

## 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 F.G.E, 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:

*"La seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas"*

---

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.

*"La seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas"*

---

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.

*"La seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas"*

---

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 alcanzarse 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 facilitará la evaluación de políticas públicas en este ámbito y al mismo tiempo posibilitará 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

*"La seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas"*

---

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.

*"La seguridad vial de los peatones en las 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.

*"La seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas"*

---

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.

*"La seguridad vial de los peatones en las zonas urbanas"*

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.

Jesús María García Calderón  
Fiscal Superior de Andalucía



José Chamizo de la Rubia  
Defensor del Pueblo Andaluz

