conclusiones fundamentales:

- a) Todos están conformes en la necesidad de regular los pasos sobreelevados por que afectan directamente a la seguridad vial y su ejecución e implantación, está absolutamente descontrolada.
- b) Existe discrepancia en el ámbito competencial de la norma. Todos los presentes, salvo los Ayuntamientos, consideran que la norma es de general aplicación. Representantes de los Ayuntamientos tienen dudas sobre la obligación a los entes municipales, ya que la norma dice, cuando habla el ámbito de aplicación: “... esta Orden será de aplicación a los proyectos de carreteras que formen parte de la Red de Carreteras del Estado”.

A la vista del grave problema que podría plantearse en la aplicación de la norma, teniendo en cuenta que en esta Comunidad Autónoma, coexisten carreteras del Estado, de la Junta de Andalucía, de las Diputaciones Provinciales y de los Ayuntamientos, como titulares de las vías, conforme a las normas del Estado y el Estatuto de Autonomía³ y Ley de Carreteras de Andalucía, se opta por mantener reuniones individualizadas con las distintas administraciones implicadas.

La primera reunión se celebra con la Dirección General de Infraestructuras Viarias de la Junta de Andalucía, el 4 de junio 2009. El Gobierno andaluz fue absolutamente receptivo con la posición del Fiscal, en el sentido de considerar que la norma estatal es de aplicación en la Comunidad Autónoma, no sólo porque regula una materia de Seguridad Vial, que es competencia exclusiva del Estado conforme al art. 149 de la C.E., sino que además, al no existir una norma propia es de aplicación supletoria la estatal. Sea como fuere lo cierto es que el día 20 de julio de 2009 se publicaba en el BOJA (B.O. de la C. Autónoma) la Instrucción 1/2009 de 30 de Junio, sobre Seguridad Vial en la Red de Carreteras de Andalucía, en la que se asume como propia la norma del estado, ordenando su cumplimiento en el territorio andaluz, y mostrando una plena colaboración con el Fiscal de Seguridad Vial.

La segunda reunión se celebra con la Diputación Provincial de Sevilla, cuyo Presidente y el Diputado de infraestructuras, asumen la necesidad de aplicar la norma estatal y la de la Junta de Andalucía, comprometiéndose a corregir todos los pasos sobreelevados que se hayan construido en las carreteras y travesías de su titularidad, estableciendo un calendario de obras que hagan posible que en Octubre de 2010 (período de dos años del que habla la norma estatal) estén todas concluidas.

³ Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, BOE 68/2007, de 20 marzo 2007, y Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, BOJA 85/2001, de 26 julio 2001 BOE 188/2001, de 7 agosto 2001.

La tercera reunión se desarrolla con representantes de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, acudiendo numerosos representantes municipales. Aquí la situación es más compleja. Mientras algunos consideran que tras haberse pronunciado el Estado, la Junta y la Diputación, ellos deben también cumplir la norma, otros defienden la “autonomía” de los entes locales considerando que ellos son los titulares de las calles de su municipio y de la regulación del tráfico en ellas. Un tercer grupo plantea problemas de índole económico-presupuestario, para aplicar la norma.

6.1.4. ¿Problema competencial?

Visto lo anterior cabe preguntarse si verdaderamente existe un conflicto competencial, en la aplicación de la norma dictada por el Estado, considerando que pudiera invadir competencias propias de la Comunidad Autónoma o de los municipios. Para analizar en profundidad el teórico problema planteado, es necesario distinguir:

- A) Creación y mantenimiento de infraestructuras. (carreteras y vías en general)
- B) Ordenación del tráfico y circulación de vehículos en determinados espacios.
- C) Normas generales sobre vehículos, conductores y seguridad vial.

6.1.4.1. Creación y mantenimiento de infraestructuras (carreteras y vías en general).

Por lo que se refiere a este apartado la Constitución Española establece:

Artículo 148

1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias:

- 3ª) Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.
- 4ª) Las obras públicas de interés de la Comunidad Autónoma en su propio territorio.
- 5ª) Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

Prácticamente todas las Comunidades Autónomas han incluido esta competencia en sus Estatutos, de manera similar, así la Ley Orgánica 2/2007,

de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. (BOE 68/2007, de 20 marzo 2007) dice:

Artículo 56. Vivienda, urbanismo, ordenación del territorio y obras públicas

5. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre emplazamientos de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.

7. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de planificación, construcción y financiación de las obras públicas en el ámbito de la Comunidad, siempre que no estén declaradas de interés general por el Estado.

Artículo 64. Transportes y comunicaciones

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre:

1ª Red viaria de Andalucía, integrada por ferrocarriles, carreteras y caminos, y cualquier otra vía cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz.

Por otra parte, como complemento a lo anterior, el Estado se reserva competencias, en esta materia, en los casos de vías que discurren por más de una Comunidad. Así se establece en el art. 149 C.E.:

“1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

21ª) Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma;”

Por tanto en este primer apartado sólo el Estado y las Comunidades Autónomas tienen competencia directa para la creación de infraestructuras viarias, todo ello sin perjuicio de las delegaciones que esta últimas hagan a favor de las Diputaciones Provinciales según el derecho interno de la CC.AA., y la creación de forma indirecta de viario urbano por parte de los Ayuntamientos, pero sometida a control de la CC.AA., a través de los planes urbanísticos.

6.1.4.2. Ordenación del tráfico y circulación de vehículos en determinados espacios.

Con carácter general puede decirse, que esta competencia la tienen todas las administraciones titulares de vías susceptibles de ser utilizadas por tráfico rodado, cada una dentro de su ámbito territorial.

Aquí si que hay una clara competencia municipal expresamente prevista

en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (BOE 80/1985, de 3 abril 1985):

CAPITULO III. COMPETENCIAS.

Artículo 25.

2. El Municipio ejercerá en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las siguientes materias:

- b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.
 - d) Ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística; promoción y gestión de viviendas; parques y jardines, pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales.
- II) Transporte público de viajeros.

Por tanto, aun cuando tienen competencia expresa en esa materia, están sujetos a los *“términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas”*, por lo que en ningún caso su capacidad *“legislativa”*, a través de las ordenanzas municipales puede ir más allá de lo dicho anteriormente, ni contradecir lo previsto en las normas del Estado o de la Comunidad Autónoma en la que se encuadra.

Concretamente en Andalucía, su Estatuto determina:

Artículo 42. Clasificación de las competencias

1. Corresponden a la Comunidad Autónoma de Andalucía las competencias exclusivas, compartidas y ejecutivas sobre las materias incluidas en el presente Título, que ejercerá respetando lo dispuesto en la Constitución y en el presente Estatuto.

2. La Comunidad Autónoma de Andalucía asume mediante el presente Estatuto:

- 1º Competencias exclusivas, que comprenden la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva, íntegramente y sin perjuicio de las competencias atribuidas al Estado en la Constitución. En el ámbito de sus competencias exclusivas, el derecho andaluz es de aplicación preferente en su territorio sobre cualquier otro, teniendo en estos casos el derecho estatal carácter supletorio.

Artículo 60. Régimen local

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de régimen local que, respetando el art. 149.1.18ª de la Constitución y el principio de autonomía local, incluye:

- b) La determinación de las competencias y de las potestades propias de

los municipios y de los demás entes locales, en los ámbitos especificados en el Título III.

Artículo 92. Competencias propias de los municipios

1. El Estatuto garantiza a los municipios un núcleo competencial propio que será ejercido con plena autonomía con sujeción sólo a los controles de constitucionalidad y legalidad.

2. Los Ayuntamientos tienen competencias propias sobre las siguientes materias, en los términos que determinen las leyes:

e) Conservación de vías públicas urbanas y rurales.

f) Ordenación de la movilidad y accesibilidad de personas y vehículos en las vías urbanas.

En conclusión los Ayuntamientos tienen competencia dentro de los límites establecidos por la Comunidad Autónoma y el Estado, para ordenar el tráfico en su localidad, organizar el transporte público y conservar y pavimentar las calles. Nada dice ninguna norma sobre competencia para la creación de infraestructuras viarias ni para determinar las características técnicas de aquéllas, que afecten a la seguridad vial. Sobre estas últimas cuestiones dependen íntegramente de las normas superiores.

6.1.4.3 Normas generales sobre vehículos, conductores y seguridad vial.

En este último apartado, entiendo que no cabe duda de la exclusividad estatal de las competencias, a tenor de lo dispuesto en el texto constitucional.

Artículo 149

1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

21^a) Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.

3. Las materias no atribuidas expresamente al Estado por esta Constitución podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, en virtud de sus respectivos Estatutos. La competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderá al Estado, cuyas normas prevalecerán, en caso de conflicto, sobre las de las Comunidades Autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de éstas. El derecho estatal será, en todo caso, supletorio del

derecho de las Comunidades Autónomas.

Por ello en uso de esa competencia exclusiva, el Estado ha dictado Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la citada Ley, Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, así como todas las normas que los actualizan y desarrollan.

El Art. 4. de la Ley de Tráfico:

Art. 4 Competencias de la Administración del Estado

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas a través de sus propios Estatutos y además, de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, corresponderá a la Administración del Estado:

- a) La facultad de determinar la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.

Artículo 10. Obras y actividades prohibidas.

1. La realización de obras o instalaciones en las vías objeto de esta Ley necesitará la autorización previa del titular de las mismas y se registrarán por lo dispuesto en la Ley de Carreteras (RCL 1988, 1655 y 2268) y su Reglamento (RCL 1977, 1047), y en las normas municipales. Las mismas normas serán aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico, que podrá llevarse a efecto a petición de la Jefatura Central de Tráfico.

Las infracciones a estas normas se sancionarán en la forma prevista en la legislación de Carreteras, como asimismo la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

3. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

Un elemento común y general a todas estas normas, son las referidas a

la Seguridad Vial. Dentro de este concepto se pueden encuadrar, las especificaciones técnicas de los vehículos para considerarlos aptos para participar en el tráfico rodado, las características técnicas que deben cumplir elementos de seguridad, como cinturones, airbag, sillas portabebés, barras portaequipajes, remolques de todo tipo, y en general todos aquellos elementos que en cualquier tipo de vehículos autorizados para la circulación, puedan comprometer la seguridad de los usuarios y de los pasajeros. Estas son normas estatales que no pueden ser modificadas por otras administraciones públicas españolas, y que en muchas ocasiones están vinculadas a normas de la Comunidad Europea (normalmente Directivas) y a Tratados Internacionales.

