



BOLETÍN OFICIAL
DE LAS
CORTES DE ARAGÓN

Número 70 — Año XXII — Legislatura VI — 23 de julio de 2004

SUMARIO

8. JUSTICIA DE ARAGÓN

Informe del Justicia de Aragón sobre la violencia vial. Informe especial sobre los accidentes de tráfico en Aragón 2938

8. JUSTICIA DE ARAGÓN

Informe del Justicia de Aragón sobre la violencia vial. Informe especial sobre los accidentes de tráfico en Aragón.

PRESIDENCIA DE LAS CORTES DE ARAGÓN

La Mesa de las Cortes de Aragón, en sesión celebrada el día 21 de julio de 2004, ha conocido el Informe especial presentado por el Justicia de Aragón sobre la violencia vial. Informe especial sobre los accidentes de tráfico en Aragón.

De conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Reglamento de organización y funcionamiento del Justicia de Aragón, ha ordenado su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón.

Zaragoza, 21 de julio de 2004.

El Presidente de las Cortes
FRANCISCO PINA CUENCA

Informe del Justicia de Aragón sobre la violencia vial. Informe especial sobre los accidentes de tráfico en Aragón

ÍNDICE

	<i>Página</i>
I. Introducción.....	2939
II. Aproximación a la realidad.....	2940
1. Introducción.....	2940
2. Aragón.....	2940
2.1. Accidentes con víctimas.....	2940
2.2. Número de muertos en accidentes de tráfico.....	2941
2.3. Muertos en 2003 con edades comprendidas entre 18 y 34 años.....	2941
2.4. Heridos graves en 2003 con edades comprendidas entre 18 y 34 años.....	2941
3. Zaragoza.....	2942
3.1. Víctimas en accidentes de tráfico.....	2942
3.1.1. 2003.....	2942
3.1.2. Comparativa víctimas (2001-2003).....	2942
3.2. Accidentes registrados por tipo (2003).....	2942
3.3. Accidentes registrados por causa (2003).....	2942
3.4. Las vías urbanas con más accidentes (2001-2003).....	2942
3.5. Las vías urbanas con más accidentes con lesionados (2001-2003).....	2943
3.6. Las vías urbanas en las que se producen los accidentes más graves.....	2943
4. Huesca.....	2944
4.1. Víctimas en accidentes de tráfico.....	2944
4.2. Accidentes registrados por tipo.....	2944
4.3. Accidentes registrados por causa.....	2944
4.4. Las vías urbanas con más accidentes (2001-2003).....	2944
4.5. Las vías urbanas con más lesionados (2001-2003).....	2944
5. Teruel.....	2945
5.1. Víctimas en accidentes de tráfico.....	2945
5.2. Accidentes registrados por tipo (2002).....	2945
5.3. Accidentes registrados por causa (2002).....	2945
5.4. Las vías urbanas con más accidentes (2001-2003).....	2945
5.5. Las vías urbanas con más lesionados (2001-2002).....	2945
III. Las consecuencias de los accidentes de tráfico.....	2945
1. Introducción.....	2945
2. El ejemplo de Zaragoza.....	2946
IV. Alcohol y tráfico.....	2947
1. Introducción.....	2947
2. Las cifras.....	2947
2.1. Instituto Nacional de Toxicología.....	2947
2.2. Estadísticas DGT (2002).....	2947
3. Jóvenes, alcohol y tráfico.....	2948
3.1. Introducción.....	2948
3.2. Las respuestas de los jóvenes.....	2948
3.3. Valoración datos encuesta.....	2948
V. La seguridad de los peatones.....	2949
1. Introducción.....	2949
2. Velocidad y atropello.....	2950
3. Los pasos de peatones.....	2950
4. Travesías urbanas.....	2951
VI. ¿Existen soluciones?.....	2951
1. Compromiso político y reacción social.....	2951
2. El vehículo.....	2953
3. El entorno: diseño de entornos seguros.....	2953
3.1. Las carreteras.....	2953
3.2. Los núcleos urbanos.....	2953
4. El factor humano.....	2954
4.1. Educación vial infantil.....	2954
4.2. Formación en las autoescuelas.....	2955
4.3. Campañas masivas de formación vial en los grandes medios de comunicación.....	2955
4.4. El respeto a las normas de tráfico.....	2955
VII. Conclusiones.....	2956
Anexo I. Detalle estadístico.....	2957
2.1. Accidentes con víctimas.....	2957
2.2. Accidentes con víctimas en carretera.....	2958
2.3. Accidentes con víctimas en zona urbana.....	2958
2.4. Número de muertos en accidentes de tráfico.....	2958
2.5. Número de muertos en accidentes de tráfico en carretera.....	2959
2.6. Número de muertos en accidentes de tráfico en zona urbana.....	2959
Anexo II. Carta Europea de Seguridad Vial.....	2959

I. INTRODUCCIÓN

En el año 2003, hubo en Aragón 3.328 accidentes de tráfico en los que resultaron muertas 243 personas y más de 5000 heridas. En los últimos diez años han perdido la vida en accidente de tráfico en nuestra Comunidad Autónoma 2.585 personas. Según datos oficiales del Gobierno de Aragón, dados a conocer el pasado día 7 de abril con motivo del Día Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico son en Aragón la primera causa de muerte en el grupo de edad de 1 a 4 años y entre los 15 y los 44 años, alcanzando el mayor porcentaje en el grupo 15-24 años, con más del cuarenta por ciento de las defunciones.

Los accidentes de tráfico y sus dramáticas consecuencias constituyen una de las preocupaciones de esta Institución lo que nos ha llevado a promover en los últimos años estudios sobre su incidencia como enfermedad social o sobre aspectos específicos como el del consumo de alcohol y drogas por los jóvenes y la conducción de vehículos a motor. En nuestro trabajo hemos contado con el apoyo y colaboración de las distintas Administraciones Públicas y de profesionales de las múltiples disciplinas implicadas.

Continuando la línea emprendida, se inició una actuación de oficio sobre los accidentes de tráfico en nuestra Comunidad Autónoma. Pretendíamos conocer la evolución del problema en los últimos años y estudiar las posibles medidas para disminuir el número de accidentes y sus consecuencias. Todo ello con el objetivo final de sensibilizar a la opinión pública sobre la gravedad de un problema cuya solución depende, en buena medida, de la concienciación de todos los ciudadanos.

En una materia sobre la que ostentan competencias, fundamentalmente, la Administración Central y las Administraciones locales, hemos solicitado información a la Dirección General de Tráfico a través de las Jefaturas Provinciales de Zaragoza, Huesca y Teruel y a los Ayuntamientos de las tres capitales de provincia aragonesas. Debemos agradecer la colaboración recibida de dichos organismos y, especialmente, de los responsables de tráfico de las Policías Locales de las tres capitales. También debemos expresar nuestro agradecimiento a organizaciones no gubernamentales como la Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico (Stop Accidentes) o la Asociación Provincial de Auto-Taxi de Zaragoza. Destacar, por último, la colaboración del Instituto de Medicina Legal de Aragón en la persona de su Director, el Dr. Cobo Plana.

Nuestra Institución ha estado presente en las *I Jornadas sobre Búsqueda de Soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico* (Zaragoza, 24 a 26 de marzo de 2004) organizadas por el Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico del Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (Universidad de Zaragoza) y en el *I Foro contra La Violencia Vial* (Madrid, 25 de junio de 2004) organizado por la Asociación Stop Accidentes con la colaboración de la Dirección General de Tráfico y del Ayuntamiento de Barcelona.

Las estadísticas recibidas de los organismos oficiales y los trabajos de investigación promovidos desde nuestra Institución, confirman lo que cualquier observador podría sospechar, que los accidentes de tráfico constituyen una de las más graves enfermedades sociales de nuestro tiempo. Esta enfermedad social viene provocada por diferentes causas pero la

fundamental no es otra que el factor humano. Como veremos en nuestro informe, a que se produzca un accidente de tráfico puede contribuir el estado de la vía, un fallo mecánico, las condiciones meteorológicas, pero rara vez se erigen en causa única del siniestro. El factor humano —la velocidad excesiva, las distracciones, la alcoholemia— está presente en la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico.

Nuestro informe comienza con una visión global del fenómeno a través de las cifras estadísticas proporcionadas por la Dirección General de Tráfico y por los Ayuntamientos de las tres capitales de provincia aragonesas. Sobre esos datos hemos realizado proyecciones que nos permiten valorar la evolución en la última década de variables significativas como el número de accidentes o el número de fallecidos. Las estadísticas de las policías locales nos han permitido aproximarnos al fenómeno de los accidentes en los entornos urbanos. Junto a las estadísticas oficiales en el informe se recogen los resultados de investigaciones promovidas por la propia Institución en colaboración con el Instituto de Medicina Legal de Aragón.

Abordamos en el informe dos aspectos específicos del problema de la seguridad vial. En primer lugar, la situación de los usuarios más vulnerables del sistema de seguridad vial, los peatones. En segundo lugar, el problema del alcohol en la conducción de vehículos a motor, con especial atención al fenómeno del ocio juvenil con la combinación de jóvenes, alcohol y coches.

El Justicia de Aragón, Institución a la que el Estatuto de Autonomía atribuye la defensa y protección de los derechos individuales y colectivos de los aragoneses, propone en este informe especial a todos los poderes públicos y a todos los ciudadanos un compromiso por la vida, un compromiso por la seguridad vial. Ya conocemos las estadísticas, es la hora de actuar. Quizás tengamos que dejar de hablar del «accidente de tráfico», que evoca cierta fatalidad inevitable, porque son pocos los siniestros «accidentales». No nos enfrentamos al azar o al destino; detrás de la inmensa mayoría de los accidentes hay una infracción y, en muchas ocasiones, un delito. Ha llegado el momento de hablar, como en los países de nuestro entorno, de la «violencia vial» y de la «delincuencia vial».

Cuando el incumplimiento de las normas de tráfico provoca en un año en nuestra Comunidad más de 5000 víctimas, los ciudadanos, los agentes sociales, las instituciones no podemos comprender ni justificar determinados comportamientos. Ni siquiera es admisible la omisión, no podemos mirar hacia otro lado.

Las Administraciones aragonesas, tanto la de la Comunidad Autónoma como, singularmente, las corporaciones locales, tienen mucho que decir en materia de seguridad vial. Es cierto que otras administraciones, como la estatal, ejercen gran parte de las competencias en materia de tráfico pero ello no debe llevarnos a minusvalorar nuestras propias competencias. Nuestros Ayuntamientos tienen atribuida la competencia en materia de seguridad vial, les corresponde la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y son protagonistas del diseño urbano del entorno en el que se desarrolla la circulación.

Pero, sobre todo, nuestras autoridades han de liderar la reacción social frente al incumplimiento de las normas y la inseguridad vial. Los poderes públicos han de trasladar a la

sociedad su compromiso de afrontar con decisión y sin ambages la situación actual.

No existen soluciones mágicas que hagan desaparecer los accidentes pero sí que existen experiencias que demuestran la línea por la que se ha de avanzar. Como ya hemos señalado, el accidente de tráfico es un hecho complejo en cuya producción pueden concurrir varios componentes: el estado de la vía, circunstancias meteorológicas, fallos mecánicos. Sin embargo, el componente esencial es el factor humano. Se podrá mejorar el estado de las carreteras, aumentar los dispositivos de seguridad de los vehículos y mantendremos unos niveles de siniestralidad similares a los actuales. El conductor es el factor clave de inseguridad vial. Quien incumple una norma de tráfico se coloca y coloca a los demás usuarios en una situación de riesgo. Es necesaria la formación y la información a los conductores pero es indispensable el cumplimiento de las normas de tráfico.

Creemos que el respeto a las normas de tráfico es la garantía de la seguridad vial y, por ello, vamos a pedir a nuestras autoridades locales que potencien las unidades policiales especializadas en seguridad vial, que intensifiquen la presencia policial aumentando los controles preventivos de alcoholemia y los dispositivos de control automático de la velocidad. En fechas recientes los medios de comunicación social aragoneses informaban del incremento en el número de denuncias por exceso de velocidad que habían formalizado los agentes de la Policía Local de Zaragoza en los seis primeros meses del año 2003. La noticia, no se presentaba bajo el titular —habitual no hace mucho tiempo— del afán recaudatorio del municipio sino que se resaltaba cómo esta campaña policial estaba reduciendo significativamente el número de accidentes. Este es el camino por el que hemos de avanzar, el camino de las víctimas frente al infractor.

Cada año son víctimas de accidentes de circulación en nuestra Comunidad Autónoma cinco mil personas. Durante la última década han muerto en las carreteras aragonesas más de dos mil quinientas personas. Ha llegado el momento de que los ciudadanos y, a su frente, los poderes públicos, reaccionen ante esta terrible realidad. A ello quiere contribuir este Informe especial del Justicia de Aragón.

II. APROXIMACIÓN A LA REALIDAD

1. INTRODUCCIÓN

En un informe especial en el que se pretende abordar el fenómeno de los accidentes de tráfico necesariamente debemos recoger el aspecto cuantitativo del problema. Las cifras estadísticas nos van a permitir comprobar la magnitud del problema, su situación actual y la evolución plurianual. Sin embargo, sí que debemos destacar en este primer momento que siendo necesario el detalle de las cifras no debemos olvidar que detrás de cada cuadro, detrás de cada cifra, hay personas con nombres y apellidos, familias, proyectos personales que un día se truncaron.

