

I Congreso Nacional

La visión estratégica de la Seguridad Local

La Seguridad Vial y las Policías Locales

Han participado en la elaboración de este documento:
-Miguel Ángel García García
-Leonardo Román Lafuente Valentín
-Fernando Alcaraz Valera



1. Ciudad y Seguridad Vial.

1.1. Impactos negativos de la expansión del automóvil.

En las últimas décadas, los cambios en la configuración urbanística de las ciudades han transformado el modelo de movilidad, ya que la segregación de los usos y de las actividades, y el aumento de las distancias, han convertido el automóvil en el principal medio de transporte para muchas personas. Este hecho ha tenido como consecuencia impactos sociales y ambientales de gran calado, que han afectado de forma negativa a la calidad de vida y el bienestar colectivo de las Comunidades Locales. Uno de los principales es la siniestralidad vial, que cada año supone miles de muertos y heridos.

2

1.2. Nuevos modelos de Ciudad y Movilidad.

Para corregir esta tendencia es necesario concebir nuevos modelos de ciudad y movilidad. Para ello, resulta imprescindible la aplicación de políticas firmes y decididas, acompañadas de una gestión eficaz de los servicios públicos con competencia en materia de tráfico y seguridad vial.

1.3. Transporte público.

El sistema de transporte público y su infraestructura constituyen elementos determinantes en la calidad de vida de los ciudadanos y al desarrollo de las comunidades locales y también suponen una importante aportación a la Seguridad Vial.

1.4. Las leyes y la Seguridad Vial urbana.

En perspectiva histórica, las normas españolas en materia de tráfico y Seguridad Vial se han hecho siempre desde una visión parcial, predominantemente interurbana. Este sesgo no ha ayudado a mejorar la Seguridad Vial en el ámbito urbano. Un ejemplo cercano son los cambios que permiten la conducción de motocicletas con el permiso de conducir turismos, que ha incrementado de manera muy importante la accidentalidad de este tipo de vehículos en zonas urbanas.

1.5. La Seguridad Vial demanda respuestas multidisciplinares.

La Seguridad Vial es un concepto con un carácter multifactorial que demanda respuestas multidisciplinares. Una nueva distribución de los espacios públicos destinados a la movilidad, con un enfoque más humano y sostenible; la adecuación de la velocidad de circulación al espacio urbano, entendido como un espacio de convivencia; la educación vial de la población y, especialmente, de los colectivos sociales más vulnerables, entre otros, suponen abordajes complementarios de la seguridad vial en el ámbito urbano.

1.6. La Seguridad Vial necesita del esfuerzo local.

En los últimos años se ha avanzado mucho en las estrategias públicas para conseguir una importante reducción de la accidentalidad de tráfico, con la puesta en marcha de políticas valientes y decididas por parte de la Administración del Estado. Pero



este importante esfuerzo, en términos generales, no ha ido parejo al que se ha desarrollado por los municipios, que (en proporción a sus recursos) no han priorizado las políticas de Seguridad Vial. Muchas administraciones locales siguen considerando a la Administración del Estado como la “verdadera” responsable de las políticas de mejora de la Seguridad Vial.

3

1.7. Aspectos que necesitan cambiar en el ámbito local.

Entre otros, los siguientes aspectos requieren de cambios sustanciales en la perspectiva y la política de los Gobiernos Locales, para desarrollar una política eficaz en materia de Seguridad Vial:

- En general, los esfuerzos municipales se centran principalmente en mejorar la fluidez del tráfico u otros aspectos relacionados con la movilidad y no se contemplan objetivos de mejora de la Seguridad Vial o se les otorga menos importancia.
- Son muy pocos los municipios en los que existe una planificación estratégica con el objetivo de mejorar la Seguridad Vial urbana.
- En general, los municipios no destinan los recursos económicos necesarios para el desarrollo de acciones que conlleven una mejora sustancial en la siniestralidad vial en el ámbito urbano.
- Muchas de las acciones desarrolladas por los municipios en materia de Seguridad Vial responden más a presiones vecinales, políticas y mediáticas que a planteamientos estratégicos, lo que pone en duda su verdadero sentido y su rentabilidad social.
- La cultura política de muchos Gobiernos Locales ha interiorizado que una acción decidida para reducir los accidentes de tráfico resulta impopular y puede conllevar repercusiones electorales negativas.