De la misma manera y por las mismas razones, las características técnicas de las vías por las que discurre el tráfico rodado, está sujeta a normas e instrucciones técnicas, que afectan a trazados, materiales de construcción, calidad de asfaltos, hormigones, elasticidad, resistencias, evacuación de aguas, quitamiedos, señalización etc. etc. Es evidente que aquí tampoco cabe conflicto de normas o competencias de otras administraciones.

En esta línea argumental, ORDEN FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras, objeto de este análisis, debe encuadrarse necesariamente en el concepto de Seguridad Vial, y por tanto en el marco de la competencia exclusiva del Estado.

Su contenido no deja lugar a dudas, pues no tiene más finalidad que establecer las características técnicas que deben cumplir los badenes reductores de velocidad, para que garanticen su correcto funcionamiento y finalidad y garanticen la seguridad de los usuarios de las vías públicas.

Sin embargo no podemos desconocer que la Norma de Fomento (ORDEN FOM/3053/2008, de 23 de septiembre) contiene, desde mi punto de vista un defecto fundamental, ya sea voluntaria o involuntariamente no dice nada de forma expresa, sobre el carácter básico o no de la norma y no invoca la competencia exclusiva sobre seguridad vial, que corresponde al Estado. Es evidente que esta forma de legislar “sin molestar”, dice muy poco de la autoridad del Estado y sólo genera problemas interpretativos, que frenan la aplicación de la norma y crea un clima de inseguridad jurídica, contrario a todos los principios de un Estado de Derecho. Si el Legislador estatal no se atreve a ejercitar sus competencias y autoridad, es preferible que no haga nada y deje que las Comunidades Autónomas resuelvan el problema en sus territorios. Pero el precio que se paga por esa timidez es alto: dispersión normativa, discriminación territorial y en definitiva inseguridad para el ciudadano.

Afortunadamente el gobierno andaluz ha optado por no generar más

confusión sobre este tema. Así podemos ver que la CC.AA de Andalucía ostenta competencia exclusiva sobre Red viaria de Andalucía, integrada por ferrocarriles, carreteras y caminos, y cualquier otra vía cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz. Y, competencias exclusivas sobre una materia implican el ejercicio de todas las funciones o potestades (tanto normativas como ejecutivas) sobre dicha materia.

La cláusula de la suplencia general del Derecho del Estado, que se recoge en el apartado tercero del artículo 149 de la Constitución, implica, en principio, que el derecho estatal será en todo caso supletorio del derecho de las CCAA. Ésta es precisamente la interpretación que sostiene inicialmente la CA en su resolución de 30 de junio de 2009, que dispone la publicación de la Instrucción núm. 1/2009, de 30 de junio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Viarias sobre Seguridad Vial en la Red de Carreteras de Andalucía, en la que expresamente se reconoce la aplicación directa en el ámbito de la Comunidad de la Orden 3053/2008, de 23 de septiembre (BOE núm. 261, de 29 de octubre de 2008), que aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado; y, lo hace bajo la consideración de ésta, como legislación supletoria.

“Esta norma tiene carácter de legislación supletoria y por tanto, de aplicación directa en la Comunidad Autónoma de Andalucía, respecto a la normativa técnica de aplicación en el ámbito de la Red de Carreteras de Andalucía, de conformidad con la previsión contenida en el artículo 149.3 de la Constitución Española de 1978, en tanto no se dicte por esta Administración su normativa técnica específica en la materia. La Red de Carreteras de Andalucía comprende tanto las carreteras de titularidad autonómica como las de las Diputaciones Provinciales, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 8/2001, de 12 de julio de Carreteras de Andalucía.”

De este modo, es norma igualmente aplicable en el ámbito de la red autonómica de carreteras, sin que las Diputaciones y Ayuntamientos puedan oponerse a la aplicación de la misma. Esto es y en tanto la CCAA dicte una Instrucción propia, dicha norma pasa a formar parte del ordenamiento autonómico, por la vía de la cláusula de supletoriedad, y es aplicable en la medida que afecta a las carreteras incluidas dentro de la Red autonómica de carreteras.

En el anterior sentido, el artículo 3 de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, señala que la red de carreteras de Andalucía está constituida por las carreteras que, discurriendo íntegramente en el territorio andaluz, no estén comprendidas en la red de carreteras del Estado y se encuentren incluidas en el Catálogo de Carreteras de Andalucía. Y, añade, en

su apartado segundo que la red de carreteras de Andalucía está formada por las siguientes categorías:

- a) La red autonómica, que comprende la red básica, la red intercomarcal y la red complementaria.
- b) La red provincial, compuesta por la red comarcal y la red local.

6.1.5. Reacción de la Administración Local.

A la vista de los problemas antes descritos y ante la presión vecinal, los Ayuntamientos se ven en la necesidad de establecer instrumentos de “calmado del tráfico”, para salvaguarda de los peatones, reduciendo las posibilidades de obtener velocidades inadecuadas en los tramos urbanos. Sin embargo la Norma de Fomento, antes citada, no desarrolla adecuadamente dispositivos aptos para el interior de la población, con velocidades entre 20 y 50 km/h. esta regulación deficitaria ha obligado a la FEMP, (Federación Española de Municipios y Provincias) a crear un norma paralela (actualmente en borrador), que describe los instrumentos adaptados a la necesidad urbana, tomando para ello ejemplo en otras ciudades europeas.

Sin embargo desde un punto de vista estrictamente técnico, algunos de los dispositivos que crea no están avalados por pruebas de laboratorio, que garanticen la fiabilidad y la seguridad de todos los usuarios de las vías públicas. Así lo ponen de manifiesto los informes solicitados por la Fiscalía de Seguridad Vial de Andalucía, tanto a Fomento como a la Jefatura Provincial de Tráfico. Los ingenieros de ambas instituciones advierten del riesgo de aprobar e instalar dispositivos no homologados o suficientemente experimentados que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial, que es precisamente lo que se trata de evitar.

Igualmente alertan de la confusión en la señalización, que puede generar riesgo importante para los peatones, al creer que todo paso sobreelevado es un paso de cebra y por consiguiente con preferencia para él.

En definitiva el Proyecto de la FEMP, debe ser objeto de revisión y adaptación a las normas vigentes, evitando crear más desconcierto en la situación actual. Debe igualmente establecer tipos cerrados de manera que no quede abierta la posibilidad de crear nuevos elementos reductores o hacer adaptaciones sobre los descritos, según las conveniencias de los municipios, pues de lo que se trata es de unificar la norma y su aplicación. En España con más de 8.000 municipios, la Seguridad Vial y por ende la jurídica, no soportaría 8.000 interpretaciones.

6.1.6. Incidencia de esta norma en el Código Penal.

No es necesario recordar aquí las teorías, sobre la naturaleza jurídica de las normas penales que regulan el tráfico de vehículos, hoy CAPITULO IV. DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. Baste decir, como lo ha hecho siempre toda la doctrina, que se trata de normas penales “en Blanco”, es decir que necesariamente debe buscar su contenido normativo, en la legislación administrativa de la que trae causa.

Pues bien a lo que a nosotros nos interesa en este estudio, la citada ORDEN FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras, en relación con la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, (Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo), tienen una relación directa en la aplicación del Art. 385 del Código Penal.

Señala el texto penal:

Artículo 385

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1ª. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2ª. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

De su literalidad entresacamos los elementos que consideramos necesarios para este debate:

- a).- “Colocando en la vía obstáculos imprevisibles”
- b).- “ No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo”
- c).- “ Originare un grave riesgo para la circulación”

Seguidamente analizamos cada uno de ellos:

a) “Colocando en la vía obstáculos imprevisibles”

El concepto de obstáculo no está definido en el Código Penal, hasta tal punto es un concepto abierto, que se ha planteado en la Jurisprudencia que el propio ser humano, en una vía pública, puede constituirse en un obstáculo imprevisible que afecte a la seguridad vial poniendo en riesgo no sólo su propia

vida, sino también la de los demás usuarios de la vía.

Sin embargo si hay un caso concreto de concepto legal de “obstáculo”, previsto por el Legislador de forma expresa y por tanto, creo, de aplicación obligatoria, y es precisamente en la materia que tratamos aquí. Dice literalmente el Reglamento General de Circulación en su art. Artículo 5:

“ 2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.”

Con la interpretación lógica y “auténtica” de este precepto llegamos a la conclusión de que los “resaltos en los pasos de peatones y bandas transversales” que NO cumplan la regulación del Ministerio de Fomento serán considerados OBSTÁCULOS en la calzada.

En consecuencia nada impide que esos obstáculos, legalmente definidos, integren el tipo penal del art. 385, si se dan el resto de requisitos allí exigidos.

Debemos, por tanto, detenernos en el término IMPREVISIBLE.

Dice el Diccionario de la Real Academia que Imprevisible es lo que no se puede prever, es decir, lo que no se puede conocer o suponer a través de indicios. Utilizando términos de alguna sentencia, es lo inesperado o sorpresivo que obliga a adoptar medidas extraordinarias, o a realizar maniobras evasivas, frenazos, volantazos etc, que suponen riesgos propios o de terceros.

Así las cosas ¿es posible predicar la imprevisibilidad de un badén?.

Considero que los badenes, pasos sobreelevados o resaltos que no se adapten a la norma de Fomento, SI pueden considerarse obstáculos imprevisibles a efectos penales por las siguientes razones:

1.- La Norma de Fomento, que entró en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE, (29-10-08), dice literalmente en su Disposición Transitoria Única:

“1. Los proyectos que a la entrada en vigor de esta orden estuviesen en fase de redacción, de aprobación o aprobados, y sin orden de contratación, deberán adaptarse a la nueva normativa antes de su ejecución.”

Ello implica que todos los badenes construidos con posterioridad a la entrada en vigor de la norma, que NO cumplan los requisitos técnicos en ella establecidos, son contrarios a ella. La Administración que autoriza su colocación actúa abiertamente contra la norma vigente y publicada en el BOE, para general conocimiento y obligado cumplimiento.

Esto implica que el ciudadano CONFIA que las obras realizadas por las administraciones cumplen las normas de seguridad. Por tanto puede esperar que adaptando su conducta a la norma, no tiene porqué ocurrirle nada sorpresivo y puede sentirse seguro. De la misma manera que confía en que la carretera continúa tras el rasante, o que tras la señal que le advierte de curva peligrosa a la derecha, existe realmente una curva a la derecha, o en la seguridad cotidiana de que la luz verde del semáforo, que nos permite pasar está correctamente regulada y por tanto la del otro semáforo está roja, aunque no lo comprobemos. Todos los conductores actuamos en el convencimiento de que la administración competente ha realizado bien su trabajo y salvo casos fortuitos o averías, todo está correcto.