2. ARAGÓN

Los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico a través de las Jefaturas Provinciales de Zaragoza, Huesca y

Teruel nos muestran que en el año 2003 se produjeron en nuestra Comunidad Autónoma 3.328 accidentes de tráfico con víctimas con el resultado de 243 muertos, 1.361 heridos graves y 3.719 heridos leves.

Por provincias el mayor número de accidentes de tráfico tuvo lugar en Zaragoza, 2.206 accidentes; en la provincia de Huesca se produjeron 831 accidentes y en la provincia de Teruel, 291 accidentes.

Nos detendremos a continuación en los datos que nos parecen más significativos en relación con la siniestralidad en nuestra Comunidad Autónoma en el año 2003 y su evolución plurianual. Los datos estadísticos se pueden consultar con más detalle en el Anexo I de este Informe.

2.1. ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

2.1.1. EN EL AÑO 2003

En la siguiente tabla se recoge el número de accidentes con víctimas ocurridos en nuestra Comunidad Autónoma distinguiendo entre los que se produjeron en vías urbanas o interurbanas.

2003	N.º ACCIDENTES		
	Vía urbana	Vía interurbana	Total
Zaragoza	1212	994	2206
Huesca	163	668	831
Teruel	15	276	291
Aragón	1390	1938	3328

Fuente: Dirección General de Tráfico

Los fallecidos en accidente de tráfico durante el año 2003 se recogen en el siguiente cuadro distinguiendo la naturaleza de la vía y la provincia donde tuvo lugar el siniestro.

2003	FALLECIDOS		
	Vía urbana	Vía interurbana	Total
Zaragoza	24	115	139
Huesca	2	68	70
Teruel	1	33	34
Aragón	27	216	243

Fuente: Dirección General de Tráfico

Las dos tablas siguientes reflejan las cifras de heridos, graves o leves, víctimas de accidente de tráfico en nuestra Comunidad Autónoma durante el año 2003.

2003	HERIDOS GRAVES		
	Vía urbana	Vía interurbana	Total
Zaragoza	328	523	851
Huesca	36	354	390
Teruel	11	109	120
Aragón	375	986	1361

Fuente: Dirección General de Tráfico

2003	HERIDOS LEVES		
	Vía urbana	Vía interurbana	Total
ZARAGOZA	1280	1167	2447
HUESCA	173	753	926
TERUEL	10	336	346
ARAGÓN	1463	2256	3719

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.1.2. EVOLUCIÓN PLURIANUAL (1993-2003)

En la siguiente tabla podemos observar la evolución que ha seguido el número de accidentes con víctimas en los últimos diez años en las tres provincias aragonesas y las cifras globales de la Comunidad Autónoma.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	464	403	436	493	492	625	706	654	678	688	831
Teruel	229	220	232	189	184	218	239	296	262	279	291
Zaragoza	1649	1580	1619	1681	1747	1910	2184	2372	2269	2196	2206
Aragón	2342	2203	2287	2363	2423	2753	3129	3322	3209	3163	3328

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.1.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

Tomando como referencia los datos correspondientes al año 1993 y los datos del 2003 obtenemos la variación porcentual del número de accidentes con víctimas en los últimos diez años.

	De 1993 a 2003
Huesca	79,09 %
Teruel	27,07 %
Zaragoza	33,78 %
Aragón	42,10 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.1.4. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

En la siguiente tabla se muestra la variación sufrida en el último año. Resulta significativo el dato de la provincia de Huesca que en el 2003 incrementó en más de un veinte por ciento el número de accidentes con víctimas.

	De 2002 a 2003
Huesca	20,78 %
Teruel	4,30 %
Zaragoza	0,46 %
Aragón	5,22 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.2. NÚMERO DE MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

2.2.1. EVOLUCIÓN ANUAL (1993-2003)

Durante los últimos diez años han fallecido en accidente de tráfico en nuestra Comunidad Autónoma 2.585 personas. Como ya hemos señalado, cuantificar el problema de los accidentes, estudiar cómo han evolucionado en su número, aunque resulta necesario tiene el riesgo de deshumanizar el problema. Más de 2.500 personas fallecidas en una década, son 2.500 historias personales rotas, proyectos truncados, familias sorprendidas de forma inesperada por un acontecimiento que cambia de forma radical sus vidas.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	66	64	50	46	63	73	70	67	67	73	70
Teruel	26	29	46	16	21	25	34	41	27	30	34
Zaragoza	142	127	142	112	160	134	165	171	135	120	139
Aragón	234	220	238	174	244	232	269	279	229	223	243

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.2.2. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

	De 1993 a 2003
Huesca	6,06 %
Teruel	30,77 %
Zaragoza	-2,11 %
Aragón	3,85 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.2.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

	De 2002 a 2003
Huesca	-4,11 %
Teruel	13,33 %
Zaragoza	15,83 %
Aragón	8,97 %

2.3. MUERTOS EN 2003 CON EDADES COMPRENDIDAS ENTRE 18 Y 34 AÑOS

Los expertos en seguridad vial suelen decir que los accidentes de tráfico «seleccionan» a sus víctimas. Esta enfermedad social de nuestro tiempo no afecta por igual a toda la población y existe un segmento especialmente dañado: el de los jóvenes. No es el momento de detenernos en el análisis de las causas de esta realidad, algunas muy evidentes. En las siguientes tablas podremos comprobar que casi la mitad de las víctimas de accidentes de tráfico son jóvenes, con edades comprendidas entre los 18 y 35 años. Una última reflexión, estos datos todavía serían mayores si descontásemos del total de víctimas a los peatones fallecidos en atropello pues, como luego veremos, suelen ser personas ancianas.

ARAGÓN	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	216	85	39,35 %
Zona urbana	27	9	33,33 %
Total Aragón	243	94	38,68 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

HUESCA	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	68	20	29,41 %
Zona urbana	2	1	50,00 %
Total Huesca	70	21	30,00 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

TERUEL	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	33	9	27,27 %
Zona urbana	1	1	
Total Teruel	34	10	29,41 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

ZARAGOZA	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	115	56	48,70 %
Zona urbana	24	7	29,17 %
Total Zaragoza	139	63	45,32 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.4. HERIDOS GRAVES EN 2003 CON EDADES COMPRENDIDAS ENTRE 18 Y 34 AÑOS

Como ocurría en el caso de los fallecidos, también en el caso de los heridos graves las cifras ponen sobre la mesa la

realidad de que los jóvenes son el grupo de población más afectado por la siniestralidad del tráfico: más del cuarenta por ciento de los heridos graves en accidente de tráfico en Aragón en el año 2003 tenían entre 18 y 35 años.

ARAGÓN	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	986	419	42,49 %
Zona urbana	375	142	37,87 %
Total Aragón	1361	561	41,22 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

HUESCA	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	354	139	39,27 %
Zona urbana	36	9	25,00 %
Total Huesca	390	148	37,95 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

TERUEL	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	109	43	39,45 %
Zona urbana	11	5	45,45 %
Total Teruel	120	48	40,00 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

ZARAGOZA	Total	Tramo 18 a 34 años	%
Carretera	523	237	45,32 %
Zona urbana	328	128	39,02 %
Total Zaragoza	851	365	42,89 %

Fuente: Dirección General de Tráfico

3. ZARAGOZA

La Oficina de Tráfico de la Policía Local del Ayuntamiento de Zaragoza nos ha facilitado los datos correspondientes a los siniestros ocurridos en la capital. Descendemos así un peldaño y de los datos autonómicos y provinciales, pasamos al examen de las cifras en las tres capitales de provincia aragonesas.

3.1. VÍCTIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

3.1.1. 2003

2003	Conductor	Ocupante	Ciclista	Peatón	Total
Muertos	8	3	0	12	23
Heridos graves	147	58	8	109	322
Heridos leves	681	415	18	216	1.330

Fuente: Policía Local de Zaragoza

3.1.2. COMPARATIVA VÍCTIMAS (2001-2003)

a) Total víctimas accidente

	2001	2002	2003
Muertos	20	15	23
Heridos graves	361	346	322
Heridos leves	1198	1226	1330

Fuente: Policía Local de Zaragoza

b) Conductores

	2001	2002	2003
Muertos	7	6	8
Heridos graves	169	172	147
Heridos leves	639	657	681

Fuente: Policía Local de Zaragoza

c) Ocupantes

	2001	2002	2003
Muertos	4	1	3
Heridos graves	57	53	58
Heridos leves	321	317	415

Fuente: Policía Local de Zaragoza

d) Ciclistas

	2001	2002	2003
Muertos	0	0	0
Heridos graves	5	10	8
Heridos leves	22	21	18

Fuente: Policía Local de Zaragoza

e) Peatones

	2001	2002	2003
Muertos	9	8	12
Heridos graves	130	111	109
Heridos leves	216	231	216

Fuente: Policía Local de Zaragoza

3.2. ACCIDENTES REGISTRADOS POR TIPO (2003)

TIPO ACCIDENTE	Número	%
Atropello	404	7 %
Colisión	4.531	80 %
Salida de la vía	377	7 %
Otros	365	6 %
Total	5.677	

Fuente: Policía Local de Zaragoza

3.3. ACCIDENTES REGISTRADOS POR CAUSA (2003)

CAUSA	Número	%
Estado de la vía	107	2 %
Infracción	5.412	95 %
Atmosféricas	25	0 %
Avería	9	0 %
Otras	124	3 %

Fuente: Policía Local de Zaragoza

3.4. LAS VÍAS URBANAS CON MÁS ACCIDENTES (2001-2003)

Reflejamos a continuación la tabla de los «puntos negros» del tráfico en la ciudad de Zaragoza atendiendo al número de siniestros. Como podemos comprobar, en los últimos años Vía Hispanidad se ha situado como el vial en el que más accidentes de tráfico se producen. En el año 2003 con la apertura de la Ronda Hispanidad, este vial se convierte en el segundo tramo con mayor siniestralidad. Tanto la Vía como la Ronda Hispanidad, formando parte del Tercer Cinturón, tienen en común ser grandes viales con varios carriles de circulación en cada sentido, «autopistas urbanas» en las que, a pesar de la limitación de la velocidad a 50 Km. /hora, cualquier usuario de la vía puede comprobar que son numerosos los vehículos que no respetan la limitación legal.

Vías urbanas con más accidentes	Accidentes 2001	Accidentes 2002	Accidentes 2003
Vía Hispanidad	167	163	187
Ronda de la Hispanidad		70	151
P.º María Agustín	88	119	122
Camino de las Torres	158	141	117
Avda. César Augusto	89	102	96
P.º Echegaray y Caballero	68	94	95
Avda. Madrid	127	96	94
C/. Valle de Broto		86	85
C/. G. Gómez de Avellaneda			77
Avda. Cesáreo Alierta	87	99	77
C/. María Zambrano	76	69	75
Avda. Navarra	90	75	72
Avda. Cataluña	78	107	66
Avda. Gómez Laguna			60
Plaza Europa	57		59

Fuente: Policía Local de Zaragoza

3.5. LAS VÍAS URBANAS CON MÁS ACCIDENTES CON LESIONADOS (2001-2003)

Si en el apartado anterior estudiábamos las calles con mayor número de siniestros, ahora vamos a seleccionar aquellos viales con más accidentes con lesionados. Es decir, excluimos los accidentes en los que sólo se producen daños materiales. Vía de la Hispanidad, Camino de las Torres, Paseo de María Agustín y, en el último año, Ronda Hispanidad, son calles muy peligrosas desde la perspectiva de la seguridad vial.

Vías urbanas con más accidentes con lesionados	Accidentes 2001	Accidentes 2002	Accidentes 2003
Vía Hispanidad	32	37	39
Camino de las Torres		28	37
Ronda de la Hispanidad			35
P.º María Agustín	18	28	33
Avda. Madrid		28	28
P.º Echegaray y Caballero	21	31	25
Avda. César Augusto	30	28	25
Avda. Cataluña	20	31	24
C/. María Zambrano	18		20
Avda. San José	25	27	20
P.º Sagasta		18	20
C/. Valle de Broto	26	22	19
Vía Universitat			19
Gran Vía	17	17	
Independencia	19		
Avda. Goya	17		19

Fuente: Policía Local de Zaragoza

3.6. LAS VÍAS URBANAS EN LAS QUE SE PRODUCEN LOS ACCIDENTES MÁS GRAVES

En el año 2001 la Institución del Justicia promovió y publicó el trabajo titulado¹ «Las lesiones por agresión o en accidente de tráfico como indicadores de salud en la sociedad de Zaragoza» dirigido por el Dr. Juan Antonio Cobo Plana. En el estudio se analizaban todos los casos de lesionados por accidente de tráfico examinados en dos de los diez Juzgados

de Instrucción de Zaragoza desde el año 1996 hasta el 2001. Se ha realizado una nueva revisión estadística con fecha 1 de marzo de 2004, con el fin de realizar una actualización de los datos relativos a las lesiones en accidentes de tráfico.