1.8. Seguridad Vial y pequeños municipios.

Los pequeños municipios tienen serias dificultades para desarrollar políticas de Seguridad Vial y carecen de apoyos específicos por parte de otras Administraciones. Paradójicamente, si que existen importantes ayudas y subvenciones, por parte de Diputaciones Provinciales y Comunidades Autónomas para el desarrollo de otras políticas públicas.

2. La dimensión de la siniestralidad vial urbana.

2.1. Más accidentes en zonas urbanas que en las carreteras.

Los accidentes de tráfico con víctimas en las zonas urbanas representan el 53% del total de los accidentes con víctimas ocurridos en todo el territorio nacional.



2.2. Evolución de la siniestralidad vial urbana.

Durante 2008, se han producido un total de 634 fallecidos por accidentes de tráfico en zonas urbanas. Los accidentes con víctimas en las zonas urbanas en el periodo comprendido entre 2003 y 2008 se han reducido en un 6%. El número de heridos graves se ha reducido en un 26%, el de leves en un 9% y los fallecidos han disminuido en un 31%.

2.3. Los jóvenes, el grupo de edad más afectado.

El grupo de edad situado entre 15 y 24 años de edad es el más afectado por los accidentes de tráfico urbanos y supone el 20,5% de las víctimas mortales en este ámbito. Sin embargo, en los últimos años este grupo de edad ha conseguido reducir su victimización en un -45,4%, el mayor descenso de víctimas logrado en zonas urbanas.

2.4. Los peatones: el mayor número de víctimas mortales.

Los peatones son los más perjudicados por los accidente de tráfico en las zonas urbanas, superando el 41% del total de personas fallecidas.

2.5. Motoristas y ciclomotoristas.

En zonas urbanas, las víctimas mortales en motocicleta han aumentado un 35% desde el año 2003, apreciándose un descenso del 16% durante 2008.

2.6. Conductores y acompañantes en turismos.

El porcentaje de víctimas fallecidas en turismos han descendido del 24,4% en el año 2000 al 19,4% en el 2008. El incremento del uso del cinturón de seguridad en las zonas urbanas ha supuesto un importante descenso de las víctimas mortales.

2.7. Más accidentes en las tardes de los días laborables.

La mayor parte de los accidentes de tráfico en los pueblos y ciudades se producen en los días laborables, entre las 09:00 y las 22:00 h, siendo especialmente relevante el número de accidentes que se producen entre las 14:00 h y las 19:00 h.

2.8. Tipologías más frecuentes de accidentes de tráfico urbanos.

Los accidente de tráfico más habituales en zonas urbanas son:

- Las colisiones laterales y frontolaterales, con un 42%.
- Los atropellos, con un 19%.
- Las salidas de vía, que suponen un 18%.



3. La cooperación intergubernamental en materia de Seguridad Vial: una asignatura pendiente.

3.1. Una política imprescindible.

Como ocurre en el resto de los ámbitos que abarca la Seguridad Pública, la cooperación intergubernamental e interpolicial resulta imprescindible, si se pretende desarrollar una política eficaz de Seguridad Vial en el conjunto de las vías del Estado. Así, no pueden manifestarse contradicciones en las políticas públicas de las diferentes instituciones competentes para reducir la siniestralidad; la vigilancia del tráfico y el cumplimiento de las normas deben abarcar con la misma intensidad todo el territorio del Estado; y la gestión sancionadora debe tener las mismas consecuencias y alcanzar el mismo nivel de eficacia.

5

3.2. Escasa experiencia de cooperación intergubernamental.

A pesar de la manifiesta necesidad de trabajar en conjunto para conseguir resultados globales y eficaces, éste supone uno de los aspectos más débiles de la política española en materia de Seguridad Vial, hablando en términos históricos. La Dirección General de Tráfico está acostumbrada a diseñar y desarrollar su política contando muy poco con los Municipios. Y, en general, los municipios no se sienten partícipes de una política de Estado en materia de Seguridad Vial.