Pues bien, desde que se publicó la norma el ciudadano tiene derecho a creer que la administración destinataria de la misma, ha cumplido sus obligaciones, de la misma manera que a él se le obliga a cumplir las normas desde su publicación, aunque no se haya leído el BOE.

De esta forma si la norma de Fomento establece unas características técnicas concretas de altura, dependiendo que el tramo esté señalizado a 30, 40 ó 50 Kms./h, el conductor que adapte la velocidad a lo requerido, confía en salvar el obstáculo sin problemas, de lo contrario puede verse sorprendido. De la misma forma sabe que en algunos sitios no puede haber badenes, porque los prohíbe la norma:

3.2.2 Limitaciones.

No podrán instalarse Reductores de Velocidad salvo justificación técnica en los siguientes casos:

“En los tramos de la red que no tengan consideración de travesía. A estos efectos, podrán considerarse como travesías aquellos tramos cuyo régimen de circulación, tráfico y usos sean similares al de éstas (por ejemplo, proximidades de rotondas en entornos periurbanos de las carreteras denominadas «vía parque», rondas urbanas, penetraciones urbanas, etc.), y su velocidad sea inferior a 50 km/h.

En los primeros 50 metros del comienzo de la travesía, cuando no exista «puerta de entrada» (sección en la que se garantiza una velocidad moderada).

En travesías cuya longitud sea inferior a 200 m.

En puntos donde la V85 supere los 60 km/h.

En los puentes o túneles u otras obras de fábrica singulares, y en los 25 m anteriores o posteriores.

En los tramos de travesías con pendiente superior al 5 por ciento.

En los tramos de travesías en que existan más de 2 carriles de circulación, salvo que exista mediana no franqueable de separación de sentidos.

En tramos de travesías con IMD superior a 5.000 vh, o una intensidad horaria punta superior a 300 vh.

En tramos de travesía con una IMD de vehículos pesados superior a 300 vh.

En las proximidades de las intersecciones no se colocarán Reductores de Velocidad del tipo «lomo de asno» para evitar que los peatones puedan confundirlos con pasos peatonales. En este caso sólo pueden ser utilizados los Reductores de Velocidad de tipo trapezoidal, siempre que existan pasos de peatones.”

En consecuencia el incumplimiento expreso de esta prohibición, implica que el conductor se ve SORPRENDIDO por un badén, donde no debe haberlo.

A partir de Noviembre de 2010, cuando finaliza el plazo de adaptación a la norma de Fomento, de los citados badenes, como establece su

“Disposición transitoria única. Aplicación a proyectos y obras.

2. En el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta instrucción todos los dispositivos existentes en la Red de Carreteras del Estado relacionados con el contenido de la Instrucción que se aprueba por esta orden deberán ser adaptados a lo dispuesto en ella.”

Los conductores tienen derecho a esperar a que las administraciones hayan cumplido sus obligaciones y por tanto a que NO EXISTAN badenes que incumplan la norma.

Por tanto y en resumen, hay un concepto legal de obstáculo que es perfectamente aplicable a un badén fuera de norma, y puede predicarse de ellos que pueden ser imprevisibles, aunque estén señalizados, porque la previsibilidad no radica en su existencia o no, sino en que pueden ser rebasados a una determinada velocidad, que no son deslizantes y que, en definitiva son seguros porque la norma que los regula, lo ha hecho de forma segura.

b).- “No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo”

El segundo supuesto del art. 385 del CP., que puede generar responsabilidad penal es la obligación de restablecer la seguridad de la vía.

En el caso concreto de la Administración pública entiendo que es clara y

patente, esa obligación, desde el momento en que las Leyes antes citadas les otorgan la competencia, en algunos casos exclusiva, de la creación y conservación de las infraestructuras viarias.

Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. (BOE 68/2007, de 20 marzo 2007) dice en relación con sus propias carreteras:

Artículo 56. Vivienda, urbanismo, ordenación del territorio y obras públicas

5. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre emplazamientos de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.

7. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de planificación, construcción y financiación de las obras públicas en el ámbito de la Comunidad, siempre que no estén declaradas de interés general por el Estado.

Artículo 64. Transportes y comunicaciones

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre:

1ª Red viaria de Andalucía, integrada por ferrocarriles, carreteras y caminos, y cualquier otra vía cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz.

En relación con las carreteras de los Ayuntamientos:

Artículo 92. Competencias propias de los municipios

1. El Estatuto garantiza a los municipios un núcleo competencial propio que será ejercido con plena autonomía con sujeción sólo a los controles de constitucionalidad y legalidad.

2. Los Ayuntamientos tienen competencias propias sobre las siguientes materias, en los términos que determinen las leyes:

e) Conservación de vías públicas urbanas y rurales.

Lo previsto en el Estatuto de Andalucía, no es más que desarrollo de lo previsto, con carácter general, en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (BOE 80/1985, de 3 abril 1985):

CAPITULO III. COMPETENCIAS

Artículo 25

2. El Municipio ejercerá en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las siguientes materias:

- b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.
- d) Ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística; promoción y gestión de viviendas; parques y jardines, pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales.

Por tanto de las normas vistas, se extrae necesariamente que LA ADMINISTRACIÓN TITULAR DE LA VÍA TIENE LA OBLIGACIÓN LEGAL EXPRESA, de mantener la seguridad de la misma.

Esa obligación puede tener dos momentos: el primero en la creación o construcción de la vía y el segundo en la reparación de la misma cuando por cualquier evento no reúna las condiciones de seguridad necesarias para los usuarios.

Pues bien, ambos supuestos son aplicables al tema de los badenes.

En primer lugar, porque tras la publicación de la Norma de Fomento y de la Norma de Andalucía, NO PUEDEN CONSTRUIRSE badenes que no cumplan sus requisitos técnicos, por tanto si lo hicieran podrían ser denunciadas por comprometer la seguridad de la vía. (si se dan el resto de requisitos).

En segundo lugar, porque tras la publicación de la Norma de Fomento y de la Norma de Andalucía, tienen un plazo de dos años para adaptar todos los existentes a la norma, ESTO ES RESTABLECER LA SEGURIDAD DE LA VÍA.

En consecuencia a partir de Octubre de 2010, la Administración titular de una vía, que mantenga en ella badenes fuera de norma, está claramente en la conducta descrita en el nº 2 del art. 385 del C.P.

c).- “Originare un grave riesgo para la circulación”

Analizamos seguidamente el último requisito del art. 385 CP que además es esencial para la exigencia de responsabilidad penal, frente a la administrativa.

¿Puede un badén constituirse en un grave riesgo para la circulación?

Evidentemente la respuesta debe ser afirmativa, por varias razones:

1.- En primer lugar porque si hay una normativa específica que regula sus requisitos técnicos, es porque esos y no otros son los considerados seguros para los usuarios.

2.- Porque la instalación de badenes que no cumplen los requisitos técnicos son realmente obstáculos expresamente prohibidos, como ya hemos analizado anteriormente, y hay obligación legal de señalizarlos y retirarlos

porque alteran las condiciones de seguridad, es decir originan riesgos.

Así:

Reglamento G. Circulación:

Art. 4:- Actividades que afectan a la seguridad de la circulación.

2. Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar (artículo 10.2 del texto articulado).

3. No se instalará en vías o terrenos objeto del ámbito de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ningún aparato, instalación o construcción, ni se realizarán actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación.

3.- Porque los actuales badenes instalados, como ya dijimos anteriormente, y se ha comprobado expresamente en el informe elaborado por la G.C. de tráfico al que ya hicimos referencia, están pintados en toda su superficie, constituyéndose de forma clara y patente en un elemento peligroso.

El Reglamento General de Circulación en su art. Artículo 5:

“ 2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.”

La referencia expresa a los ciclistas debe aplicarse igualmente a los motoristas porque su fundamento es idéntico, al rebasar el badén, todo el vehículo se encuentra sobre el mismo, por lo que si está pintado no hay agarre de los neumáticos, no hay posibilidad de frenar con seguridad, hay posibilidad de derrape y pérdida de control de la moto o bicicleta.

Por eso la Norma de Fomento dice en su art. 3.4.1.1

“Señalización horizontal.

A) Paso peatonal sobreelevado: La señalización horizontal que se materializará sobre él estará constituida, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación y en la Norma 8.2-IC de la Instrucción de Carreteras, por una serie de bandas blancas transversales situadas en el plano superior; de 50 cm de anchura y separación, y replanteadas de forma que su representación final suponga un dibujo simétrico en la sección transversal de los carriles

respecto de su eje.

Estas bandas se prolongarán sobre las rampas de acceso y salida hasta la mitad de su longitud, tal y como se indica gráficamente en la figura adjunta.

Se pintarán bandas blancas de 40 centímetros de anchura (M-4.1-Norma: 8.2-IC.), de forma transversal a la calzada, 1 metro antes del inicio de las rampas del paso.

La calidad de la pintura garantizará tanto su durabilidad como el coeficiente de rozamiento exigido en la normativa de carreteras.”

Todo ello en consonancia con lo dispuesto en el art. 168 del R.G. Circulación:

Artículo 168. Marcas blancas transversales

c) Marca de paso para peatones. Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas.

4.- Porque los badenes instalados actualmente salvo rara excepción NO ESTÁN ILUMINADOS, obligación expresamente establecida en al Norma de Fomento, porque es un elemento peligroso del que debe advertirse claramente al usuario de la vía.

Dice la Norma de Fomento: art. 3.4.2

“Iluminación.–

Todos los dispositivos reductores de velocidad deberán contar con iluminación nocturna, a los efectos de garantizar su visibilidad, localización, y presencia de peatones en su caso, por parte de los conductores.

En caso de que exista iluminación en todo el tramo, se deberá destacar la situada sobre los pasos de peatones.”

Es obvio que esta obligación tan contundente, sólo se justifica en el grave riesgo que supone para los usuarios de una vía, la existencia de una construcción, de estas características.

Este fue el argumento de la Sentencia condenatoria contra el Ayuntamiento de Sevilla, que dicta el Juzgado de lo Contencioso nº 9 de Sevilla, el 11 de Diciembre de 2008, resumidamente los argumentos fueron:

“ El art. 139 de la L 3011992, de 26 Nov., de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento

Administrativo Común, reconoce el derecho de los particulares a ser indemnizados por la Administración Pública consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos,...