Atendiendo al número de días improductivos que provocan las colisiones que allí suceden (media de 87,25 días de improductivo por lesionado), parece que existen algunas vías zaragozanas donde los accidentes provocan una mayor duración de sus lesiones²:

Calle	Días improductivos
Carretera de Barcelona (accesos a Zaragoza)	118
Carretera de la Cartuja	125
Gómez Avellaneda	129
Polígono Malpica	130
Echegaray y Caballero	132
Marqués de la Cadena	137

Si atendemos a la gravedad de las secuelas que se provocan en los lesionados (5,14 puntos de secuelas de media por lesionado), parece que existen algunas vías zaragozanas donde los accidentes provocan mayores consecuencias permanentes (secuelas) en las personas lesionadas³ que los esperados por la media:

Calle	Puntos secuela
Gómez Avellaneda	5,38
Camino de las Torres	5,62
Avenida de Navarra	6,56
Carretera de Huesca (accesos a Zaragoza)	7,18
Autovía de Logroño (accesos a Zaragoza)	7,34
Polígono Malpica	8,11

En la revisión de número de lesionados por vías urbanas o de acceso a la ciudad, los trayectos⁴ en las que aparecen mayor número de lesionados han sido: Paseo María Agustín, Vía Hispanidad, Carretera de Madrid (accesos), Camino de las Torres y, en posición muy destacada, la Autovía de Logroño (accesos).

En la revisión de la tendencia de número de lesionados a partir de los datos de años anteriores (1997 a 2000), y exclusivamente valorado como meras «tendencias» parece que

¹ Cobo J.A. «Las lesiones por agresión o en accidente de tráfico como indicadores de salud en la Sociedad de Zaragoza» Edit. El Justicia de Aragón. Informes y Estudios. Nº 2. (2002)

² El índice de peligrosidad medido a través del cociente días improductivos / número de lesionados. En una lectura superficial de este resultado parece que inicialmente debería dirigirse a que las colisiones en dichas vías son de mayor intensidad y/o mayores velocidades.

³ El índice de peligrosidad medido a través del cociente secuelas provocadas / número de lesionados. En una lectura superficial de este resultado parece que inicialmente debería dirigirse a que las colisiones en dichos lugares son de mayor intensidad y/o mayores velocidades.

⁴ Datos que requieren, como en todos los casos anteriores, de un estudio más profundo y sobre todo ligado, en este ítem al flujo de circulación que dichas vías deben soportar. Pero en las que, indudablemente, parece conveniente dedicar un tiempo específico de estudio del fenómeno con el fin de detectar circunstancias o características que pudieran ser susceptibles de medidas preventivas específicas.

existen algunas vías en las que en los años 2001, 2002 y 2003 han aumentado el número de lesionados por encima de lo esperado: María Zambrano, Cesáreo Alierta, Carretera de la Cartuja, Vía Hispanidad y, en posición destacada, Echegaray y Caballero, son los lugares donde, en los años 2001 a 2003, se ha producido un aumento del número previsto de lesionados.

En la revisión de la tendencia del índice de peligrosidad de las vías urbanas medido en días de impedimento por cada lesionado, se ha producido un aumento de la gravedad de las lesiones en los años 2001 a 2003 por encima del nivel previsto sobre los datos de los accidentes de los años 1997 a 2.000, en las siguientes calles: Cesáreo Alierta, Polígono Malpica y, en posición muy destacada, Echegaray y Caballero, y la carretera de la Cartuja.

4. HUESCA

4.1. VÍCTIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

Reflejamos en las siguientes tablas los datos estadísticos correspondientes a la ciudad de Huesca facilitados por su Policía Local.

4.1.1. 2003

2003	Total
Muertos	1
Heridos graves	26
Heridos leves	129

Fuente: Policía Local de Huesca

4.1.2. COMPARATIVA VÍCTIMAS (2001-2003)

	2001	2002	2003
Muertos	2	2	1
Heridos graves	37	24	26
Heridos leves	160	131	129

Fuente: Policía Local de Huesca

4.2. ACCIDENTES REGISTRADOS POR TIPO

4.2.1. 2003

Tipo accidente	Número	%
Atropello	29	7,6 %
Colisión	326	86,01 %
Salida de la vía	23	6,06 %
Otros	1	0,2 %
Total	379	

4.2.2. EVOLUCIÓN PLURIANUAL

Tipo accidente	2001	2002	2003
Atropello	35	34	29
Colisión	355	322	326
Salida de la vía	19	11	23
Otros	11	3	1
Total	420	370	379

Fuente: Policía Local de Huesca

4.3. ACCIDENTES REGISTRADOS POR CAUSA

La Policía Local de Huesca nos facilita un detalle pormenorizado de las causas que determinaron los accidentes de tráfico ocurridos en la capital en el año 2003. De 379 accidentes, 372 son imputables a infracciones de la normativa de tráfico.

Causa	Número	%
No respetar ceda el paso	67	17,67%
Velocidad	57	15,03%
Distancia seguridad	48	12,66%
Invasión	34	8,97%
Preferencia	33	8,79%
Maniobras defectuosas	31	8,17%
Alcohol	30	7,91%
No respetar stop	22	5,8%
Adelantamiento	16	4,22%
No respetar paso peatón	15	3,95%
Irrupción de peatón	12	3,16%
Semáforo rojo	7	1,84%
Otras causas	3	0,79%
Estado de la vía	2	0,52%
Sentido prohibido	1	0,26%
Animal suelto	1	0,26%
Total	379	100%

Fuente: Policía Local de Huesca

4.4. LAS VÍAS URBANAS CON MÁS ACCIDENTES (2001-2003)

Detallamos a continuación las calles de Huesca en las que se produce un mayor número de accidentes. En estos «puntos negros» se concentran la mitad de los accidentes que se producen en toda la ciudad.

Vías urbanas con más accidentes Huesca 2003	Accidentes 2001	Accidentes 2002	Accidentes 2003
Martínez de Velasco	36	25	37
Ramón y Cajal	42	24	26
Juan XXIII		15	22
Coso Bajo	11	15	17
Danzantes	24	15	12
Doctor Artero		12	12
Menéndez Pidal		11	11
Fraga		9	10
San Vicente de Paúl		8	8
Avda. La Paz		7	7
Coso Alto		7	6

Fuente: Policía Local de Huesca

4.5. LAS VÍAS URBANAS CON MÁS LESIONADOS (2001-2003)

Si en el epígrafe anterior reflejábamos el dato cuantitativo del número de accidentes ahora nos vamos a fijar en el número de lesionados. En la siguiente tabla se reflejan las calles de Huesca donde se produce un mayor número de heridos en accidente de tráfico. En estas calles se producen

aproximadamente la mitad del total de heridos por accidente de tráfico en la ciudad de Huesca.

Vías urbanas con más lesionados	Lesionados 2001	Lesionados 2002	Lesionados 2003
Martínez de Velasco	16	17	22
Ramón y Cajal	15	10	15
Juan XXIII	3	11	6
Coso Bajo	4	8	9
Danzantes	12	2	3
Doctor Artero		5	4
Menéndez Pidal	6	4	4
Fraga		4	5
San Vicente de Paúl		5	4

Fuente: Policía Local de Huesca

5. TERUEL

5.1. VÍCTIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

La Policía Local de Teruel nos ha facilitado la Memoria Anual del año 2003 y las Estadísticas Anuales de Accidentes correspondientes a los años 2001 y 2002.

5.1.1. 2003

2003	Total
Muertos	1
Heridos	20

Fuente: Policía Local de Teruel

5.1.2. COMPARATIVA VÍCTIMAS (2001-2003)

	2001	2002	2003
Muertos	0	0	1
Heridos graves	8	8	20
Heridos leves	44	67	

Fuente: Policía Local de Teruel

5.2. ACCIDENTES REGISTRADOS POR TIPO (2002)

Tipo accidente	Número	%
Atropello	13	3,5 %
Colisión	311	85,20 %
Salida de la vía	15	4,1 %
Otros	26	7,12 %
Total	365	100 %

Elaboración propia con datos de P. Local de Teruel

5.3. ACCIDENTES REGISTRADOS POR CAUSA (2002)

Causa	Número	%
Estado de la vía	2	0,5 %
Infracción	355	97,26 %
Atmosféricas	2	0,5 %
Avería	3	0,8 %
Otras	3	0,8 %

Elaboración propia con datos de P. Local de Teruel

5.4. LAS VÍAS URBANAS CON MÁS ACCIDENTES (2001-2003)

Vías urbanas con más accidentes Teruel	Accidentes 2001	Accidentes 2002	Accidentes 2003
Avda. Sagunto	48	49	28
Ctra. Alcañiz	21	22	27
Rda. Dámaso Torán	18	19	25
Rda. de Ambeles	22	23	20
Avda. Aragón	7	17	16
Polígono La Paz			16
Avda. Zaragoza		10	15
Camino Capuchinos		6	12
Avda. Sanz Gadea			5

Fuente: Policía Local de Teruel

5.5. LAS VÍAS URBANAS CON MÁS LESIONADOS (2001-2002)

Vías urbanas con más lesionados Teruel	Lesionados 2002	Lesionados 2001
Rda. Ambeles	11	3
Ctra. Alcañiz	11	2
Ctra. De Sagunto	8	9
Aparcamientos Pabellón Ferial	6	1
Avda. Zaragoza	4	4

Fuente: Policía Local de Teruel

III. LAS CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

1. INTRODUCCIÓN

Según datos oficiales del Gobierno de Aragón, dados a conocer el pasado día 7 de abril con motivo del Día Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico son en Aragón la primera causa de muerte en el grupo de edad de 1 a 4 años y entre los 15 y los 44 años, alcanzando el mayor porcentaje en el grupo 15-24 años, con más del cuarenta por ciento de las defunciones.

Los accidentes representan hoy día uno de los principales problemas de Salud Pública. Su importancia sanitaria reside en tres aspectos claves: la elevada morbilidad y mortalidad que producen, las secuelas físicas y psíquicas que generan y el coste económico elevado que representan.

Con frecuencia, cuando se reflexiona sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico, centramos nuestra atención en los fallecidos. Es cierto que la muerte es la consecuencia más dramática del accidente y que nada importa más que una vida humana. Sin embargo, ello no debe llevarnos a olvidar otras consecuencias de la siniestralidad.

Según los datos facilitados en el Fórum Barcelona de Seguridad Vial por la Dra. Bernabeu⁵, de la Unidad de Daño Cerebral del Instituto Guttman, los accidentes de tráfico son la primera causa provocadora de lesiones medulares en nues-

⁵ «Las consecuencias del exceso de velocidad», Dra. Monserrat Bernabeu, Responsable de la Unidad de Daño Cerebral del Instituto Guttman, en XI Foro Barcelona de Seguridad Vial, 17 de junio de 2004

tro país. De los mil nuevos casos de lesiones medulares que cada año se producen en nuestro país, el 50 % fueron provocados por un accidente de tráfico frente a las caídas (20 %), los accidentes laborales (18 %) o las prácticas deportivas (11%). El 54 % de las lesiones medulares traumáticas afectan a jóvenes entre 16 y 30 años.

Los trastornos craneoencefálicos, con sus graves secuelas de alteraciones neurológicas tanto físicas como psicológicas, generan cada año en España 800 cuadros de discapacidad severa. Los trastornos craneoencefálicos graves son causados mayoritariamente por accidentes de tráfico (78 %) a gran distancia de la segunda causa (accidentes laborales, 9,13 %). De las víctimas de un TCE grave sólo un 30 % podrán deambular libremente tras su recuperación; un 40 % quedarán inválidas; un 14 % precisarán la ayuda de un tercera persona; y un 16 % necesitarán caminadores o bastones ingleses para deambular.

Sin llegar a los casos terribles de los lesionados medulares o neurológicos cualquier víctima de un accidente de tráfico va a ver alterada, en mayor o menor medida, la que, hasta ese momento, era su vida habitual. Según un estudio realizado por el Hospital Clínico y el Instituto Municipal de Salud de Barcelona⁶ a los 6 meses del accidente, el 68 % de las víctimas manifestaban alteraciones en su vida laboral. Así, mientras el 32 % de los pacientes había reiniciado su actividad laboral anterior, un 8 % se había visto obligado a cambiar de trabajo, un 34 % continuaba de baja laboral, el 3 % había pasado a una situación de incapacidad completa y el 6 % había perdido el trabajo y se encontraba en paro.

2. EL EJEMPLO DE ZARAGOZA

Como ya hemos señalado, la Institución del Justicia promovió y publicó en el año 2001 el trabajo titulado⁷ «Las lesiones por agresión o en accidente de tráfico como indicadores de salud en la sociedad de Zaragoza» dirigido por el Dr. Juan Antonio Cobo Plana en el que se analizan las historias médico-forenses de todos los lesionados por accidente de tráfico examinados en dos de los diez Juzgados de Instrucción de Zaragoza desde el año 1996 hasta el 2001. Se ha realizado una nueva revisión estadística con fecha 1 de marzo de 2004, con el fin de realizar una actualización de los datos relativos a las lesiones en accidentes de tráfico.

En este caso, el periodo del estudio abarca el periodo desde el año 1997 al 2003. Los datos del 2003 son parciales por cuanto muchos lesionados de ese año todavía no han llegado a la curación o estabilización de sus lesiones, por lo que los datos de dicho año tienen validez como comparación de tendencia cualitativa pero no cuantitativa.