3.3. Muy poca colaboración policial.

Como consecuencia de la escasa cooperación entre las Administraciones Públicas competentes, la coordinación y colaboración entre las diferentes Policías Públicas en materia de tráfico y Seguridad Vial es prácticamente inexistente. La distribución territorial de competencias en esta materia entre las Policías Locales (ámbito urbano) y Guardia Civil/Policías Autonómicas (ámbito interurbano) ha supuesto una “excelente” justificación para que la comunicación entre ellas se circunscriba a la delimitación de las vías, cuando resulta imprescindible, o al desarrollo de los grandes operativos.

3.4. Nuevas posibilidades que deben aprovecharse.

El último Convenio de Cooperación en materia de Seguridad Ciudadana y Seguridad Vial, suscrito entre la FEMP y el Ministerio del Interior, ha creado nuevos órganos e instrumentos que, si son bien aprovechados, pueden suponer una mejora cualitativa de la cooperación intergubernamental en Seguridad Vial. El funcionamiento de la Comisión Estatal de Seguridad Local y de su Comisión específica creada para la Seguridad Vial; la coordinación de las Policías Locales y la Guardia Civil a través de las Juntas Locales de Seguridad; la participación local para la elaboración del Plan Anual de Seguridad Vial; y la participación de la Administración Estatal en la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial son elementos que pueden servir para construir una realidad mejor, si todos apostamos decidida y lealmente por el trabajo en red de todos los actores institucionales con competencias en materia de Seguridad Vial.



3.5. Objetivos para mejorar a través de la cooperación.

Además de los campos señalados anteriormente, resulta necesario avanzar en aspectos como la colaboración para la gestión de trámites, acceso de las Policías Locales a las bases de datos estatales; homogeneización de los cuadros de multas utilizados por Guardia Civil y Policías Locales; dotación de medios (radares, etilómetros) a las Policías Locales de pequeños municipios; mejora de los procedimientos de control estadístico de accidentes de tráfico en el ámbito urbano.

6

4. La mejora de la Seguridad Vial en el ámbito urbano.

4.1. Necesidad de indicadores fiables.

Para desarrollar políticas de Seguridad Vial adecuadas, los municipios necesitan disponer de sistemas que les permitan utilizar indicadores fiables sobre los diversos problemas y su evolución en las zonas urbanas. Para ello resulta necesario estrechar la colaboración entre los Municipios y la Dirección General de Tráfico, así como el acceso local a sistemas tecnológicos que permitan verificar la evolución de la accidentalidad en el entorno urbano.

4.2. Urbanismo, Movilidad y Seguridad Vial.

Cualquier nueva actuación urbanística debería incluir, en su fase de planificación, criterios de Seguridad Vial y las nuevas necesidades de movilidad que se generarán en el futuro. El crecimiento de la ciudad y la definición urbanística de nuevas áreas de atracción, sean logísticas, residenciales, culturales y de atracción turística o con perspectiva de futuro, tienen que ir acompañadas de los correspondientes estudios de evolución y gestión de la movilidad en sus entornos y, también, de las necesarias dotaciones de transporte público y de los nuevos espacios (de paseo, de aparcamiento, de distribución de mercancías, zonas de carga y descarga, etc.) que la zona requerirá. Además, debe garantizarse la participación de las Policías Locales en el proceso de planificación.

4.3. Planes Locales de Movilidad.

Los Planes Locales de Movilidad deben abordar la movilidad a corto y largo plazo desde una perspectiva sostenible, menos agresiva para el entorno y para la ciudadanía, más planificada, más eficiente, más ahorradora de recursos y más respetuosa con el medio ambiente. El objetivo prioritario de estos Planes debe ser la mejora de la accesibilidad, especialmente de los colectivos más vulnerables: personas con movilidad reducida, ancianos y niños. Asimismo, deben potenciar el transporte público, que tiene un papel clave para conseguir el ahorro energético, de espacio y de recursos. En relación a los peatones, hay que continuar trabajando por el espacio que legítimamente les corresponde; avanzar en la ampliación de aceras, la creación de espacios de convivencia y la garantía del derecho a caminar, elementos fundamentales para una movilidad más humana. Respecto al vehículo privado, hay que hacer un uso más racional del mismo. Por último, consideramos esencial la activa y relevante participación de las Policías Locales en la elaboración y ejecución de los Planes Locales de Movilidad.