... requisitos o presupuestos: 1. hecho imputable a la Administración; 2. lesión o perjuicio antijurídico efectivo, económicamente evaluable e individualizado en relación a una persona o grupo de personas; 3. relación de causalidad entre hecho y perjuicio; y 4. que no concurra fuerza mayor u otra causa de exclusión de la responsabilidad ...

... circulando a velocidad moderada, de forma inesperada perdió el control del vehículo que conducía, al pasar por un badén sobreelevado para paso de peatones, del que no se apercibió de su presencia debido la poca visibilidad existente en la vía, pues la farola que iluminaba dicho paso de peatones estaba fundida. A mayor abundamiento referido paso de peatones se encontraban en mal estado de conservación debido a los notables, desperfectos y surcos que presentaba, así como no cumplía la normativa imperante en la materia. ...

... era casi imposible advertir el badén, que la motocicleta circulaba a poca velocidad, que no freno pues no advirtió el badén y que la pintura estaba gastada y la farola sobre el badén fundida.

La actuación de la Administración en la iluminación de este elemento fue negligente y no acorde con la seguridad de los usuarios de la vía, no adoptando todas las medidas de seguridad para un elemento de estas características, incidiendo claramente en el peligro”.

5.- Porque la Norma de Fomento exige una concreta señalización de la existencia del badén. En los badenes descritos en la provincia y nos atrevemos a decir en todos, no se cumplen las normas de señalización, pues en muchos casos se han colocado “señales fantasía”, es decir no previstas legalmente en el Catálogo Oficial de señales de tráfico, habiendo sido creadas ex profeso para el caso. La Norma de Fomento dice:

Art. 3.4.1.2

“Señalización vertical.–

Estas recomendaciones contemplan tres tipos de señalización vertical: de entrada al tramo, de advertencia, y de situación.

A) Señalización a la entrada de la travesía:

En las entradas a la travesía, en la misma sección donde se ubique la señal de poblado S-500, o en sus inmediaciones, los de dispositivos

reductores de velocidad deben de ir precedidos de las señales siguientes: R-301 de limitación de velocidad, P-15a de advertencia de resalto, y P-20 de «peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones».

Estas señales se escogerán, ya sean algunas de ellas o todas, atendiendo a las características del tramo y de los tipos de dispositivos RDV, pudiéndose conjugar la disposición individualizada de cada señal con la disposición conjunta de varias de ellas dentro de un cartel, facilitando así la señalización idónea para cada caso concreto.

La limitación de velocidad se elegirá teniendo en cuenta las características del tramo, pero en ningún caso será superior a 50 km/h.

B) Señalización en la aproximación al RDV:

La señalización vertical en aproximación a un reductor de velocidad aislado o a un grupo de reductores sucesivos estará compuesta en general por las señales R-301 (velocidad máxima permitida), P-15a (resalto) y P-20 (proximidad de lugar frecuentado por peatones), dispuestas en ese mismo orden según el sentido de marcha de los vehículos.

La señal P-20 se dispondrá obligatoriamente en el caso de los reductores de tipo trapezoidal con función de paso de peatones.

Dicha señal será recomendable en el caso en que exista un paso de peatones situado a continuación de los reductores de velocidad así como en el caso de presencia significativa de peatones en las márgenes con riesgo de invasión de la calzada por parte de los mismos.

Si el RDV aislado o primero de grupo se encontrara próximo a la puerta de entrada del tramo a considerar, se estudiará la validez de las señales allí dispuestas a los efectos descritos en este apartado, viniendo a sustituir total o parcialmente a la señalización específica de aproximación al RDV.

Donde hubiera limitaciones de espacio, se podrán colocar dos señales en un mismo poste.

La señal P-15a se instalará siempre en la aproximación a un RDV aislado y la P-15 precederá al primero cuando exista más de un reductor.

La señal R-301 se instalará siempre en el caso en que la velocidad correspondiente a las características geométricas del reductor sea inferior al límite de velocidad existente en el tramo previo. La distancia entre la señal R-301 y la línea de detención del paso de peatones será igual o superior a la distancia de parada correspondiente a la limitación de velocidad relativa a las características geométricas del reductor y tendrá un valor mínimo de 25 m.

C) Señalización de situación:

En los reductores de velocidad de tipo trapezoidal se colocará

inmediatamente antes del paso una señal S-13 de paso peatonal.

En caso de que se considere que esta señal no será percibida con la suficiente antelación, se estudiará la conveniencia de disponer la señal S-13 en báculo, con el objeto de que se pueda percibir desde mayor distancia.

El Reglamento G. de Circulación dice:

Artículo 134. Catálogo oficial de señales de circulación.

1. El Catálogo oficial de señales de circulación debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia, así como a la regulación básica establecida al efecto por los Ministerios del Interior y de Fomento.

2. En dicho catálogo se especifica la forma y el significado de las señales y, en su caso, su color y diseño, así como sus dimensiones y sus sistemas de colocación.

3. Las señales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en este reglamento y en el Catálogo oficial de señales de circulación.

4. La forma, símbolos y nomenclatura de las señales, así como los documentos que constituyen el Catálogo oficial de señales de circulación, son los que figuran en el anexo I.

Artículo 139. Responsabilidad.

1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa (artículo 57.1 del texto articulado).

Artículo 149. Objeto y tipos.

1. Las señales de advertencia de peligro tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, con objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean procedentes.

P-15 a. Resalto. Peligro por la proximidad de un resalto en la vía.

P-15 b. Badén. Peligro por la proximidad de un badén en la vía.

6. La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales de advertencia de peligro son los que figuran en el Catálogo oficial

de señales de circulación. La forma, símbolos y nomenclatura figuran también en el anexo I de este reglamento.

En consecuencia los conductores no tienen obligación de conocer más señales que las establecidas en el Catálogo Oficial, ni tienen obligación de respetar señales desconocidas. Ni la Administración titular de la vía puede colocar, o permitir que alguien coloque, señales no previstas en el Catálogo Oficial. Esto pueden generar confusión en el usuario y por tanto reacciones que supongan grave riesgo para la circulación.

En conclusión, respecto al requisito de que “Originare un grave riesgo para la circulación” que exige el art. 385 del C.P., no cabe duda de que por estas razones y otras más, un badén que no cumpla en su construcción, ubicación o señalización la Norma de Fomento puede constituirse como un obstáculo con grave riesgo para la circulación. Esto no se puede predicar de todos ellos con carácter general, por lo que obliga a analizar los requisitos caso por caso, como obliga el principio de seguridad jurídica en el Derecho Penal.

Pero considero que no hay impedimento alguno para imputar a la Administración responsable el delito del art. 385 del C.P.

6.1.7. Momento de la intervención del Fiscal.

Visto todo lo anterior, cabe preguntarse si el Ministerio Fiscal puede intervenir sólo cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesiones o muerte, como consecuencia de la existencia de un badén fuera de norma, o puede anticiparse, actuando antes de que se produzca ese hecho, interviniendo ante la Administración o ante los tribunales por la existencia de badenes fuera de norma. Y en este último caso si puede actuar de oficio o si requiere de una previa denuncia de particulares o asociaciones a través de las Diligencias de Investigación.

Como quiera que no es objeto de discusión la intervención del Fiscal en el proceso penal, ya sea por la existencia de un delito contra la Seguridad Vial, ya por lesiones o muertes imprudentes, y tampoco es problemática la intervención del Ministerio Público en las Diligencias de Investigación ya recogidas en el EOMF (art. 5.2), aunque poco o nada desarrolladas en cuanto a sus trámites, y la investigación preprocesal está prevista en la L.E. Criminal, (art. 733), sólo nos queda analizar la actuación “administrativa” del Fiscal y la actuación del Fiscal ante la Jurisdicción contenciosa.

6.1.8. Actuación Preventiva (Administrativa) del Fiscal.

En una primera lectura parece que la Constitución limita la intervención

del Ministerio Fiscal al ámbito de proceso, es decir, sólo ante los Tribunales y por tanto en los casos y en la forma prevista en las Leyes procesales.

Sin embargo en una segunda lectura fundamentada en la idea de “satisfacción del interés social” y en la defensa de la legalidad y del “interés público tutelado por la ley”, el Legislador está abriendo la intervención del Fiscal a otros campos fuera del proceso, con un consentimiento tácito del Tribunal Constitucional, de los Partidos Políticos, de la doctrina y de la propia Carrera.

La idea del Fiscal como “custos legis” o, en terminología usada en otros países “el fiscal de la ley”, de modo que su función se centra en la defensa del interés superior de la ley como emanación de la voluntad popular, salvaguardando la integridad del ordenamiento, unida a la necesidad de anticipación de las barreras de protección a un estadio previo a la comisión del hecho delictivo, basado en la idea de evitar el posible daño irreparable, está dando lugar a un trasvase de competencias, de manera que lo que antes era la función de control y prevención que históricamente se atribuía a la Administración en una parte y Policía en otra, se está atribuyendo al Fiscal, no en su ejecución última pero sí en su dirección o coordinación.

Esta visión tiene su apoyo literal en las instrucciones que emanan de la propia Fiscalía General del Estado, en los últimos tiempos, dando cobertura a la actuación preventiva del Ministerio Fiscal.

Como muestra podemos señalar la postura mantenida en diversas Instrucciones. Así en la Instrucción 4/2007, se habla de ...“una labor de relación y coordinación con las autoridades administrativas”. “ Los Fiscales especialistas deberán intervenir en los mecanismos interinstitucionales de cooperación en la lucha contra los delitos contra el medio ambiente en su más amplia expresión, en los organismos y entidades comunitarios e internacionales, que tengan competencia en temas ambientales, especialmente en aquellos supuestos en los que se perfilen aspectos o temas penales relativos a la protección del medio ambiente.

Igualmente deberán participar en la adopción de Protocolos y Convenios de coordinación con los demás organismos implicados en la erradicación y prevención de los delitos contra el medio ambiente y urbanismo, y en su caso conocer, informar y ser informado de los que se establezcan a nivel autonómico o provincial. Mantener los contactos institucionales precisos con las instancias judiciales, policiales, administrativas, colegios de abogados y procuradores, y otros colectivos o entidades implicados o afectados a fin de mantener una cooperación eficaz en la respuesta legal a la delincuencia contra el medio ambiente. Cooperar con la Red Judicial Europea, Iber-RED y Eurojust y otras estructuras destinadas a mejorar la cooperación judicial internacional, en todos aquellos aspectos que en medio ambiente se susciten

y en los que se requiera cualquier participación o información especializada en la materia.