Los datos obtenidos, indicadores de salud relativos al accidente de tráfico en la ciudad de Zaragoza, pueden mejorar el conocimiento específico del problema con el fin de indicar tendencias, lugares o bolsas de riesgo susceptibles de medidas preventivas.

Los datos recogidos en las historias clínico-forenses nos facilitan los siguientes datos relativos al periodo 1997-2000:

1997-2000	
LESIONADOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO	9.050
Hombres	4.915
Mujeres	4.135
BAJAS LABORALES	
Días de curación ⁸	1.028.650
Días de hospitalización	42.035
Días de impedimento ⁹	768.715
SECUELAS ¹⁰	
Puntos secuelas psicofísicas	42.685
Puntos secuelas estéticas	9.225
Puntos por secuelas	51.855

Los datos más destacados del primer estudio, a partir de una muestra de 1.811 lesionados, revisados entre 1997 y 2000, fueron:

— Entre los años 1997 a 2000, más de nueve mil zaragozanos se habían lesionado en accidente de tráfico. Cada uno de ellos necesitó una media de 113 días para recuperarse de sus lesiones, estando impedidos para sus ocupaciones habituales.

— Los esguinces cervicales, como lesión más característica de los alcances posteriores, aumentaron con respecto al resto de accidentes.

— Los lesionados como usuarios de motos, fundamentalmente de 49 cc., prácticamente se triplicaron a lo largo de los cuatro años estudiados.

— El atropello seleccionó como víctimas a los más mayores.

— Las lesiones más graves en autobús urbano tendieron a coincidir con un perfil de personas mayores, especialmente mujeres y con personas con disminuciones de su autonomía motora.

En la actualización del estudio que, como ya se ha dicho aporta datos de 2001, 2002 y parciales del 2003, a partir de una muestra de 2.784 lesionados en accidente de tráfico, se han confirmado los datos mencionados, y se han ampliado en el sentido que:

— Las lesiones en el contexto de usuarios de motos (esencialmente de usuarios de motocicletas de 49 cc), después del ascenso enormemente preocupante de los años 1997

⁶ Revista Tráfico, Dirección General de Tráfico, julio-agosto 2002

⁷ Cobo J.A. «Las lesiones por agresión o en accidente de tráfico como indicadores de salud en la Sociedad de Zaragoza» Edit. El Justicia de Aragón. Informes y Estudios. N° 2. (2002)

⁸ *Días de curación*: periodo valorado con objetivo indemnizatorio utilizando como fecha de corte la curación o el momento en el que se considera que se produce una estabilización de las lesiones

⁹ *Días de impedimento* para su trabajo o actividad habitual: periodo valorado con objetivo indemnizatorio que intenta reflejar el número de días en el que el lesionado ha sufrido una limitación valorable (impedimento parcial) o intensa (impedimento total) en su capacidad desarrollar sus actividades laborales o sus ocupaciones habituales.

¹⁰ *Valoración de secuelas a través de puntuación siguiendo la Ley 30/95*: se trata de un sistema para fijar la indemnización que asigna a cada secuela una puntuación que corresponde básicamente a un porcentaje de pérdida de su integridad psicofísica y de actividad. Mediante una fórmula matemática se calcula la suma indemnizatoria por secuelas partiendo de la puntuación obtenida.

a 2000 en los que se llegó a triplicar los lesionados, se han estabilizado y parece presentar una cierta tendencia a disminuir (actualmente en cifras similares a 1999).

— El esguince cervical por alcance posterior ha pasado de un 31 % del año 1997, a un 46% de los años 2002 y 2003. Con este dato, y partiendo del esguince cervical como lesión tipo del alcance posterior, debemos presumir que casi la mitad de los lesionados zaragozanos por accidente de tráfico en coche, lo han sido por alcances posteriores¹¹.

IV. ALCOHOL Y TRÁFICO

1. INTRODUCCIÓN

La conducción bajo los efectos del consumo de bebidas alcohólicas —o bajo los efectos de otras drogas— constituye uno de los factores de riesgo más destacados en los accidentes de tráfico. Cuantos estudios se vienen realizando desde hace años evidencian los graves efectos del consumo de alcohol, aunque sea en pequeñas ingestas, sobre las habilidades necesarias para conducir un vehículo: falso estado de euforia y confianza lo que aumenta la despreocupación, la temeridad y la agresividad, falsa apreciación de distancias y velocidades, disminución de los reflejos y aumento del tiempo de reacción o, entre otros efectos, reducción del campo visual (efecto túnel) y disminución de la visión y de la percepción.

No estamos hablando de altos grados de intoxicación etílica sino de la euforia, apenas perceptible, que provoca en el conductor un consumo moderado de alcohol. Está comprobado que una concentración muy baja de alcohol en sangre, en torno al 0,01 grs./l., cincuenta veces más pequeña que la admitida legalmente para conducir, provoca alteraciones en la percepción del tiempo y llevaría al conductor a percibir de forma errónea la distancia a la que se acerca a los coches que le preceden o, por ejemplo, la velocidad a la que se le acercan los que vienen por detrás.

Sin embargo, los ciudadanos no somos conscientes del grave riesgo que entraña conducir un turismo en esta situación. A lo sumo centraremos nuestra atención en no superar el máximo autorizado, en no dar «positivo»; pero sin la convicción de que nuestra conducta obedece una realidad demostrada: que el alcohol disminuye las habilidades para conducir y potencia el peligro inherente a una actividad de riesgo como es la conducción. Ni siquiera la tipificación en el Código Penal del delito de conducción bajo los efectos del alcohol parece convencernos de la gravedad de la conducta. En este sentido no faltan voces que, en ocasiones, solicitan para el autor de este tipo de delitos una suerte de tratamiento policial y procesal privilegiado para que no sea tratado como un delincuente. ¿Qué conducta es más peligrosa para la sociedad la del carterista, o la de quien maneja, bajo la in-

fluencia del alcohol, un «arma» de una tonelada a 150 kilómetros por hora?

Cuanto venimos exponiendo es perfectamente trasladable al consumo de otras drogas distintas al alcohol puesto que todas ellas afectan a la capacidad para conducir debido a sus efectos sobre el sistema nervioso central ya sea como depresoras de la actividad nerviosa (heroína), como estimulantes (cocaína, anfetaminas, éxtasis) o como modificadoras de la actividad nerviosa (derivados del cáñamo, marihuana, etc.).

En este apartado de nuestro informe nos acercaremos a los últimos datos oficiales sobre el problema del consumo de alcohol y el tráfico y, por último, incidiremos en un aspecto especialmente grave del problema y que ha sido objeto de estudio a instancia de nuestra Institución: el de los jóvenes, las drogas y la conducción de vehículos.

2. LAS CIFRAS

2.1. INSTITUTO NACIONAL DE TOXICOLOGÍA

El último informe del Observatorio Español sobre Drogas (noviembre 2003) publica los datos del estudio anual que desde 1998 viene realizando el Instituto Nacional de Toxicología sobre los conductores y peatones fallecidos en accidentes de tráfico.

En el año 2001 se investigaron los casos de 1.447 conductores fallecidos y 288 peatones fallecidos, y en el 2002, 1.441 conductores y 262 peatones. Los análisis efectuados sobre estos conductores permitieron detectar alcoholemias positivas (superiores o iguales a 0,3 g/l) en el 42,4% de casos en el 2001 y en el 37,5% de casos en el 2002, siendo este porcentaje muy superior en hombres (45,3% en 2001 y 39,6% en 2002) que en mujeres (14,5% en 2001 y 18,7% en 2002). Además de alcohol también se detectaron drogas ya sea solas o combinadas con alcohol y/ o medicamentos psicótrópos y medicamentos psicótrópos solos o con alcohol y/o drogas.

En total un 47,8% de los conductores fallecidos en el 2001 presentaron análisis positivos a alguna sustancia psicoactiva, cifra muy similar a la del año 2000 (47,7%). En el 2002 esta cifra se redujo a un 42,5%.

En el siguiente cuadro podemos apreciar la evolución anual de los resultados de los análisis del Instituto Nacional de Toxicología.

Sustancias consumidas	1999	2000	2001	2002
Alcohol etílico (solo)	378 (31,7%)	492 (36%)	529 (36,5%)	443(30,7%)
Alcohol y otras drogas de abuso	52 (4,3%)	48 (3,5%)	58 (4%)	77(5,3%)
Alcohol y psicofármacos/medicamentos	11 (0,9%)	16 (1,1%)	20 (1,4%)	15 (1,04%)
Alcohol, otras drogas y psicofármacos	5 (0,4%)	6 (0,4%)	7 (0,4%)	5 (0,3%)
Otras drogas distintas al alcohol	33 (2,7%)	47 (3,5%)	42 (2,9%)	41 (2,8%)
Drogas (no alcohol) y psicofármacos	18 (1,5%)	12 (0,8%)	9 (0,6%)	7 (0,4%)
Psicofármacos/ medicamentos	20 (1,6%)	29 (2,1%)	28 (1,9%)	25 (1,7%)
Subtotal análisis positivos	517 (43,4%)	650 (47,7%)	693 (47,8%)	613 (42,5%)
Análisis con resultado negativos	674 (56,6%)	713 (52,3%)	754 (52,1%)	828 (57,5%)
Total cadáveres analizados	1191	1363	1447	1441

Fuente: Observatorio Español sobre Drogas.

2.2. ESTADÍSTICAS DGT (2002)

Las últimas estadísticas oficiales de la Dirección General de Tráfico, correspondientes al año 2002 reflejan que se realizaron más de un millón de controles preventivos de alcoholemia resultando positivos un 6,50 por ciento. Cuando el control se realizó después de la comisión de una infracción

¹¹ Este dato nos indica que la causa del accidente que, habitualmente se basa en la distracción puntual del conductor, está aumentando y convirtiéndose, no solo en la causa fundamental de los accidentes entre otras, sino que por sí sola causa ocupa prácticamente la mitad de las lesiones de accidente de tráfico a los zaragozanos. Es de tal importancia este hecho que parece que la prevención en Zaragoza debería contemplar este aspecto como protagonista.

la cifra de positivos se sitúa casi en un diez por ciento y supera el quince por ciento cuando el control de alcoholemia se practica a un conductor que se ha visto implicado en un accidente de tráfico.

Controles 2002		Positivos		Negativos	
Preventivos	1.082.385	70.376	6,50%	1.011.677	93,50%
Por infracción	57.252	5.675	9,90%	51.200	89,40%
Por accidente	40.191	6.194	15,40%	33.592	83,60%

Fuente: Dirección General de Tráfico

3. JÓVENES, ALCOHOL Y TRÁFICO

3.1. INTRODUCCIÓN

En la línea que comenzamos en 1999 con el «Informe especial sobre el consumo abusivo de alcohol por los jóvenes en Aragón», la Institución del Justicia de Aragón ha promovido un estudio¹² que profundiza en un aspecto de singular importancia dentro del problema complejo del consumo de drogas por los jóvenes y adolescentes: el consumo de drogas y la conducción de vehículos a motor. El actual modelo de consumo juvenil de alcohol y otras sustancias se presenta, fundamentalmente, durante los fines de semana como instrumento de relación social ligado al ocio. Si la conducción de vehículos es siempre una actividad de alto riesgo social, la presencia de alcohol o de otras sustancias en el conductor va a potenciar ese riesgo que, por desgracia, se materializa, en muchas ocasiones, en fatales resultados.

Queríamos conocer cuál era la opinión de nuestros jóvenes sobre una realidad que a nosotros nos podría parecer evidente. Se preguntó a los estudiantes de los centros escolares aragoneses y sus respuestas, a veces sorprendentes, fueron valoradas por un grupo de profesionales procedentes de disciplinas variadas como la Geografía Humana, la Medicina Forense o la Psicología con la colaboración del Plan Nacional Contra la Droga y los Departamentos de Educación y Salud del Gobierno de Aragón.

Entre los resultados del trabajo se puede destacar por su relevancia que, a partir de 5.610 encuestas cumplimentadas en 63 instituciones de enseñanza de Aragón, por 2.952 chicas (52,62%) y 2.658 chicos (47,38%), con un rango de edad entre los 14 y los 19 años¹³, los resultados de esa «creencia

evaluativa» sobre la interferencia del consumo de alcohol y otras drogas en la actividad de conducir vehículos fueron:

a) 4 de cada 10 jóvenes creen que se puede conducir bajo el efecto de «dos copas» sin ninguna consideración o reflexión.

b) 1 de cada 10 jóvenes de 14 años responden que sí que se puede conducir bajo los efectos de una dosis de cocaína.

c) 3 de cada 10 jóvenes de 14 años responden que sí que se puede conducir bajo los efectos del cannabis.

d) Un 7% a los 14 años, y un 16% a los 19 años cree que sí que es posible conducir bajo los efectos de los derivados anfetamínicos.

e) En algunos centros educativos de Aragón, que deben ocupar por ello la categoría de «bolsas de riesgo», 4 de cada 10 jóvenes creen que pueden conducir bajo la influencia de una dosis de cocaína

f) El 71 % acepta la conducción de vehículos bajo los efectos del cannabis

g) Se sitúa hasta en un 34% el porcentaje de los jóvenes que cree que puede hacerlo bajo los efectos de las «derivados anfetamínicos».