4.4. Planes Locales de Seguridad Vial.

La construcción de alternativas integrales y eficaces para responder a los problemas de Seguridad Vial en el ámbito urbano pasa necesariamente por el desarrollo de planteamientos estratégicos, como son los Planes Locales de Seguridad Vial, que deben sostenerse en las necesarias previsiones presupuestarias.

4.5. Principales líneas de actuación local.

Como un marco de referencia muy importante, hacemos nuestra la declaración de principios de la Carta Europea de la Seguridad Vial, que define las siguientes líneas de actuación en el ámbito local:

- La velocidad tiene una importante influencia en los accidentes de tráfico y su gravedad. El control de la velocidad y las políticas de gestión de la velocidad son muy importantes para la Seguridad Vial.
- La educación y la formación son importantes. Las campañas locales de Seguridad Vial son necesarias y tienden a tener resultados más significativos que las campañas nacionales.
- El análisis integrado del impacto y la gestión de la Seguridad Vial urbana integra las distintas políticas y disciplinas como un prerequisite.
- Es necesario dar un tratamiento integral a la problemática de la seguridad vial, cooperando entre distintas autoridades, servicios jurídicos y policiales, y distintos grupos de usuarios de la vía pública.
- El compromiso de hacer las calles más seguras debe necesariamente reflejarse en el presupuesto de la Ciudad.

4.6. Mejora de la señalización.

La mejora de la señalización del tráfico debe tener como prioridad la Seguridad Vial. En consecuencia, debe incidir de forma particular en los entornos de riesgo detectados y debe acompañarse de un mayor control policial sobre esas zonas.

4.7. Zonas de "tráfico calmado".

Deben incluirse acciones para favorecer un entorno urbano más tranquilo, mediante la implantación de zonas peatonales, "zonas 30" o zonas de coexistencia. Debe tenderse a que el 50% de las vías urbanas sean zonas tranquilas, saludables y seguras, donde el tráfico discurra de forma sostenible.

4.8. Atención a las víctimas de la "inseguridad vial".

Las políticas locales de Seguridad Vial deben incluir su contribución al apoyo psico-social y jurídico-legal a las víctimas de la inseguridad vial, que no deberían ser consideradas "víctimas de segunda", en relación a las personas victimizadas por otras causas.



4.9. Participación ciudadana.

Los Gobiernos Locales deben impulsar la implicación de la sociedad civil en la definición de problemas y en la toma de decisiones, fomentando la participación y el debate ciudadano sobre movilidad y Seguridad Vial. Desde esta perspectiva, consideramos muy importante que el trabajo municipal se desarrolle en coalición con fundaciones, asociaciones de víctimas y otras entidades no lucrativas que centran su actividad en pro de la Seguridad Vial.

8

5. Policías Locales y Seguridad Vial.

5.1. Policía Local y Seguridad Vial.

La atención al tráfico y a la Seguridad Vial en el ámbito urbano ha constituido, constituye y debe seguir constituyendo una de las tareas prioritarias para las Policías Locales. La deseable participación de las Policías Locales en otras funciones, como Policía Judicial o Policía Integral de Proximidad no debe realizarse a costa del abandono de la Seguridad Vial, sino todo lo contrario: debe suponer una oportunidad para trabajar más y mejor contra la delincuencia vial y para la protección de la Comunidad Local.

5.2. Prioridades en la vigilancia a desarrollar por las Policías Locales.

La vigilancia de las Policías Locales debe incidir en aquellas infracciones que comprometan más gravemente la Seguridad Vial, desarrollando Planes de Acción y campañas de vigilancia del tráfico que incidan particularmente en los siguientes aspectos:

- Velocidad del tráfico.
- Riesgo para el peatón.
- No utilización de los medios de protección obligatorios.
- Conducción bajo los efectos de drogas y bebidas alcohólicas.
- Distracciones en la conducción.
- Conducción temeraria y otras conductas irresponsables al volante.