La nueva estructura favorece además una más intensa participación del Fiscal en otros ámbitos distintos del Derecho penal aprovechando su configuración constitucional como activo defensor de los derechos difusos que constituyen el medio ambiente, de su plasmación constitucional y de la amplia expresión social que conllevan los mismos (Art.124 CE).”

Así, la Instrucción de la Fiscalía General del Estado 5/2007⁴, dice:

*“2. Seguridad Vial: Aunque la Instrucción 11/2005 no la incluía como materia especializada, la preocupación de la Fiscalía General del Estado ante la incidencia y magnitud de las infracciones penales relacionadas con la circulación de vehículos a consecuencia del incesante incremento del tráfico rodado se puso de manifiesto en la Consulta 1/2006, de 21 de abril, sobre calificación jurídico-penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, y en la Instrucción 3/2006, de 3 de julio, sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor, **reclamando la atención específica y adecuada del Ministerio Fiscal para colocarse en primera línea de la respuesta punitiva frente a esta manifestación de la criminalidad.***

En esta reacción institucional la unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario debe constituir un eficaz mecanismo para el correcto ejercicio de la función fiscal, buscando la respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia que por las gravísimas consecuencias que ocasiona no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales, o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito.”

La Instrucción 12/2005, “Cooperar en el ámbito específico de su competencia con las instituciones estatales, autonómicas, provinciales y locales en el cumplimiento de los objetivos diseñados por la Estrategia Nacional sobre Drogas”.

⁴ Sobre los fiscales de sala coordinadores de siniestralidad laboral, seguridad vial y extranjería y sobre las respectivas secciones de las fiscalías territoriales.

La Instrucción 11/2005, sobre la instrumentalización efectiva del principio de unidad de actuación establecido en el art. 124 de la CE. Habla expresamente de la intervención del Fiscal en pro de la seguridad jurídica:

“El artículo 9.3 de la Constitución española proclama que “la Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos”.

Y considera que es función del Fiscal procurar el cumplimiento de esta previsión constitucional:

“La certeza del ordenamiento jurídico es, por tanto, garantía de la seguridad jurídica, de la igualdad ante la ley de los ciudadanos y de la libertad, y no persigue meramente un interés individual. Busca sobre todo satisfacer un interés general, una pretensión del Estado de Derecho, por lo que el **Ministerio Fiscal como órgano estatal de rango constitucional debe en su actuación procurar la unificación real de la interpretación y aplicación del Derecho, y de esta forma hacer efectivos los principios de seguridad jurídica y de igualdad ante la ley**”.

Visto todo lo anterior la “satisfacción del interés social”, adquiere nuevo relieve, no cabe duda de que la Constitución señala una tarea al Ministerio Fiscal de extraordinaria importancia. Pero es necesario recordar que el Fiscal ante esos órganos administrativos, de todo tipo que hemos citado, debe adoptar una postura de colaborador aportando conocimientos e información, instando a los demás a actuar en un sentido determinado, sin que ello implique que el Fiscal sea el asesor jurídico de aquellos, ni comprometerse en actuaciones cuya ejecución no pueda controlar. Salvo que una norma con rango de Ley imponga su intervención en esos órganos.

No cabe duda de que esta es una cuestión delicada, que hoy por hoy sólo se resuelve por la prudencia y el sentido común de los Fiscales Jefes y Fiscales especialistas, que intervienen ante esa pluralidad variopinta de órganos, en los que nunca estuvo el Fiscal. Esta función está huérfana de cualquier norma o directriz que ayude a llevarla a cabo con garantías.

También algunos consideran en peligro el principio de Unidad de Actuación del Ministerio Fiscal, que es uno de los ejes fundamentales de esta Institución.

No creo en ese peligro y repito aquí lo dicho en otra ocasión⁵.

⁵ RODRÍGUEZ LEÓN, Luis Carlos “Coordinación provincial y regional en materia de medio ambiente”. Curso “Ministerio Fiscal: Especialización y Principio de Unidad de Actuación”, Madrid Noviembre de 2006.

El principio de Unidad de Actuación, es el reflejo constitucional del derecho a la igualdad de los ciudadanos ante la Ley. La propia Constitución nos constituye a nosotros, los Fiscales, como los garantes del principio de igualdad. Somos nosotros los que con nuestras actuaciones, previstas en la Ley, tanto ante los Tribunales como ante la Administración, tenemos que procurar que la norma se aplique por igual en todo el territorio nacional.

Quede fuera de toda duda mi absoluto convencimiento de la existencia de un único Ministerio Fiscal, sobre la base de los principios hoy recogidos en la Constitución.

Sin embargo la materia objeto de mi especialidad, requiere una matización del Principio de Unidad de Actuación y una delimitación espacial de sus fronteras.

Pero es más, la realidad de Estado Español de hoy con diecisiete Comunidades Autónomas y dos Ciudades Autónomas, con competencias legislativas amplias y parlamentos propios, y con problemas de delincuencia dispar entre ellas derivadas de las diferencias políticas, económicas, sociales, culturales y físicas de su propio territorio, está generando de hecho distintas políticas criminales. Y este sí que es un elemento que afecta a la propia raíz del principio de Unidad de Actuación del Ministerio Público.

El Gobierno de la Nación y los de las Comunidades Autónomas, requieren del Ministerio Fiscal intervenciones concretas adaptadas a las necesidades de cada territorio. Y creo que desde el punto de vista político y social, es legítimo ese requerimiento dispar. La defensa de la legalidad, de los derechos de los ciudadanos y del interés público, del que habla el art. 124, de la C.E. puede, en un momento histórico concreto, ser distinto en distintas partes del territorio y el Ministerio Fiscal debe dar respuesta adecuada en cada momento y lugar.

Esta situación no necesariamente tiene que ser negativa desde el punto de vista del Principio de Unidad. Si siempre hemos dicho que Justicia no es tratar a todos por igual, sino dar a cada uno lo ue le corresponde. La unidad de actuación del Ministerio Fiscal puede correr igual suerte, es decir, en un determinado momento y lugar, los derechos de los ciudadanos y el interés público que tenemos obligación de atender, puede que requieran una actuación diferente y también estaremos cumpliendo nuestras obligaciones constitucionales.

Con independencia de que nos guste o no, la realidad nos lleva a reconocer la existencia de distintas políticas criminales, por las causas antes dichas. Los problemas de cayucos en Canarias no se dan en La Rioja, los problemas medioambientales de incendios y vertidos en Galicia no se dan en Murcia, los problemas urbanísticos de Andalucía, no se dan en Extremadura, los problemas de seguridad vial también pueden ser distintos en distintas Comunidades.

Por tanto la respuesta del Ministerio Fiscal no puede ser idéntica en todos sitios si atendemos a un, bien entendido, principio de oportunidad y dejando siempre a salvo el principio de legalidad y de imparcialidad que debe presidir sin fisuras nuestra organización.

El Estatuto Orgánico en su Artículo 11, reconoce la existencia de esta realidad y prevé expresamente esta situación cuando dice:

“Cuando los órganos de Gobierno de las Comunidades Autónomas interesen la actuación del Ministerio Fiscal en defensa de interés público se dirigirán, a través del Ministro de Justicia, al Fiscal General del Estado, quien, oída la Junta de Fiscales de Sala, resolverá lo procedente, ajustándose en todo caso al principio de legalidad. Cualquiera que sea el acuerdo adoptado, se dará cuenta del mismo a quien haya formulado la solicitud.”

Con todo esto sólo quiero llamar la atención, sobre la necesidad de potenciar la coordinación y el principio de Unidad de Actuación en el nivel Regional, por razones de eficacia práctica, que no es necesario volver a explicar.

El Estatuto, de alguna manera, acoge esa necesidad al llenar de contenido la figura del Fiscal Superior:

“Para acomodar la organización territorial del Ministerio Fiscal al modelo constitucional del Estado de las Autonomías se opta por reforzar en todos los aspectos la figura del Fiscal en el ámbito de las Comunidades Autónomas, mediante la creación de la figura del Fiscal Superior de la Comunidad Autónoma, que viene a sustituir a los actuales Fiscales Jefes de los Tribunales Superiores de Justicia. Este nuevo Fiscal Superior asume la representación institucional del Fiscal en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, además de hacerse cargo de la dirección efectiva del Ministerio Público en dicho territorio. Por otro lado, el Fiscal Superior tiene, al mismo tiempo, una dimensión institucional en cuanto interlocutor con las autoridades de la Comunidad Autónoma, ya que queda obligado a remitir, y en su caso presentar, la Memoria anual ante la Asamblea Legislativa de la Comunidad.

Esta necesaria adecuación a la organización territorial del Estado de las Autonomías se consigue también mediante la creación de la Junta de Fiscales Superiores de las Comunidades Autónomas, que pretende articular en un vértice colegiado esa dimensión territorial del Fiscal, cuyo reflejo orgánico hasta ahora ha sido exclusivamente radial, sin mecanismos institucionales de coordinación horizontal, que a la postre se han demostrado como

imprescindibles para una adecuada y efectiva aplicación del principio de unidad de actuación en todo el territorio del Estado.” (Exp. Motv).

CONDE-PUMPIDO FERREIRO⁶ analizó con toda claridad, los argumentos a favor de una postura más abierta de la investigación del Fiscal, al decir:

“La institución del Ministerio Fiscal va adquiriendo un carácter expansivo de sus funciones y, sin perder su originaria misión de promover el «ius puniendi», ve acentuada su condición de órgano esencial para la estructura política del Estado, convirtiéndose en el custodio de la legalidad democrática y tutelador de los derechos de los ciudadanos, en una evolución aún no consumada, pero que se hace patente con fuerza creciente en las más modernas Constituciones y en las más recientes reestructuraciones del Ministerio Público de los países de nuestra área cultural”.

Es cierto que debe haber una cierta prevención del Fiscal para evitar que se instrumentalice su trabajo, y convertirse así en un asesor jurídico cualificado para determinados entes de la administración, o en una instancia fiscalizadora a prevención de determinadas conductas o actividades. Pero eso siempre se ha pretendido de una forma más o menos encubierta a lo largo de la Historia, unas veces de forma intencionada y otras por la propia dinámica expansiva de la Administración. El trabajo desarrollado hasta el momento demuestra que se está haciendo esa labor con prudencia y está ofreciendo resultados positivos.