3.2. LAS RESPUESTAS DE LOS JÓVENES

Destacaremos a continuación aquella parte de la encuesta específicamente dedicada a conocer la opinión y las creencias de los jóvenes sobre la conducción de vehículos a motor y la ingesta de alcohol o el consumo de sustancias psicotrópicas. Veamos las preguntas y las respuestas que merecieron.

3.2.1. ¿SE PUEDE CONducIR CON DOS COPAS?

Respuesta	N.º	%	Chicas	Chicos
Sí	2.198	39,2	34,42	44,47
Sí pero...	969	17,3	18,02	16,44
No pero...	274	4,88	5,59	4,1
No	1.895	33,8	36,72	30,51
S/C	274	4,87	5,25	4,44

3.2.2. ¿Y CON UNA «RAYITA» DE COCA?

Como en la pregunta anterior el contacto con la juventud, consumidora o no de sustancias psicotropas, nos permite presumir la existencia de un alto grado de desconocimiento de los efectos de esas drogas en su capacidad de interferir con la actividad de conducción de vehículos.

Redacción como las anteriores de gran simplicidad utilizando el léxico habitual en el mundo de consumo esporádico de cocaína.

Respuesta	Nº	%	Chicas	Chicos
Sí	1.079	19,23	16,5	22,27
Sí pero...	178	3,17	3,01	3,35
No pero...	49	0,87	1,15	0,56
No	4.011	71,5	75,2	67,38
S/C	293	5,22	4,13	6,43

¹² «¿Qué piensan nuestros jóvenes de las drogas? ¿y del alcohol como una de ellas? ¿y de su influencia en la posibilidad de conducir vehículos?», Zaragoza, 2003

¹³ Se recibieron un total de 5.610 encuestas de 63 instituciones de enseñanza, cumplimentadas por 2.952 chicas (52,62%) y 2.658 chicos (47,38%). El rango de edad de las personas estudiadas se encuentra entre los 14 y los 19 años. De 14 años se han procesado 868 cuestionarios (15,47%), 1.503 de personas de 15 años (26,79%), 1.366 corresponden a los estudiantes de 16 años (24,35%), mientras que a las edades de 17 (18,56%), 18 (9,16%) y 19 (5,67%) años han correspondido unos parciales de 1.041, 514 y 318.

Por edades y sexo la muestra corresponde a 471 chicas y 397 chicos de 14 años; 801 chicas y 702 chicos de 15 años; 706 chicas y 660 chicos de 16 años; 566 chicas y 475 chicos de 17 años; 273 chicas y 241 chicos de 18 años; y 135 chicas y 183 chicos de 19 años.

3.2.3. ¿CREES QUE SE PUEDE CONDUCIR CON UN PORRO ENCIMA?

Respuesta	Nº	%	chicas	chicos
Sí	2.622	46,74	44,92	48,76
Sí pero...	362	6,45	7,15	5,68
No pero...	93	1,66	2,13	1,13
No	2.363	42,12	42,89	41,27
S/C	170	3,03	2,91	3,16

3.2.4. ¿CREES QUE SE PUEDE CONDUCIR CON UNA «PIRULA», O CON OTRA DROGA DE DISEÑO?

Respuesta	Nº	%	Chicas	Chicos
Sí	666	11,87	9,38	14,64
Sí pero...	205	3,65	3,42	9,91
No pero...	54	0,96	1,29	0,6
No	4.439	79,13	82,42	75,47
S/C	246	4,39	3,49	5,38

3.3. VALORACIÓN DATOS ENCUESTA

A las preguntas planteadas la respuesta de un NO franco y directo, supone que el joven acepta que estas sustancias psicotropas suponen un riesgo para conducir vehículos, y con ello, si bien persiste el peligro, esencialmente por contaminación, al menos existe una percepción suficiente que puede actuar como factor limitante de ese riesgo como conductor o como ocupante.

Los resultados de un SÍ directo, sin consideraciones, reflexiones y críticas nos indican que el joven asume la posibilidad de conducir con un poco de alcohol o bajo los efectos de las drogas.

Los resultados nos indican que el 40% de los jóvenes encuestados creen que pueden conducir sin ningún problema con dos copas. Un 9% de los jóvenes de 14 años creen que pueden conducir con una dosis de cocaína pero esta cifra va aumentando progresivamente hasta los 18 años en el que se triplica el número de los que creen que pueden conducir sin problemas bajo los efectos de la cocaína (31,13%). Los que creen que pueden conducir sin ningún problema bajo los efectos del cannabis llegan a ser de 6 de cada 10 jóvenes de 18 años. Y llegan al 15% los que creen lo mismo con otras drogas de consumo en el mundo juvenil.

¿Cómo se pueden valorar estas opiniones de los jóvenes? Tienen una lectura múltiple de la que en el estudio se destaca:

— La primera idea que surge es que la contestación de SÍ describe una situación de desconocimiento de las habilidades necesarias para conducir y de los posibles efectos de las drogas.

— Esos jóvenes que contestan afirmativamente a las preguntas planteadas creen que las drogas no tienen riesgo para conducir. Estos jóvenes que creen que «se puede» conducir con dos copas son potenciales viajeros de vehículos conducidos por amigos que hayan bebido las dos copas.

— Existe una progresión del SI a medida que aumenta la edad, y con ella tanto la cercanía real al consumo de esas sustancias como a la posibilidad de conducir vehículos, lo que supone que el consumo de estas sustancias y sus primeras ex-

periencias con el tráfico de vehículos «no informan» suficientemente de la interferencia que provocan esas sustancias.

Posiblemente, al no tener información específica sobre los efectos de esas sustancias ni tampoco de las habilidades necesarias para conducir vehículos, no reconocen los efectos, cuando los experimentan, como limitadores de esa actividad de conducir vehículos

De la lectura del trabajo y de la reflexión sobre los resultados del mismo se puede concluir que es necesario adoptar una posición activa urgente insistiendo en los aspectos esenciales de prevención a través de la información real como clave.

V. LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES

1. INTRODUCCIÓN

Los peatones son los usuarios más vulnerables del sistema vial y, por ello, al ser la parte más débil han de ser objeto de especial atención por los responsables de la seguridad vial.

En el siguiente cuadro se recogen los datos correspondientes a la ciudad de Zaragoza en los años 2001, 2002 y 2003 con indicación del número de atropellos y del total de víctimas, distinguiendo entre heridos graves, leves y fallecidos.

	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total víctimas	Total atropellos
2001	9	129	207	345	437
2002	8	111	231	350	396
2003	12	109	216	337	404

Fuente: Policía Local Zaragoza

Según los datos facilitados por la Policía Local de Zaragoza, diez de los doce peatones fallecidos eran mayores de 65 años. Resulta, por ello, plausible la iniciativa del Ayuntamiento de Zaragoza y de su Policía Local que, en colaboración con el Instituto Mapfre de Seguridad Vial, han impulsado una campaña dirigida a sensibilizar al colectivo de mayores mediante charlas, coloquios y presentaciones audiovisuales en los centros de convivencia, clubes de jubilados y aulas de tercera edad.

En la ciudad de Huesca se producen entorno a la treintena de atropellos cada año si bien debemos destacar una disminución en el número de atropellos en el año pasado.

	Atropellos Huesca
2001	35
2002	34
2003	29

Fuente: Policía Local de Huesca

En el siguiente cuadro reflejamos los datos facilitados por la Policía Local de Teruel destacando el significativo descenso del número de atropellos en el año 2003.

	Atropellos Teruel
2001	14
2002	13
2003	7

Fuente: Policía Local de Teruel

2. VELOCIDAD Y ATROPELLO

Las estadísticas de la Policía Local de Zaragoza reflejan que, sobre un total de 404 atropellos, en el 53 por ciento de los casos el peatón cruzaba sin preferencia. Ello no quiere decir que haya sido el único responsable pues puede haber una concurrencia de responsabilidades con el conductor del vehículo. Por ejemplo, el peatón cruza de forma antirreglamentaria con el semáforo en fase roja pero el vehículo viene circulando a velocidad superior a la permitida lo que le impide detenerse ante la presencia del peatón.

CAUSA DEL ATROPELLO		
Peatón cruza calzada SIN PREFERENCIA fuera de paso	153	38%
Peatón cruza SIN PREFERENCIA en paso CON SEMÁFORO	100	25%
Peatón cruza CON PREFERENCIA en paso SIN SEMÁFORO	67	17%
Peatón cruza CON PREFERENCIA en paso CON SEMÁFORO	49	12%
Peatón atropellado sobre acera o refugio	19	5%
Peatón cruza CON PREFERENCIA sin paso en ESQUINA	16	4%

Fuente: Policía Local Zaragoza

Hemos visto como, en muchos casos, son los peatones los que con su comportamiento contribuyen a que se produzca el accidente pero también hemos señalado que, con frecuencia, aparece una concurrencia de responsabilidades pues el atropello se podría haber evitado o sus consecuencias haber sido menos grave si el vehículo hubiera circulado a menor velocidad.

Pensemos que la velocidad del vehículo influye de forma determinante no sólo en la producción del siniestro sino, sobre todo, en sus consecuencias. La posibilidad de que un peatón muera en un atropello es menor al 10 % si el vehículo circula a 30 Km. por hora, del 25 % si circula a 40 Km. por hora y se multiplica a más del 80 % para velocidades superiores a los 50 Km. por hora. La velocidad de los vehículos es fundamental para garantizar la seguridad de los peatones. Cuando un niño irrumpe en la calzada a doce metros de un coche, si este circula a 30 Km. por hora, su conductor podrá reaccionar, accionar el sistema de frenado y parar el vehículo; si el coche circula a 60 Km. por hora —teniendo en cuenta que el tiempo de frenado es proporcional al cuadrado de la velocidad— tardará en detener su vehículo cuatro veces más y se producirá, en consecuencia, el atropello del peatón.

Según manifestaban recientemente a los medios de comunicación los responsables de Tráfico de la Policía Local de Zaragoza, entre el 60 y el 70 por ciento de los conductores incumplen en Zaragoza los límites de velocidad cuando circulan por las calles de la ciudad. Este incumplimiento se produce de forma generalizada (dos de cada tres conductores) en las grandes avenidas y en las rondas de circunvalación. En palabras de un responsable policial, «*en realidad, los límites únicamente se respetan plenamente en las arterias que están normalmente saturadas de tráfico, como la Gran Vía, el Paseo de Pamplona, Sagasta o las calles más estrechas del centro y de los barrios*».

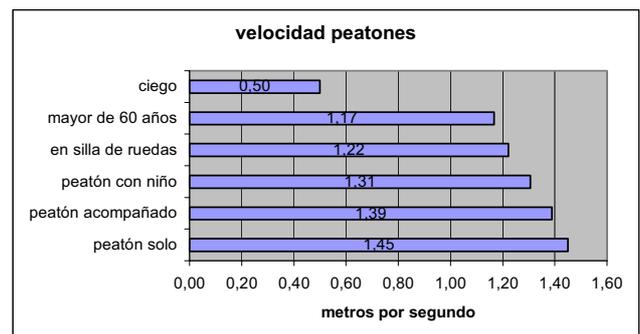
En otro apartado de este informe, al abordar las posibles soluciones, estudiaremos la necesidad de diseñar entornos seguros que, asumiendo el error humano, sean capaces de evitar el siniestro o disminuir sus consecuencias. Pensando en los atropellos de peatones el diseño de entornos seguros irá orientado a medidas que «calmen» la circulación, que reduzcan la velocidad y que permitan una mejor visión mutua

del conductor y del peatón. Todo ello sin olvidar el factor humano, tanto desde la perspectiva de la formación, con especial incidencia en los grupos de riesgo como los ancianos, como de la vigilancia y sanción de los infractores.

3. LOS PASOS DE PEATONES

De los doce peatones fallecidos en atropello en la ciudad de Zaragoza durante el año 2003 ocho fueron atropellados cuando cruzaban por un paso de peatones y de estos sólo uno, según los datos de la Policía Local, gozaba de preferencia. En principio, siete de los doce peatones fueron atropellados cuando cruzaban por un paso de peatones sin tener preferencia, esto es, con el semáforo en fase roja. Sin embargo, la presencia de peatones cruzando la calzada por un paso con el semáforo en fase roja merece una reflexión.

El Ayuntamiento de Barcelona realizó un estudio sobre más de 5500 peatones para determinar la velocidad media de los peatones atendiendo a sus características personales. El objetivo del estudio era determinar el denominado «tiempo de calidad», el tiempo que permitiría cruzar el semáforo con seguridad. En el siguiente cuadro podemos apreciar la velocidad media a la que caminan los peatones distinguiendo si van solos o acompañados, si se desplazan en silla de ruedas, o con niños o si se trata de personas mayores de 60 años.



Estas cifras son de extraordinaria importancia para determinar el «tiempo de calidad» en la regulación semafórica. Como sabemos, los semáforos cuentan con una fase verde para el peatón seguida de un período de intermitencia que indica que el tiempo se va a acabar. Por último existe un tiempo de seguridad en el que el semáforo se encuentra en fase roja para el peatón y se mantiene en rojo para los vehículos. Parece evidente que el diseño de un sistema seguro exige que la regulación semafórica de cada paso de peatones tenga en cuenta la longitud de la calzada y la ponga en relación con un «tiempo de calidad» predeterminado para así obtener los tiempos en que un semáforo ha de encontrarse en cada una de las fases.