5.3. Policía Local y Educación Vial.

Desde hace muchos años, el trabajo de las Policías Locales en materia de Educación Vial supone uno de los referentes sociales más importantes para la formación de los escolares y otros sectores vulnerables de la población en comportamientos viales más seguros. Proponemos reforzar esta actividad otorgándole carácter normativo, como ya han hecho algunas Comunidades Autónomas que han recogido entre las funciones a desarrollar por las Policías Locales la de "participar en la Educación Vial".

5.4. Recursos tecnológicos.

Como se ha demostrado en las carreteras, con el incremento y la mejora del equipamiento y los recursos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, otro aspecto imprescindible para la mejora de la Seguridad Vial urbana consiste en la



dotación a las Policías Locales de los sistemas tecnológicos necesarios para hacer más eficaz el desarrollo de las funciones de control del tráfico y de la normativa de Seguridad Vial (radares fijos y móviles, cámaras de circuito cerrado de televisión, software para la investigación de accidentes, etilómetros, etc.).

5.5. Formación policial.

Además de la mejora de su equipamiento, Comunidades Autónomas y municipios deben desarrollar acciones para incrementar y mejorar la formación de las Policías Locales, contemplando como una competencia profesional esencial la Seguridad Vial en sus diferentes dimensiones.

9

6. Disciplina y Seguridad Vial urbana.

6.1. Consenso español y europeo.

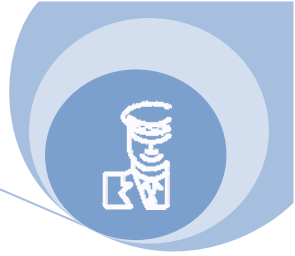
La Comisión Europea ha incluido la disciplina vial entre los seis ámbitos de actuación para la mejora de la Seguridad Vial. Asimismo, la política del Estado también recoge este aspecto como una pieza clave para reducir la siniestralidad de tráfico. Existe una amplia coincidencia en que no resulta posible plantear objetivos realistas de la disminución de los accidentes de tráfico, si no se cuenta con un sistema eficaz de control y vigilancia de la normativa de seguridad vial.

6.2. Un cambio en la conciencia social.

La disciplina viaria es un concepto que está cambiando en el ideario colectivo de la sociedad, especialmente cuando se trata de corregir comportamientos temerarios, insolidarios e irresponsables. Afortunadamente, cada vez resulta más habitual comprobar que los ciudadanos muestran repulsa por los comportamientos de los conductores que desprecian su propia seguridad y la del resto de los usuarios de la vía. Cada vez se extiende más la idea de que las sanciones ayudan a seguir avanzando en un mejor control de los comportamientos de riesgo y que, a través de la disciplina vial, se está consiguiendo extender la “cultura de la responsabilidad” en la conducción.

6.3. Disciplina vial: la asignatura pendiente de la Administración Local.

Sin embargo, en el ámbito de los Gobiernos Locales todavía se está empezando a tomar conciencia de esta realidad. Muchos municipios carecen todavía de la estructura administrativa necesaria para garantizar la sanción de los infractores a la normativa de Seguridad Vial o no dedican suficientes recursos de la que poseen. Aún existen muchos municipios importantes (incluso con la consideración legal de “grandes ciudades”) que no tramitan en su totalidad los expedientes sancionadores o no comunican a la Dirección General de Tráfico la retirada de los puntos que corresponden. La mejora de la tramitación de las denuncias de tráfico en el ámbito local, a través del incremento de los recursos y de la cooperación intergubernamental debería constituir uno de los objetivos prioritarios para alcanzar mayores cotas de Seguridad Vial urbana.



6.4. Colaboración entre la Fiscalía de Seguridad Vial y la FEMP.

De la misma manera en que se está estrechando la colaboración entre la Dirección General de Tráfico y la Fiscalía de Seguridad Vial, también debería impulsarse la colaboración entre la mencionada institución judicial y la FEMP, para establecer conjuntamente criterios relativos a la actuación de las Policías Locales en relación a los delitos contra la Seguridad Vial.