En las *Jornadas de Fiscales de Seguridad Vial*, celebradas en León de 2009, se acordó y posteriormente se visó por la F.G.E., entre otras conclusiones las referentes a la interpretación y extensión del art. 385 del C.P., y entre otras cosas se dijo expresamente:

19.- Aplicación del art. 385 CP.

El bien jurídico protegido son las condiciones de seguridad de las vías, de las infraestructuras y de los elementos relacionados con ellas en cuanto inciden en la seguridad de la circulación.

...

El tipo del art 385.2 CP es de comisión por omisión, aplicable en primer lugar a los particulares que hayan alterado fortuita o imprudentemente la seguridad de la vía e incumplan su deber de restablecerla (art. 10.3 de la LSV). También es de aplicación a

funcionarios, concesionarios, contratistas y responsables de empresas de construcción, mantenimiento o señalización, siendo preciso acreditar respecto de ellos deberes de cuidado nacidos de la ley, contrato o concesión, que se encuentren dentro de sus cometidos y que les sean exigibles. Entre otros preceptos habrá de acudir al art. 48 del Reglamento General de la Ley de Carreteras, arts. 57 y 58 de la LSV y en los arts. 139 a 142 del Reglamento General de Circulación.

La conducta típica consiste en tener conocimiento de la alteración en las condiciones de seguridad de la vía y no hacer nada por su restablecimiento incumpliendo los aludidos deberes. Por ello es susceptible de abarcar, además del obligado restablecimiento de la seguridad mediante la correspondiente retirada de obstáculos o sustancias, los casos en los que los defectos se encuentren en la misma vía o en los elementos que le están vinculados, así comprendería supuestos tales como muy deficientes trazados o estado de la carretera y casos de inexistente señalización de puntos con alta concentración de accidentes y obras.

Es preciso, en uno y otro caso, actuar con sujeción al principio de intervención mínima y sólo en el caso de graves incumplimientos. Ambas modalidades típicas de comisión y omisión requieren la creación de un grave riesgo para la circulación traducido en un incremento sustancial e inmediato de las probabilidades de que se produzcan accidentes. Con los anteriores razonamientos habrán de darse las pertinentes instrucciones a la policía judicial y comunicar a la autoridad administrativa los criterios de remisión a la jurisdicción penal“.

Por todo lo dicho anteriormente creo que el Fiscal está absolutamente legitimado, para realizar esa función preventiva (administrativa), ante los entes competentes en materia de Seguridad Vial, fuera del proceso penal.

6.1.9. Actuación del ciudadano y de otras instituciones públicas y privadas.

Sin necesidad de intervención del Ministerio Fiscal, los ciudadanos individualmente o integrados en colectivos, así como otras administraciones, pueden exigir el cumplimiento de las normas y recurrir ante actos administrativos contrarios a las leyes anteriormente citadas, en defensa de sus intereses.

La Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción

Contencioso-administrativa, dice en su Exposición de Motivos:

“La regulación de las partes que se contenía en la Ley de 27 de diciembre de 1956, fundada en un criterio sustancialmente individualista con ciertos ribetes corporativos, ha quedado hace tiempo superada y ha venido siendo corregida por otras normas posteriores, además de reinterpretada por la jurisprudencia en un sentido muy distinto al que originariamente tenía. La nueva Ley se limita a recoger las sucesivas modificaciones, clarificando algunos puntos todavía oscuros y sistematizando los preceptos de la manera más sencilla posible. Lo que se pretende es que nadie, persona física o jurídica, privada o pública, que tenga capacidad jurídica suficiente y sea titular de un interés legítimo que tutelar, concepto comprensivo de los derechos subjetivos pero más amplio, pueda verse privado del acceso a la justicia.”

Artículo 19

1. Están legitimados ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo:

- a) Las personas físicas o jurídicas que ostenten un derecho o interés legítimo.
- b) Las corporaciones, asociaciones, sindicatos y grupos y entidades a que se refiere el art. 18 que resulten afectados o estén legalmente habilitados para la defensa de los derechos e intereses legítimos colectivos.
- c) La Administración del Estado, ...
- d) La Administración de las Comunidades Autónomas, ...
- e) Las Entidades locales territoriales, ...
- f) El Ministerio Fiscal para intervenir en los procesos que determine la Ley.
- g) Las Entidades de Derecho público con personalidad jurídica propia vinculadas o dependientes de cualquiera de las Administraciones públicas para impugnar los actos o disposiciones que afecten al ámbito de sus fines.
- h) Cualquier ciudadano, en ejercicio de la acción popular, en los casos expresamente previstos por las Leyes.
- i) Para la defensa del derecho de igualdad de trato entre mujeres y hombres, además de los afectados y siempre con su autorización, estarán también legitimados los sindicatos y las asociaciones legalmente constituidas cuyo fin primordial sea...

2. La Administración autora de un acto está legitimada para impugnarlo

ante este orden jurisdiccional, previa su declaración de lesividad para el interés público en los términos establecidos por la Ley.

3. El ejercicio de acciones por los vecinos en nombre e interés de las Entidades locales se rige por lo dispuesto en la legislación de régimen local.”

De ello se deduce que tanto los particulares, como asociaciones y entidades, o incluso de otras administraciones pueden impugnar los acuerdos por los que se hayan construido los badenes fuera de norma, o ante la inacción o pasividad de la administración por no adaptar los existentes a la norma.

Así se desprende de lo dicho en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, (BOE 80/1985, de 3 abril 1985 Ref Boletín: 85/05392), en su CAPITULO III. IMPUGNACION DE ACTOS Y ACUERDOS Y EJERCICIO DE ACCIONES

Artículo 63.

1. Junto a los sujetos legitimados en el régimen general del proceso contencioso-administrativo podrán impugnar los actos y acuerdos de las entidades locales que incurran en infracción del ordenamiento jurídico:

a) La Administración del Estado y la de las comunidades autónomas, en los casos y términos previstos en este capítulo.

b) Los miembros de las corporaciones que hubieran votado en contra de tales actos y acuerdos.

2. Están igualmente legitimadas en todo caso las entidades locales territoriales para la impugnación de las disposiciones y actos de las Administraciones del Estado y de las comunidades autónomas que lesionen su autonomía, tal como ésta resulta garantizada por la CE y esta ley.

3. Asimismo, las entidades locales territoriales estarán legitimadas para promover, en los términos del art.119 de esta ley, la impugnación ante el TC de leyes del Estado o de las comunidades autónomas cuando se estime que son éstas las que lesionan la autonomía constitucionalmente garantizada.

Artículo 65

1. Cuando la Administración del Estado o de las Comunidades Autónomas considere, en el ámbito de las respectivas competencias, que un acto o acuerdo de alguna Entidad local infringe el ordenamiento jurídico, podrá requerirla, invocando expresamente el presente artículo, para que anule dicho acto en el plazo máximo de un mes.

2. El requerimiento deberá ser motivado y expresar la normativa que se estime vulnerada. Se formulará en el plazo de quince días hábiles a partir de la recepción de la comunicación del acuerdo.

3. La Administración del Estado o, en su caso, la de la Comunidad

Autónoma, podrá impugnar el acto o acuerdo ante la jurisdicción contencioso administrativa dentro del plazo señalado para la interposición del recurso de tal naturaleza señalado en la Ley Reguladora de dicha Jurisdicción, contado desde el día siguiente a aquel en que venza el requerimiento dirigido a la Entidad local, o al de la recepción de la comunicación de la misma rechazando el requerimiento, si se produce dentro del plazo señalado para ello.

4. La Administración del Estado o, en su caso, la de la Comunidad Autónoma, podrá también impugnar directamente el acto o acuerdo ante la jurisdicción contencioso-administrativa, sin necesidad de formular requerimiento, en el plazo señalado en la Ley Reguladora de dicha Jurisdicción.

Artículo 66

Los actos o acuerdos de las Entidades locales que menoscaben competencias del Estado o de las Comunidades Autónomas, interfieran su ejercicio o excedan de la competencia de dichas Entidades, podrán ser impugnados por cualquiera de los procedimientos previstos en el artículo anterior.

La impugnación deberá precisar la lesión o, en su caso, extralimitación competencial que la motiva y las normas legales vulneradas en que se funda. En el caso de que, además, contuviera petición expresa de suspensión del acto o acuerdo impugnado, razonada en la integridad y efectividad del interés general o comunitario afectado, el Tribunal, si la estima fundada, acordará dicha suspensión en el primer trámite subsiguiente a la presentación de la impugnación. No obstante, a instancia de la Entidad local y oyendo a la Administración demandada, podrá alzar en cualquier momento, en todo o en parte, la suspensión decretada, en caso de que de ella hubiera de derivarse perjuicio al interés local no justificado por las exigencias del interés general o comunitario hecho valer en la impugnación.

En conclusión el ciudadano, como peatón o como usuario de cualquier vehículo, en tanto que se constituye en elemento nuclear del tráfico y por ello digno de protección ante el riesgo evidente que esa actividad supone, puede y debe exigir a las administraciones públicas de todo rango, el cumplimiento de la Ley y su intervención directa para garantizar su seguridad.

6.2 COMUNICACIÓN ENVIADA POR EL GRUPO DE ATESTADOS DE LA POLICÍA LOCAL DE MÁLAGA

6.2.1 Introducción

El Grupo de Atestados de la Policía Local de Málaga, enmarcado en la Sección de Policía Judicial, lleva a cabo las labores propias de la investigación de accidentes de tráfico y la instrucción de atestados por delitos contra la Seguridad del Tráfico.

En coordinación con el Área de Tráfico de la ciudad, realiza estudios y análisis de siniestralidad en el término municipal, proponiendo según la entidad o frecuencia de las incidencias producidas, medidas para evitar o minimizar al máximo la producción de nuevos accidentes, bien proponiendo medidas urgentes o con propuestas que implican cambio de infraestructuras.

Se materializan estas iniciativas asimismo en un informe de siniestralidad y de puntos negros, según criterios homogéneos ya asentados en el transcurso de los años, donde se verifican entre otras cuestiones, que se han corregido los señalados en años anteriores y procediendo al análisis y propuestas para eliminar los nuevos que se detecten.

6.2.2 Evolución.

Si la siniestralidad acaecida en el casco urbano de la ciudad de Málaga en el año 2008 ofreció datos que reflejaban una tendencia a la baja, será durante el año 2009 cuando se acentúa expresamente la misma. Ello es así

dado que durante este periodo se han producido 528 accidentes menos que en el año anterior. Datos que nos retraen a índices de siniestralidad similares al año 2002.