Un momento de singular gravedad es el cambio de la fase verde a la fase intermitente. Cierto es que el peatón no debe adentrarse en el paso cuando el semáforo se encuentra en fase intermitente, pero si comienza a cruzarlo en fase verde la regulación semafórica debe permitirle atravesar la calzada antes de que se ponga en fase roja. Si tomamos como referencia la velocidad media de un peatón que camina solo (1,45 metros por segundo) y tenemos en cuenta que un carril de circulación tiene una anchura aproximada de cuatro me-

tros, este peatón necesitará 8,28 segundos para cruzar una calzada de tres carriles. Una persona mayor de 60 años necesitará para cruzar esa calle, 10,25 segundos. Imaginemos que comienzan a cruzar en fase verde pero inmediatamente antes de que cambie a fase intermitente. Para garantizar la seguridad del peatón parece lógico que la duración de la fase intermitente sea variable en atención a la longitud de la calzada y, en cualquier caso suficiente para alcanzar la otra acera antes de que se encuentre el semáforo en fase roja. En este punto hay que señalar que aunque exista un tiempo en el que el semáforo se encuentra en fase roja para el peatón sin abrirse el verde para los vehículos, lo cierto es que muchos conductores están más atentos al semáforo de los peatones que al de los vehículos de suerte que comienzan a circular cuando el semáforo de los peatones cambia de verde intermitente a rojo haciendo ilusorio ese pretendido período de seguridad.

En Zaragoza capital el servicio de Movilidad Urbana, atendiendo a nuestra petición de información, nos indicó que, al no existir reglamentación al respecto, la experiencia ha fijado en tres segundos el tiempo de verde intermitente que precede a la luz roja de peatones. Ello supone que, con independencia de la longitud de la calzada —sea una calle de un solo carril o una avenida de seis carriles— el peatón que comienza a cruzar inmediatamente antes de que el semáforo comience su fase intermitente dispone, únicamente, de tres segundos antes de que el semáforo se ponga en rojo. En los ejemplos que poníamos, un peatón medio que camina solo en esos tres segundos caminará 4,35 metros, esto es, tendrá tiempo para cruzar el ancho aproximado de un carril. Si se trata de un peatón mayor de 60 años, podrá caminar en 3 segundos 3,51 metros, ni siquiera el ancho de un carril. Imaginemos que esta situación se produce tratando de cruzar una avenida de tres carriles de circulación, el conductor de un turismo que, pendiente del semáforo, inicie la circulación cuando se ponga en fase verde se encontrará con un peatón cruzando el paso, peatón que inició su tránsito cuando el semáforo se lo permitía. La situación es especialmente grave porque, cuando la vía cuenta con varios carriles, la visión que los conductores tienen del conjunto del paso de peatones puede verse mermada por los otros vehículos (camiones, furgonetas) que también se encuentran detenidos en paralelo frente al semáforo y que pueden impedirle percatarse de la presencia de un peatón que todavía cruza el paso de peatones a pesar de que el semáforo se pone en fase verde para los automóviles. En el ejemplo que venimos desarrollando, si se produce el atropello del peatón, ¿qué reflejará el atestado policial? ¿Qué el peatón cruzaba el semáforo en rojo?

Creemos que los responsables municipales con competencias en materia de tráfico y movilidad urbana deben abordar esta situación y estudiar la adopción de medidas que en otras ciudades ya se vienen ensayando con éxito como la regulación individualizada de la duración de las fases semaforicas en atención a las características de la calzada y su entorno o la colocación, en los pasos más conflictivos, de cronómetros que indiquen al peatón el tiempo que le queda hasta que el semáforo entre en fase roja.

4. TRAVESÍAS URBANAS

Una reflexión singular merece el apartado de las travesías, es decir, aquellos tramos de carreteras que atraviesan núcleos urbanos de población. La situación de un sistema ur-

bano, con sus especiales características, atravesado por un vial en el que los conductores, antes y después de acceder a él, circulan a altas velocidades, genera un altísimo potencial de riesgo. Fácil es imaginar que la velocidad inadecuada de los automóviles o el comportamiento de los peatones y bicicletas que transitan por zonas urbanas van a ser causa determinante de un gran número de accidentes.

Un estudio realizado por el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y la Asociación Española de la Carretera ha venido a confirmar estas impresiones. El estudio analiza un grupo de travesías de poblaciones de nuestra Comunidad y, en particular, el tramo de la carretera N-240 desde Huesca hasta el límite con la provincia de Lérida y el tramo de la N-330 entre Calamocha y Cariñena. A continuación reflejamos cuáles son los principales problemas detectados en el estudio expresando la frecuencia con el que aparece dicho problema en las travesías analizadas.

Principales problemas	Frecuencia
Velocidad un 85 % superior a la permitida	100%
Numero elevado de accesos directos a la travesía	100%
Mejorable señalización de la intersección	100%
Conflictos entre bicis y vehículos a motor	100%
Intersecciones con todos los giros permitidos	100%
Velocidades de aproximación muy altas	91,67%
Inexistencia de señales, balizamiento y pinturas reflectantes	83,33%
Intersección tapada por curvatura vertical u horizontal	75%
Lugares por donde cruzan indebidamente peatones	66,67%
Trazado que favorece velocidades inadecuadas	66,67%
Conflictos con vehículos pesados	58,30%
Aceras inadecuadas al tráfico peatonal	50%
Presencia de parques y colegios cerca de las travesías	50%
Escasez de aparcamientos	41,67%

Siendo esta la realidad de las travesías en nuestra Comunidad Autónoma la primera conclusión sería la necesidad de construir variantes que alejen las carreteras nacionales de los núcleos urbanos. En Candanos las obras de la nueva variante concluirán, previsiblemente, antes de que finalice el año. En otras poblaciones como Monzón se avanza en los trámites administrativos previos a la realización material de las obras. Sin embargo, esta solución, por su coste económico resulta inviable en el medio plazo como remedio global. Pero como el problema esta ahí y las cifras hablan de 749 accidentes con víctimas entre 1996 y 2002 con 45 fallecidos en las travesías de la Red de Carreteras del Estado en Aragón, es preciso abordarlo con medidas que deberán dirigirse tanto hacia la educación vial de los usuarios —peatones y conductores— como hacia el diseño de entornos seguros. La mayoría de estas medidas son genéricas para potenciar la seguridad vial como, por ejemplo, las dirigidas a disminuir la velocidad de los vehículos y adecuarla a los límites permitidos, pero habrá otras medidas que, específicamente, abordarán los problemas de las travesías: regulación de los giros e intersecciones, deficiencias en la iluminación, mala visibilidad debida a los estacionamientos, etc.

VI. ¿EXISTEN SOLUCIONES?

1. COMPROMISO POLÍTICO Y REACCIÓN SOCIAL

En los apartados anteriores de este Informe hemos reflejado las cifras más significativas de la siniestralidad del tráfico en nuestra Comunidad Autónoma. Hemos reflexionado

sobre las terribles consecuencias de los accidentes de tráfico en el plano personal y, también, desde una perspectiva social. Ha llegado el momento de preguntarnos si existen soluciones ante esta realidad o si, por el contrario, debemos resignarnos a pagar un tributo semanal de vidas en el altar del progreso. Parece que la sociedad se ha acostumbrado a los accidentes de tráfico y así, cuando a través de los medios de comunicación se tiene noticia de las graves consecuencias de un accidente de tráfico, se produce una reacción puntual de alarma que desaparece en un lapso de tiempo cada vez menor hasta que, por desgracia, los accidentes de tráfico se convierten en un elemento más de nuestro paisaje vital.

Pero no podemos resignarnos. Países de nuestro entorno como Reino Unido, Suecia y Holanda vienen aplicando, desde hace años, medidas para reducir el número de muertes en carretera. El objetivo de la «Visión Cero», la erradicación drástica de las muertes y lesiones en accidente de tráfico, puede parecerse utópico pero existen experiencias que avanzan decididamente hacia esa meta.

Es necesaria una movilización general de toda la sociedad para hacer frente a los accidentes de tráfico. El Presidente de la República francesa manifestó el día 14 de julio de 2002, en la conmemoración de la «Toma de la Bastilla», que la reducción de los accidentes de tráfico era una de las grandes prioridades nacionales y el país entero declaró la «guerra» a los accidentes y a los «delincuentes de la carretera». El resultado de esta guerra no puede ser más alentador: Francia ha pasado de 7.242 muertes en 2002 a 5.732 en 2003, lo que supone una reducción de más del veinte por ciento.

No existen soluciones mágicas para acabar con los accidentes de tráfico, son necesarias actuaciones en una pluralidad de campos: educación vial, formación continuada, diseño de entornos seguros, medidas sancionadoras. Pero estas actuaciones resultarán insuficientes si no se enmarcan en un esfuerzo conjunto, en una auténtica revolución encabezada por los poderes públicos que traslade a todos los ciudadanos la convicción de que la situación actual no se puede mantener y que es necesario un cambio radical en nuestras actitudes. Las autoridades estatales, autonómicas y locales en el ejercicio de las competencias que la legislación les atribuye deben liderar el cambio social que reclamamos y en el que deben implicarse los agentes de la sociedad civil.

Tenemos reciente el modelo francés: convocados por el Presidente de la República, el 17 de septiembre de 2002, se reunían en París representantes de la Administración central, encabezados por siete ministros, corporaciones locales, profesionales de todos los sectores relacionados con la seguridad vial (autoescuelas, constructores, fábricas de automóviles, etc.), casi medio millar de personas reunidas en unos auténticos «*estados generales*» de la seguridad vial bajo la presidencia del Primer Ministro.

Los representantes de la sociedad civil se pronunciaron pidiendo que se hicieran respetar las reglas existentes, particularmente para las infracciones relativas a los principales factores de la inseguridad vial (alcohol, velocidad, cinturón) y manifestaron su compromiso con los poderes públicos para contribuir al mejoramiento de la situación.

La jornada supuso el inicio de un gran debate nacional en el que se solicitó la participación de toda la ciudadanía aportando sugerencias y propuestas a través de una página web abierta por el Gobierno francés. En el Comité Interministe-

rial de Seguridad vial reunido bajo la presidencia del Primer ministro el 18 de diciembre de 2002 se fijó un programa plurianual de lucha contra la inseguridad vial y se trazaron las grandes orientaciones de la acción pública en la materia:

1) Aumentar los controles mejorando la detección de las infracciones y agravar las sanciones para cambiar los comportamientos peligrosos y hacer respetar las reglas.

2) Actuar sobre la formación y la información para hacer emerger una cultura de la seguridad vial.

Todas estas acciones se enmarcan en un nuevo enfoque del problema de la seguridad vial que ahora se aborda desde el plano de la lucha contra la delincuencia, contra los «delincuentes de la carretera» y así la Ley de julio de 2003 se denominará Ley contra la Violencia Vial.

En nuestro país y en nuestra Comunidad Autónoma, existe una preocupación creciente por el problema de la siniestralidad en el tráfico pero, en nuestra opinión, es necesario un mayor compromiso de los poderes públicos que han de partir de la convicción de que la inseguridad vial es uno de los grandes problemas que han de abordarse de forma decidida e inmediata. Pedimos una reacción social, un cambio de mentalidad, y esta revolución ha de ser liderada por las autoridades y por los agentes sociales. Pedimos a nuestras autoridades locales y autonómicas un compromiso decidido por la seguridad vial.

El Justicia se va a dirigir al Gobierno de Aragón y a los alcaldes de las principales poblaciones aragonesas solicitándoles que suscriban la Carta Europea de la Seguridad Vial como expresión pública de ese compromiso contra la violencia vial. La Carta Europea de la Seguridad Vial es un documento elaborado por la Comisión Europea en el marco del Programa de acción europeo de seguridad vial (2003-2010). Se persigue que todas las instituciones y agentes implicados en la seguridad vial (autoridades regionales y locales, fabricantes de automóviles, compañías de seguros, empresas de transportes, operadores de infraestructuras, etc.) suscriban el documento y se comprometan a realizar aquellas actividades que en el ejercicio de sus competencias contribuyan a alcanzar el objetivo marcado por la Unión Europea para el año 2010: reducir a la mitad el número de muertos en las carreteras europeas.

¿Es posible la reacción social que demandamos? ¿Es posible que la actuación decidida de los poderes públicos provoque un cambio general de actitud ante la seguridad vial? Creemos que sí, que el cambio es posible. En el reciente I Foro contra la Violencia Vial¹⁴, Remy Heitz, Delegado interministerial de seguridad vial en Francia, ponía un ejemplo sobre este particular. Hace un año se solicitó de Renault, la posibilidad de que sus vehículos contasen con un limitador opcional de velocidad que permitiese al conductor establecer la velocidad máxima de circulación durante un trayecto. La respuesta de Renault en aquel momento fue que no estaba entre las prioridades de la empresa ya que no existía una demanda del producto por los compradores de vehículos. Un

¹⁴ I Foro contra la Violencia Vial, Madrid, 25 de junio de 2004, organizado por la Asociación Stop Accidentes en colaboración con la Dirección General de Tráfico, el Ayuntamiento de Barcelona, el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y el RACE.

año después, coincidiendo con la intensa campaña contra la inseguridad vial emprendida en Francia, el presidente de Renault ha anunciado que los modelos fabricados por la marca contarán con un limitador de velocidad ya que, después del aire acondicionado, es el «extra» más solicitado por los compradores franceses.