Evaluar las causas de dicha disminución resulta complejo ya que para que se produzca un accidente de tráfico deben concurrir diversos factores, uno de ellos el propio azar, si bien determinadas circunstancias y conductas pueden evitar el suceso o minimizar sus consecuencias.

El respeto a las normas de tráfico, la concienciación de los usuarios, el reproche penal, las instituciones de control formal (la permanente vigilancia policial con numerosos controles de documentación, alcoholemia y de velocidad: el ciudadano sabe que la policía persigue eficazmente estos delitos), son elementos que indudablemente intervienen de forma eficaz en la consecución del objetivo común que no es otro que continuar con el camino emprendido.

Paradójicamente, incluso la propia crisis económica que sufre el país podría influir en la disminución de la siniestralidad: menos personas trabajando equivale a menos vehículos circulando, mayor uso del transporte público y una disminución del gasto en el uso de los turismos.

El Ayuntamiento de Málaga pondrá en breve una red tupida de carriles bici, dicha medida crea una importante expectativa a fin de evaluar su uso y las consecuencias que representa no sólo en la siniestralidad sino en la movilidad urbana. Como dato cabe destacar que durante el año 2009 la siniestralidad en este tipo de transporte fue prácticamente nula.

Desde la Delegación de Movilidad Urbana, Área de Tráfico y Transporte Público del Ayuntamiento de Málaga, se ha puesto en marcha el Plan de Seguridad Vial Urbano (PSVU), ello así dado que la práctica totalidad de los desplazamientos se inician y finalizan en el espacio vial urbano, es por lo que las ciudades deben ser los ámbitos territoriales donde se lleven a cabo las acciones prioritarias en materia de seguridad vial. Debido al gran número de desplazamientos que se realizan diariamente en el medio urbano, la ciudad presenta un riesgo elevado de ser escenario de algún tipo de accidente vial.

Peatones, ciclistas, automóviles privados, vehículos de transporte de mercancías y vehículos de transporte público comparten un espacio limitado, que a pesar de estar contemplado y regulado legalmente, incluso por ordenanza municipal que lo desarrolla, tiene en la confluencia de distintos acontecimientos, uno de los factores de riesgo que explican su nivel de accidentalidad.

Se ha de tener en cuenta que el objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana, ya no es la fluidez del vehículo a motor, sino la fluidez de todos los usuarios del espacio público de acuerdo con una jerarquía de prioridades.

El objetivo del Plan de Seguridad Vial Urbana, es servir como documento para facilitar a los responsables políticos y técnicos, en materia de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial Urbana, recursos e instrumentos para planificar la seguridad vial urbana en el ámbito municipal de Málaga y hacer un modelo de movilidad más sostenible y al mismo tiempo seguro.

A continuación pasamos a visualizar algunas de las consideraciones puestas de manifiesto:

6.2.3 Accidentes de tráfico con fallecidos

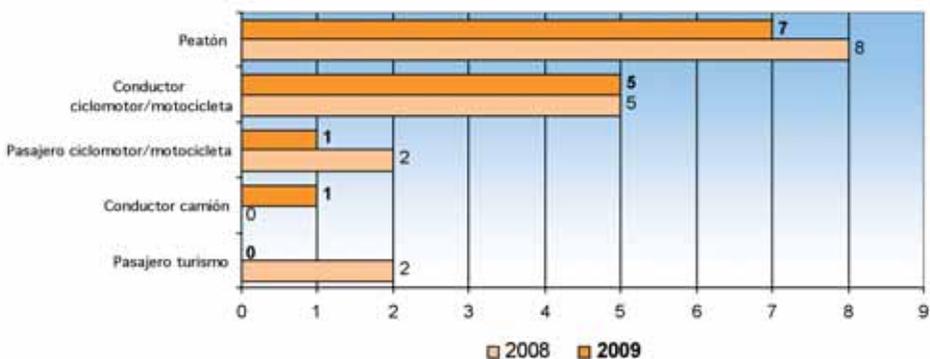
En el período del año 2009 fallecieron 14 implicados en 13 accidentes de tráfico ocurridos en el casco urbano de nuestra ciudad. Este dato revela que murieron 3 personas menos que el año anterior (donde hubo 17 accidentes mortales) y confirma la tendencia descendente del último quinquenio.

Gráfico 1. Fallecidos en accidente de tráfico 2004-2009



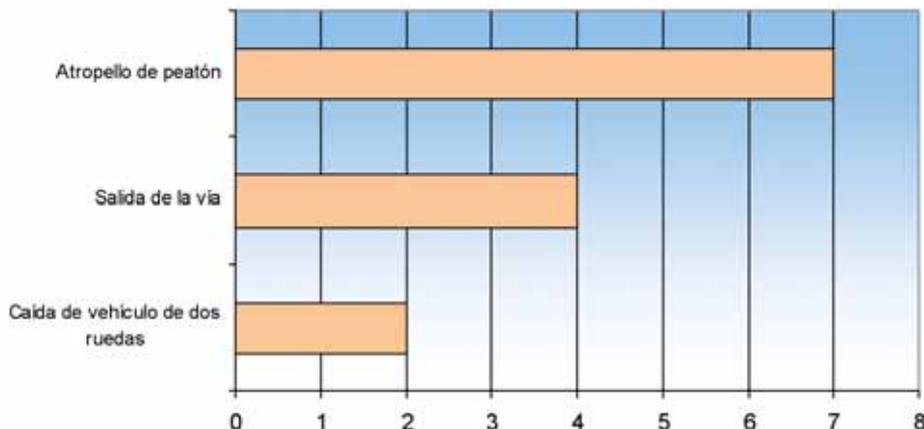
En 2009 la mitad de los fallecidos en accidentes de tráfico fueron peatones (7 en total), seguidos de los conductores de vehículos de dos ruedas (5 en total). Por su parte, sólo resultaron fallecidos 1 pasajero de vehículo de dos ruedas y 1 conductor de camión.

Gráfico 2. Comparativa fallecidos 2008-2009



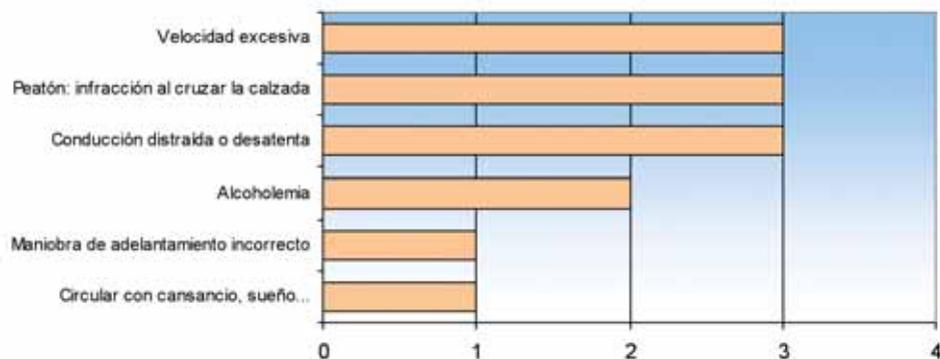
Por lo que se refiere al tipo de producción de accidente de circulación, de entre todos los siniestros ocurridos la forma más habitual es el atropello de peatón, constituyendo algo más de la mitad del total (7 accidentes).

Gráfico 3. Tipo de accidente con fallecido



En cuanto a las causas de producción, la más destacadas son la velocidad excesiva de los vehículos, las infracciones cometidas por los peatones al cruzar la calzada y la conducción distraída o desatenta.

Gráfico 4. Causa de accidente con fallecido



A la vista de estos datos, y teniendo en cuenta el intenso volumen de tráfico actual en el casco urbano, Málaga sigue avanzando en el objetivo de reducir los índices de mortandad en accidente de circulación.

Asimismo, desde este Grupo de Atestados se continúan analizando la tipología, la causalidad y los usuarios implicados en los accidentes mortales para realizar propuestas de mejora que puedan incidir en la reducción de esta clase de siniestros.

En este sentido, como se muestra en el cuadro comparativo (gráfico 2), se confirma en el período objeto de estudio la tipología característica de los fallecidos en accidente de tráfico en el casco urbano: peatones y motoristas. Asimismo, es de destacar que sólo ha habido un fallecido en vehículo de cuatro ruedas (conductor de camión con ingesta de alcohol y posible dolencia médica antes del accidente) por lo que los vehículos de cuatro ruedas se confirman como los menos perjudicados en esta clase de accidentes y, por ende, como los más seguros. También se quiere señalar la ausencia de ciclistas implicados como ya se hiciera en el informe de 2008, constituyendo un medio de transporte alternativo y recomendable a través del carril bici en constante expansión.

6.2.4 Peatones.

Por lo que se refiere a los peatones, nos encontramos ante dos tipos de accidente: atropello por cruzar por lugar no habilitado (infracción del peatón) y atropello en paso de peatones (infracción del vehículo). En el primer supuesto, los 2 peatones fallecidos responden al mismo perfil: persona joven, de unos 20-30 años que cruza la calzada sin precaución y por lugar no habilitado. En el segundo supuesto, de los 5 fallecidos, 4 de ellos responden al perfil de una persona de avanzada edad (65-95 años) que cruza por el paso de peatones y es atropellada por un vehículo que no se detiene ante la prioridad del peatón estando obligado a ello.

Ante estas circunstancias descritas, se recomienda reforzar las medidas para evitar atropellos en la calzada orientadas tanto a los peatones como a los conductores de los vehículos. En este sentido, el paso peatonal sobreelevado se revela como una medida útil para que los peatones crucen con mayor seguridad ya que obliga a los conductores a reducir la velocidad.



Paso de peatones sobreelevado de reciente incorporación en una vía de la ciudad.

Aparte de lo anterior, entre otras posibles actuaciones, se propone:

- Mejorar la visibilidad en las proximidades de los pasos para peatones, retirando o cambiando de lugar los obstáculos que impidan o dificulten a los peatones ver los vehículos que se aproximan y, a su vez, ser vistos por los conductores.

- Canalizar la circulación de peatones principalmente en grandes avenidas, mediante la elevación de medianas o similares, vallas de seguridad, refugios, etc.; adecuando las dimensiones de los mismos a su utilización real.



6.2.5 Canalización de paso peatonal con vallas en mediana.

- Aumentar, al máximo de lo reglamentariamente establecido, la línea de detención previa a la de la zona de cebreado, haciendo especial hincapié en los pasos para peatones temporales por obras, donde se prevé la presencia de vehículos de grandes dimensiones.