Estudiaremos a continuación cada uno de los factores que concurren en la producción de un accidente de tráfico: el vehículo, el estado de la vía y el factor humano. Aunque este último es el factor fundamental, sobre los tres elementos pueden adoptarse medidas para aumentar la seguridad vial.

2. EL VEHÍCULO

Los expertos señalan que nuestro parque automovilístico tiene tres grandes problemas que inciden directamente en la accidentalidad y en la gravedad de sus consecuencias: la antigüedad del parque de automóviles, el defectuoso mantenimiento y el desconocimiento del funcionamiento del vehículo por el conductor.

1) La antigüedad del parque automovilístico español es, pese a los avances de los últimos tiempos, una de las mayores de Europa. Los expertos señalan que a partir de los 8-10 años aumentan los fallos mecánicos y la seguridad activa y pasiva se ha quedado desfasada.

2) Mal mantenimiento. Según algunos estudios la media de mantenimiento de los vehículos en Europa se sitúa en tres meses, frente a los seis de España. En un reciente estudio realizado por el INTRAS¹⁵ se pone de manifiesto que un tercio de los conductores reconoce que circula sabiendo que tiene alguna deficiencia importante en los sistemas de seguridad de su vehículo (frenos, dirección, neumáticos, etc.)

3º) Desconocimiento del funcionamiento de los vehículos por parte del conductor. En el estudio mencionado anteriormente se descubrió, entre otras cosas, que casi la mitad de los conductores no sabe que los neumáticos tienen caducidad, al margen de los kilómetros recorridos.

En relación con los avances tecnológicos aplicados en los automóviles, Luis Montoro, ha señalado¹⁶ que las mejoras en los sistemas de seguridad de los coches siempre son aconsejables, pero si queremos prevenir la accidentalidad debemos unirlos a la formación, ya que se ha comprobado que algunos conductores al tener más seguridad en su coche «*compensan*» las ventajas del sistema, con una tendencia a circular de manera más arriesgada. Es lo que ya se denomina en el mundo científico como la *teoría del riesgo constante* que supone, en síntesis, que a más seguridad, menos riesgo percibido y por ello más riesgo asumido.

3. EL ENTORNO: DISEÑO DE ENTORNOS SEGUROS

3.1. LAS CARRETERAS

Otro de los factores que influyen en la producción de los accidentes de tráfico es el relativo a la configuración, estado y circunstancias de las vías por las que se desarrolla la circulación de vehículos a motor. Nadie duda que una red viaria integrada mayoritariamente por autopistas y autovías es más segura que aquella en que la mayoría de las vías son carreteras convencionales. Las medidas que se adopten desde las administraciones competentes para mejorar el estado de las carreteras y su señalización, para detectar e informar de los «puntos negros» contribuirán a reducir el número de accidentes. Un reciente estudio de la Asociación Española de la Carretera (AEC)¹⁷ considera «aceptable» la situación del firme en las carreteras aragonesas mientras que considera «deficientes» la señalización vertical y horizontal y el estado de las barreras metálicas. La AEC cifra en 197 millones de euros la inversión necesaria para que la red de carreteras de titularidad autonómica en Aragón alcance un nivel óptimo de conservación. Según este informe esta cifra se distribuiría en las siguientes partidas: reparaciones en el firme, 186 millones de euros; colocar las señales verticales necesarias y sustituir las que no resultan adecuadas, 4,7 millones de euros; reparar la señalización horizontal, 4,1 millones de euros; y 900.000 euros serían los necesarios para reponer las barreras metálicas defectuosas y para instalarlas en los tramos donde sean necesarias.

3.2. LOS NÚCLEOS URBANOS

3.2.1. INTRODUCCIÓN

Nos preocupa especialmente la circulación en el medio urbano y el conflicto entre dos usuarios del sistema, el coche y el peatón. Admitiendo que, por más lejos que se llegue en las medidas de formación y concienciación de los conductores, siempre habrá un margen de error, resulta necesario configurar los sistemas de forma que sean capaces de asumir ese error y evitar el accidente o, al menos, disminuir sus consecuencias. Y en este punto, como vimos al tratar el problema de los atropellos, la velocidad tiene una importancia capital.

Cuando hablamos del diseño de entornos seguros estamos pensando en la adopción de una serie de medidas sobre las infraestructuras viarias —calzadas, aceras, iluminación— que «calmen» el tráfico con un doble objetivo: reducir la velocidad de los vehículos y aumentar la percepción visual que tienen los conductores de los peatones. Cuando en una zona de nueva urbanización residencial se abre una gran avenida de trazado recto con varios carriles de circulación en cada sentido se podrá limitar la velocidad a 50 Km. por hora mediante la correspondiente señalización pero el conductor que entra en ese vial de varios carriles y con escaso tráfico va a tener la percepción de que se encuentra en una «autopista ur-

¹⁵ Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial. Universidad de Valencia.

¹⁶ MONTORO, L., «Estrategias para la prevención de los accidentes de tráfico», en *I Jornadas sobre Búsqueda de Soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico*, Zaragoza, 2004

¹⁷ Campaña de Inspección Visual de las Carreteras, 2003, Asociación Española de la Carretera, www.aecarretera.com

vana» con una limitación de velocidad «absurda» porque se puede correr sin peligro. El problema surgirá cuando la nueva zona residencial se vaya poblando, se construyan las viviendas, comiencen a funcionar los colegios y los centros de la tercera edad; el número de usuarios se multiplicará y tendremos una vía «rápida» en el centro de la ciudad.

3.2.2. LAS «ZONAS 30»

En el medio urbano las calles abiertas al tráfico deberían ser calles «tranquilas», que no inciten a la velocidad. La movilidad urbana entre circular a 30 Km. por hora o hacerlo a 50 Km. por hora es, prácticamente, la misma; sin embargo, para un peatón atropellado las posibilidades de morir son de un 90 % si el coche circula a 65 Km., de un 50 % si circula a 50 Km. y de un 10 % si circula a 30 Km. por hora. Apostamos por la creación de «zonas 30», conjunto de calles con velocidad limitada a 30 kilómetros por hora, en las zonas comerciales del centro de las ciudades, en las zonas escolares y en las zonas residenciales.

Las zonas 30 se aplican con éxito desde la década de los noventa en los países de nuestro entorno: Francia, Suiza, Reino Unido, por ejemplo. Los expertos señalan como beneficios de su implantación: la reducción en el número y gravedad de los accidentes, moderación del tráfico, reducción del volumen de tráfico, reducción en las emisiones contaminantes o reducción de la contaminación acústica. Estudios realizados en el Reino Unido sobre una región (Hull) con más de 120 zonas de 20 mph. y más de 190 km. de carretera sujetos a idéntica limitación ponen de manifiesto que desde su implantación en 1994 hasta el año 2001 la cifra de accidentes se redujo en un 56 % y la cifra de muertos y heridos graves disminuyó en un 90 %; los accidentes con niños descendieron en un 64 % y los accidentes con peatones en un 54 %¹⁸.

En nuestro país las experiencias son muy recientes. Madrid ha iniciado un proyecto llamado «Calle 30» en esta línea y debemos destacar el caso de Barcelona cuyo Plan Municipal de Seguridad Vial 2004-2007 tiene entre sus ejes prioritarios la implantación de las zonas 30 en toda la red viaria no básica.

3.2.3. OTRAS MEDIDAS PARA «CALMAR» EL TRÁFICO

Como medidas para reducir la velocidad de los vehículos podemos citar: los pasos de peatones sobreelevados —pasos que levantan la calzada al nivel de la acera obligando al conductor a reducir la velocidad—, las bandas rugosas, las intersecciones elevadas, las rotondas y glorietas, los chicanes que obliguen a una circulación en zig-zag; la creación de pequeñas glorietas o, por último, los estrechamientos de la calzada.

Para aumentar la percepción visual que tienen los conductores de los peatones se sugieren los pasos de peatones pintados, pasos en los que las franjas asfaltadas han sido pin-

tadas de rojo o azul para aumentar el contraste con las blancas, sobreelevados o iluminados, las islas refugio o la peatonalización. A establecer una separación entre peatones y vehículos contribuye el aumento de la anchura de las aceras o la colocación de pivotes.

3.2.4. LOS SEMÁFOROS Y LOS PEATONES

Al hablar de la seguridad de los peatones nos hemos detenido especialmente en el problema de la regulación semafórica de los pasos de peatones. Ciudades como Zaragoza prevén de forma general un lapso de tres segundos desde que el semáforo para los peatones entra en fase intermitente hasta que cambia a fase roja. Este tiempo es notoriamente insuficiente en vías con varios carriles y coloca al peatón, que comenzó a cruzar el paso con el semáforo en fase verde, en situación de grave riesgo: se encuentra en la calzada con el semáforo para peatones en fase roja.

Parece necesario que los Ayuntamientos de nuestra Comunidad realicen un estudio individualizado de los pasos de peatones con regulación semafórica y establezca tiempos de seguridad atendiendo a las circunstancias del propio paso (longitud de la calzada) como de su entorno (proximidad a colegios, hospitales, centros de la tercera edad). Por otra parte, y siguiendo el ejemplo de otras ciudades españolas, se debe estudiar la implantación de semáforos con cronómetro que informan al peatón del tiempo de que dispone para cruzar el paso. No se trata de que todos los pasos de peatones cuenten con este dispositivo pero existen puntos, como las grandes avenidas con gran número de usuarios, en los que parece razonable su instalación.

4. EL FACTOR HUMANO

Como hemos tenido ocasión de exponer en este informe cuando se estudian las causas de los accidentes de tráfico aparece como causa fundamental el comportamiento humano. La conducción desatenta, el incumplimiento de las normas de tráfico son la causa principal de la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico. Rara vez una avería mecánica o el estado de la vía son causa única de un accidente. Casi siempre concurren con la propia conducta del sujeto como factores determinantes del accidente. Siendo esto así parece evidente que el primer objetivo en cualquier sistema vial es que los usuarios del sistema, los conductores, los peatones, conozcan las normas y las cumplan. Las estrategias aquí se han de apoyar —entre otros— en la formación continuada a través de tres grandes ejes:

4.1. EDUCACIÓN VIAL INFANTIL

La educación vial en los centros escolares debe ser el primer escalón para la formación vial de una sociedad. La educación vial debe estar presente en los ciclos formativos de los centros escolares. Los niños, en una etapa especialmente receptiva, deben recibir una educación vial adecuada a su edad sin confundir educación vial con formación vial, adelantando en la enseñanza a los niños lo que es más propio de la formación en las autoescuelas.

¹⁸ «Análisis comparativo de las zonas de peatones (zonas 30) en Europa», Alfons Perona, Secretario ejecutivo de la Fundación RACC, en XI Foro Barcelona de Seguridad Vial, Barcelona, 17 de junio de 2004.

4.2. FORMACIÓN EN LAS AUTOESCUELAS

Otro momento clave es el de la formación en las autoescuelas, y este momento debería aprovecharse no sólo para transmitir a los futuros conductores *qué* dice la norma sino, sobre todo, para explicarles *porqué* lo dice y cuáles son los riesgos y las consecuencias de no cumplirla.

4.3. CAMPAÑAS MASIVAS DE FORMACIÓN VIAL EN LOS GRANDES MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Los expertos en seguridad vial coinciden en la importancia y eficacia de las campañas de sensibilización en prensa, radio y televisión. Sin embargo, creemos que se deberían potenciar campañas pensadas para grupos de riesgo (peatones en ciudad, seguridad vial en el medio rural, jóvenes y ocio nocturno, etc.).

4.4. EL RESPETO A LAS NORMAS DE TRÁFICO

4.4.1. INTRODUCCIÓN

En una visión ideal del sistema, el ciudadano-conductor de vehículos a motor habría recibido siendo niño y adolescente, una serie de valores en educación vial, que se potenciaron en su etapa formativa previa a la obtención de la autorización para conducir. Este ciudadano, sensibilizado por las periódicas campañas en los medios de comunicación, debería cumplir de forma *«natural»* la normativa en materia de tráfico. Sin embargo, la experiencia nos enseña que las normas de tráfico son, con frecuencia, inobservadas. Y en la circulación de vehículos a motor, incumplir la norma puede suponer y supone colocarse uno mismo y colocar a los demás usuarios en una situación de riesgo potencial que se materializará, en muchas ocasiones, en un accidente de tráfico.

El estricto respeto de la norma es lo único que nos puede hacer prever el comportamiento de los otros y por ello su cumplimiento es fundamental e inexcusable para evitar el accidente.