- Ampliar el campo de acción de la Educación Vial (charlas), haciendo que llegue a las diferentes escuelas de adultos de la ciudad y centros de día, enfocadas a mejorar la seguridad de los mayores en su papel de peatón ya que su actitud en muchas ocasiones crea una situación de riesgo, del cual, evidentemente, ellos son los más perjudicados.

- Aumentar la colocación en los semáforos de contadores automáticos que informan a los peatones del tiempo que les queda, en segundos, para cruzar la calle, sobre todo en calles de gran anchura.

- Semaforización o eliminación de pasos de peatones en avenidas y calles con tráfico intenso.

- Considerar, además de la iluminación de la vía, una correcta iluminación de los pasos para peatones.

6.2.6 Contadores automáticos en semáforo peatonal



Las medidas que se establezcan , con el estudio interdisciplinario de los diferentes estamentos con participación en el fenómeno del tráfico, redundarán en una mayor seguridad y tranquilidad en el ámbito urbano de todos, pero especialmente del peatón, el elemento más frágil y vulnerable de todos los que participan y se enfrentan cada día necesariamente .

La circulación en la vía pública no por cotidiana podemos olvidar que es en sí misma una actividad de riesgo, y debemos de estar permanentemente recordándolo y adoptar una actitud vigilante, de alerta y de máxima prioridad.

Málaga, 30 noviembre de 2010

6.3 COMUNICACIÓN ENVIADA POR D. MIGUEL ÁNGEL MEDEL JEREZ

Ante todo, agradecer la celebración de la Jornada, porque eso nos lleva a pensar que la Seguridad Vial, no sólo vende políticamente, sino que se reconoce como un problema social (OMS); primero por los propios estamentos oficiales y, poco a poco, por la Sociedad Civil, con lo que se pueden tomar medidas si se tiene conciencia del problema.

Mi nombre es Miguel Angel Medel Jerez y soy Director-Titular de una Escuela Particular de Conductores (así es su denominación oficial, aunque la conozcamos como Autoescuelas). Desde hace muchos años no sólo intento realizar mi labor lo más honestamente posible, algo que creo simplemente responsable, sino que mi labor tiene que estar encaminada a no solo “formar”, sino a “educar”, crear conciencia social del problema y no solo hacer que los alumnos se preparen (formen) para la obtención de un permiso de conducción, sino que además, salgan concienciados (educados) para que no sólo por y hacia ellos, sino que reclamen de su entorno inmediato, familia, amigos, etc, conductas viales más seguras.

En el Foro organizado obtengo como conclusión, de una manera muy negativa, que es precisamente el sector que yo defiendo el que no se encuentra muy representado. Asiste como ponente la Jefa Provincial de Tráfico, Dña. Trinidad Hernández, pero como asistente no encuentro a ningún compañero o representante de mi gremio (quizás por eso se encuentre tan mal visto por la Sociedad, por no implicarnos algo más allá ...). La Sra. Hernández hace su exposición basada en las relaciones con otros estamentos de la Administración, en su limitación por las competencias atribuidas a la Dirección General de Tráfico, etc. Desde los asistentes, y por los propios

ponentes, se llega a un punto común que es la Educación y la Formación. De manera formal, la oficina del Defensor del Pueblo Andaluz y la Fiscalía de Seguridad Vial hacen propuestas a Consejerías de Educación de la Junta de materializar la Seguridad Vial, con una programación específica en colegios e institutos. Se le pide a la Jefa Provincial que tome cartas en el asunto y expone que, dentro de sus limitaciones competenciales, esa es una de ellas, la Educación. La DGT tiene atribuidas las competencias de vigilancia y regulación del tráfico, de tareas administrativas, exámenes, expedición de permisos, etc pero se le olvida que la DGT, y en estamento superior, el Ministerio de Interior, son los que tienen las competencias en “Formación Vial”.

Es el Ministerio de interior, a través de Órdenes Ministeriales, los que “regulan” la formación vial. Tienen en sus manos la posibilidad de, a través de una red de entidades (autoescuelas), llegar a formar y educar a la Sociedad, porque ya tienen el acceso al menos a los futuros conductores, que en un momento dado, pueden modificar sus conductas como peatones y como usuarios de bicicletas. Actualmente no es obligatorio asistir a un centro de formación para la obtención de un permiso de conducción. Con un examen psicotécnico, que se están investigando por la Fiscalía de Seguridad Vial, un examen teórico, tipo test, con pocas variables, y cada vez más fácil y de “memoriación”, y un examen práctico, al que cada vez asisten los futuros conductores menos preparados porque por la crisis dan menos clases, porque están “influenciados” por las malas conductas del resto de conductores (que en muchos casos son los que les dan clases: padres, novios, etc., recordando que es delito ...), por parte de la DGT, haciendo que los alumnos no puedan asistir a un examen determinado, penalizándolos en el tiempo, pero para “nada”, porque les han quitado las clases mínimas obligatorias por reiteración de suspensos. Y para colmo, aunque no lo puedo demostrar empíricamente, cada vez, por parte de la DGT se “les pasa más la mano a los alumnos”. Son los propios funcionarios examinadores los que hacen tal reclamación, incluso, a través de alguna de sus organizaciones sindicales.

Por eso, rogaría, siempre desde mi humilde posición, que la Dirección General de Tráfico no sea sólo un organismo recaudador, sino promotor y “coordinador” de todas las acciones formativas y educativas encaminadas a evitar incidentes, y por ende, accidentes-victimas-fallecidos. Loable en su caso la labor que, desde el Centro Superior de Tráfico, sito en Salamanca, se efectúa (yo asisto desde hace años a sus cursos de verano). Señores legisladores. Es obligatoria la asistencia a cursos con un mínimo de horas teóricas y prácticas para la obtención y renovación de la Autorización CAP (Cursos de Aptitud Profesional), necesario para poder trabajar con mercancías y personas. Es obligatoria también para la obtención y renovación de la Autorización para Mercancías Peligrosas. Es obligatorio un mínimo de horas para los cursos de re-educación vial por pérdida de puntos o retirada del

permiso, pero sigue sin ser OBLIGATORIA la asistencia a unas horas mínimas no sólo en una “autoescuela”, sino en cualquier centro de formación que se pudiese homologar, para que las bases de Seguridad Vial, al menos como conductores, estuviesen bien asentadas en la formación vital de cualquier persona.

La Administración, (Ministerio del Interior y DGT) tienen las COMPETENCIAS, los MEDIOS y los RECURSOS para hacer llegar toda esa información-educación-formación-concienciación a la sociedad, y a través de los centros que ellos autorizan, su red de centros de Formación, las denominadas Autoescuelas, a las que por cierto, sólo se les obliga a impartir (y por tanto a asistir al Alumno) un “mínimo de horas” y además de manera gratuita (eso podría demostrar nuestra implicación), cuando en un programa de la DGT, es al Estado al que les cuesta el dinero, a través de fondos ICO, financiaban la obtención de permisos de conducción, con un programa denominado “PERMISO POR UN EURO AL DIA”. Programa que por supuesto, con el tema crisis, ha dejado de ser operativo desde al menos año y medio.

Pido una reflexión desde todos los que trabajamos por y para la Seguridad Vial (Vital). No se trata del reconocimiento de las culpas o responsabilidades de otros, sino de empezar por tomar conciencia de uno mismo. De hacerse la pregunta de “qué puedo hacer por la Seguridad Vial?”. La Administración, DGT, Ayuntamientos, etc. no dejar la responsabilidad sólo al conductor. La campaña “*No podemos conducir por tí*” quizás se planteaba como la mera responsabilidad hacia el conductor. Y la señalización, ¿en qué estado se encuentra?. Otra implicación más: se pide que la Autoridad Municipal, sea la que imparta cursos. Estoy harto de denunciar que las policías locales de este país, entre otras muchas cosas, incumplen vergonzosamente las normas, y una que me parece fundamental es la utilización de los Sistemas de Retención Obligatorios (Cinturones). Están exentos sólo dentro de vías urbanas pero sólo “en servicio urgente y prioritario”. A ellos, les sumamos a todos los operarios municipales, cuerpos operativos, chóferes del parque móvil, etc. Simplemente: ¿saben cuáles son las consecuencias del impacto por un airbag en caso de que tengamos un accidente sin cinturón? No me mata el accidente, pero sí podría hacerlo el propio sistema de “seguridad” airbag

La Sociedad en general, pide a voces Educación Vial, pero cuántos alumnos, padres de los mismos tienen la misma frase “*no tengo dinero para dar más clases, voy a probar suerte*” “*no, mi hijo que vaya a probar suerte al examen, que ya aprenderá.*”, etc. ¿Alguien de nosotros ha asistido a un curso de Formación a saber cómo funcionan los distintos sistemas de Seguridad Activa de los que dispone nuestro vehículo: ABS, ESP, Control de Velocidad, Limitador, etc...; a cómo enfrentarse a conducción en condiciones climatológicas desfavorables, lluvia, nieve, hielo, curvas, etc?.

¿Y las “Autoescuelas”? ¿y sus profesores?, ¿estamos todo lo implicados

que debiéremos o simplemente damos las clases que “quieran” los alumnos, y que vayan suspendiendo porque así ganamos más? Muchas veces pienso que la fama la hemos ganado a pulso.

En las conclusiones también se habla de la Familia. Como modelo educador, tiene mucho que decir. El filósofo “Marina” nos habla de “tribu”. ¿Cuántas veces mi hijo de 4 ó 5 años se detiene en un paso para peatones regulado con semáforo en rojo para nosotros, y es el propio padre-jefe de la tribu el que le da el tirón de la mano y le dice “anda niño, tira que no viene nadie”?

Como alegato final, quisiera de antemano pedir excusas si alguien puede sentirse ofendido por mis conclusiones. Soy muy crítico conmigo mismo e incluso con el gremio que represento, pero quizás son comentarios desesperados de alguien que quiere realizar su labor simplemente de una manera lo más digna y honrada posible, al que cada vez se lo ponen más difícil, y es la “tribu” la que empieza a modificarme a mi.

Termino con una frase en la que podríamos resumir toda la Seguridad y Formación Vial, trasladable a cualquier ámbito de la vida. Fue Pitágoras quien dijo: *“EDUCAD A LOS NIÑOS PARA NO CASTIGAR A LOS HOMBRES”*

documentos