El prof. Luis Montoro, Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), ha señalado¹⁹ que el problema del incumplimiento de las reglas es especialmente grave en las ciudades ya que, por cuestiones sociológicas, se han convertido en el primer territorio de entrenamiento y aprendizaje de la conducción. Según indica Montoro, la tolerancia que hay, especialmente con los jóvenes infractores en muchas ciudades, está creando una generación de alto riesgo con bajo respeto de las normas y medidas de seguridad. Esto es especialmente grave ya que el accidente no es un hecho casual o puntual y, así, podríamos afirmar rotundamente que la gente *«aprende»* a tener accidentes de tráfico. El accidente es un proceso que en muchos casos comienza precisamente con la adquisición de conductas de riesgo y de malos hábitos en las ciudades y que luego por desgracia se llevan también a las

vías interurbanas en donde las altas velocidades agravan las consecuencias de los siniestros.

4.4.2. EL MODELO FRANCÉS

Nuestro país no es el único en el que se infringen de manera generalizada las normas de tráfico. Partiendo de la realidad, trasladable a nuestro país, de que las normas de tráfico no eran respetados por una gran mayoría de conductores, el Gobierno francés ha optado por endurecer el sistema de sanciones fortaleciendo las medidas de control:

a) Radares automáticos. Desde finales de 2003 se ha comenzado la instalación de radares automáticos que llegarán a un número de 450 en el año 2004 y hasta 900 en el 2005. Se trata de radares que, sin intervención humana, detectan el exceso de velocidad, fotografían el vehículo y tramitan la sanción que envían de forma automática al domicilio del titular del vehículo. En el primer mes de su instalación el número de muertos en carretera se redujo en un treinta por ciento.

b) Agravamiento de las penas en los delitos relacionados con el tráfico; los homicidios por imprudencia en la conducción de vehículos se castigan con la pena de 5 años de cárcel pero si el conductor ha consumido alcohol, drogas, carecía de permiso de conducir o superaba en 50 Km. /h o más la velocidad autorizada, la pena se eleva a 7 ó 10 años de prisión, según las circunstancias, pudiendo llegar a 20 años en el caso de los reincidentes. Cuando como consecuencia de la imprudencia al volante se causan lesiones las penas siguen siendo muy altas pues van desde los dos años de prisión para el caso de lesiones leves hasta los 7 años si concurren las circunstancias agravantes ya señaladas.

c) Control sobre los nuevos conductores. Tras obtener la licencia, lo nuevos conductores han de superar un período de prueba de tres años.

El modelo francés está funcionando. Como ya hemos señalado Francia ha pasado de 7.242 muertes en 2002 a 5.732 en 2003, lo que supone una reducción de más del veinte por ciento en un solo año. Creemos que ha llegado la hora de un cambio de actitud también en nuestra sociedad.

4.4.3. «TOLERANCIA CERO» ANTE LA VIOLENCIA VIAL

Es la hora de la *«tolerancia cero»* con las infracciones de tráfico, es el momento de plantar cara a la *«delincuencia vial»*. Porque quien conduce un turismo de forma temeraria a una velocidad excesiva o bajo la influencia de bebidas alcohólicas es un delincuente y su conducta es objetivamente más grave y más peligrosa para la sociedad que muchas de las conductas tipificadas como delito en el Código Penal. Y esto, a veces, se nos olvida a los ciudadanos y, lo que es más grave, también se les olvida a muchos de nuestros jueces, fiscales y abogados. Resulta llamativo que la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico con víctimas, muertos o lesionados, se ventilen en juicios de faltas como infracciones penales menores y que rara vez se aprecie en los conductores indicios de conducta delictiva que den lugar a la tramitación procesal como delito. Por otra parte, no dejan de sorprendernos resoluciones judiciales que podríamos tachar de comprensivas y benevolentes que realizando interpretaciones artificiosas dejan impunes o con penas mínimas conductas

¹⁹MONTORO, L., «Estrategias para la prevención de los accidentes de tráfico», en *I Jornadas sobre Búsqueda de Soluciones al Problema de los Accidentes de Tráfico*, Zaragoza, 2004

gravísimas que en países de nuestro entorno provocarían severas condenas.

Aunque sean una minoría, estas resoluciones judiciales, ampliamente difundidas en los medios de comunicación, provocan un doble efecto. Por un lado, desalientan a las personas comprometidas con la seguridad vial, en particular, a los agentes policiales y, en segundo lugar, y es lo más grave, generan una sensación de permisividad en el conjunto de la sociedad. Si los medios de comunicación informan de que ha sido absuelto por el Juzgado el conductor de una motocicleta que circulaba en dirección contraria y que, sometido a la prueba de alcoholemia, triplicó el límite permitido, ¿cuál es el mensaje que estamos trasladando a la sociedad?; si conducir de madrugada a 160 km. por hora en una avenida de una ciudad no es delito porque no se puso en peligro a otros ciudadanos, ¿cómo va a ser reprochable conducir a 80 km. por hora sobre una limitación de 50 km. por hora?.

Cuando estamos cerrando la edición del presente informe la Oficina de Tráfico de la Policía Local hace público un avance de la siniestralidad en los primeros meses del presente año 2004 anunciando un descenso en el número de víctimas en comparación con el mismo período del año 2003. Los responsables policiales no dudan de la causa de esta disminución: el incremento de la vigilancia policial, especialmente en aquellas vías más peligrosas, y el aumento del número de sanciones a los conductores infractores. En el mes de noviembre de 2003, entró en funcionamiento la Unidad de Prevención de Seguridad Vial dotada con 28 agentes. Esta Unidad viene desarrollando su labor de forma especial en aquellas calles más peligrosas por su consideración de «vías rápidas»: Tercer Cinturón, Vía Hispanidad, Camino de las Torres o Pablo Ruiz Picasso. Las denuncias por exceso de velocidad se han incrementado en un treinta por ciento y también han aumentado las denuncias por alcoholemia y por el uso del teléfono móvil.

No estamos ante un hecho aislado, la relación entre el incremento del control policial y la reducción de la siniestralidad es una evidencia. En Barcelona la Guardia Urbana desarrolla desde el año 2003 un plan específico de control de velocidad en las rondas utilizando radares móviles y fijos con los últimos avances tecnológicos y con un sistema de tramitación rápida que permite el envío de la denuncia con la foto en quince días al ciudadano infractor. Según los datos facilitados por la Guardia Urbana de Barcelona²⁰, comparando los periodos enero-junio de los años 2003 y 2004, la accidentalidad ha descendido en un 24 %, el número de heridos en un 28 %, la velocidad como causa mediata de accidente ha bajado en un 50 % y, lo que puede resultar llamativo, la velocidad media de paso (fluidez) ha aumentado en un 5 %.

Este es, a nuestro juicio, el modelo a seguir. Formación e información pero vigilancia y sanción de aquellas conductas que por su peligrosidad —velocidad excesiva, alcoholemias— entrañan un riesgo para la seguridad vial y, en definitiva, para la vida y la integridad de los ciudadanos.

VII. CONCLUSIONES

Primera.— Los accidentes de tráfico, con sus dramáticas consecuencias, constituyen uno de los problemas más graves que afectan a la sociedad aragonesa. Pero no nos enfrentamos al azar o al destino; detrás de la inmensa mayoría de los accidentes hay una infracción y, en muchas ocasiones, un delito. Ha llegado el momento de hablar, como en los países de nuestro entorno, de la «violencia vial» y de la «delincuencia vial».

No podemos permitir que cada año en las calles y carreteras de nuestra Comunidad Autónoma pierdan la vida 250 personas y más de 5000 resulten lesionadas. La violencia vial no puede ser la primera causa de muerte en el grupo de edad de 1 a 4 años y entre los 15 y los 44 años.

Segunda.— La sociedad aragonesa, encabezada por los poderes públicos, debe reaccionar ante la inseguridad vial. Ha llegado el momento de la «tolerancia cero» con las infracciones de tráfico y, en particular, con aquellas que provocan la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico: velocidad excesiva y conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

Tercera.— El conductor es el factor clave de inseguridad vial. Quien incumple una norma de tráfico se coloca y coloca a los demás usuarios en una situación de riesgo que puede materializarse en un accidente. El accidente de tráfico es un hecho complejo en cuya producción pueden concurrir varios componentes: el estado de la vía, circunstancias meteorológicas, fallos mecánicos. Sin embargo, el componente esencial es el factor humano. Se podrá mejorar el estado de las carreteras, aumentar los dispositivos de seguridad de los vehículos y mantendremos unos niveles de siniestralidad similares a los actuales.

Es necesaria la formación y la información a los conductores pero es indispensable el cumplimiento de las normas de tráfico porque sólo el respeto a las normas de tráfico es la garantía de la seguridad vial.

Cuarta.— Jóvenes, alcohol y tráfico. El 40% de los jóvenes aragoneses creen que pueden conducir sin ningún problema con dos copas. En una sociedad en la que se ha generalizado un modelo de ocio juvenil unido al consumo de bebidas alcohólicas durante los fines de semana, es urgente trabajar para cambiar la creencia de los jóvenes.

Quinta.— Compromiso político y reacción social. Pedimos una reacción social, un cambio de mentalidad, y esta revolución ha de ser liderada por las autoridades y por los agentes sociales. Pedimos a nuestras autoridades locales y autonómicas un compromiso decidido por la seguridad vial. El Justicia se va a dirigir al Gobierno de Aragón y a los alcaldes de las principales poblaciones aragonesas solicitándoles que suscriban la Carta Europea de la Seguridad Vial como expresión pública de ese compromiso contra la violencia vial. La Carta Europea de la Seguridad Vial es un documento elaborado por la Comisión Europea en el marco del Programa de acción europeo de seguridad vial (2003-2010) con el que se persigue que todas las instituciones y agentes implicados en la seguridad vial suscriban el documento y se comprometan a realizar aquellas actividades que en el ejercicio de sus competencias contribuyan a alcanzar el objetivo marcado por la Unión Europea para el año 2010: reducir a la mitad el número de muertos en las carreteras europeas.

²⁰ Josep Royuela, Intendente Jefe de la Unidad de Circulación de la Guardia Urbana de Barcelona en el XI Foro Barcelona de Seguridad Vial, Barcelona, 17 de junio de 2004

Sexto.— Nuestros Ayuntamientos tienen atribuida la competencia en materia de seguridad vial, les corresponde la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y son protagonistas del diseño urbano del entorno en el que se desarrolla la circulación. Creemos que es el momento de afrontar la situación mediante Planes Municipales de Seguridad Vial en los que, partiendo del estudio de los datos disponibles, se establezcan prioridades, se programen objetivos y calendarios de actuación con actuaciones transversales y mediante medidas coordinadas en todos los campos de intervención.

Séptimo.— Diseño de entornos seguros. En la implantación de nuevas infraestructuras viarias o en las modificaciones de las existentes, en los nuevos desarrollos urbanísticos, la seguridad vial ha de ser un elemento esencial. Necesitamos calles «tranquilas», que no inciten a la velocidad. En los núcleos urbanos, la velocidad es un factor clave. Reducciones poco significativas —pasar de 50 a 30 km. por hora— multiplican la seguridad de los peatones. Por ello, son indispensables las medidas dirigidas a «calmar» el tráfico.

Apostamos por medidas para reducir la velocidad de los vehículos y para aumentar la percepción visual que tienen los conductores de los peatones y, sobre todo, abogamos por la creación de «zonas 30», conjunto de calles con velocidad limitada a 30 kilómetros por hora, en las zonas comerciales del centro de las ciudades, en las zonas escolares y en las zonas residenciales.

Parece necesario que los Ayuntamientos de nuestra Comunidad realicen un estudio individualizado de los pasos de peatones con regulación semafórica y establezcan tiempos de seguridad atendiendo a las circunstancias del propio paso (longitud de la calzada) como de su entorno (proximidad a colegios, hospitales, centros de la tercera edad). Por otra parte, y siguiendo el ejemplo de otras ciudades españolas, se debe estudiar la implantación de semáforos con cronómetro que informan al peatón del tiempo de que dispone para cruzar el paso.

Octavo.— Tolerancia cero con la violencia vial. No pedimos modificaciones legales, no pedimos que se endurezcan las sanciones. Sólo pedimos que se cumplan las normas, que se vigile su observancia y que, en su caso, se sancione al infractor.

Por supuesto, se ha de continuar e intensificar la labor formativa en educación vial en todas las etapas. Se ha de potenciar la información sobre el porqué de las normas: no basta con que el conductor sepa que determinada conducta está prohibida, es necesario que conozca las razones de esa prohibición.

Junto a la tarea de formación e información es absolutamente imprescindible la vigilancia y la sanción a los infractores. Valoramos positivamente las iniciativas emprendidas por Ayuntamientos como el de Zaragoza potenciando unidades especializadas de Policía Local para la persecución de aquellas conductas (alcoholismos, velocidad excesiva) especialmente peligrosas para la seguridad vial.

Porque está en juego la vida y la integridad de los ciudadanos, creemos que se ha de dotar a las Policías Locales de nuestras ciudades de los medios personales y materiales necesarios aprovechando, en este sentido, las modernas tecnologías (radares automáticos, dispositivos de control de alco-

holemia y otras drogodependencias) que permitan multiplicar su eficacia.

Noveno.— Atención a las víctimas. Las víctimas de los accidentes de tráfico han de ser objeto de especial consideración por los poderes públicos facilitando su acceso a los recursos asistenciales, recibiendo el oportuno apoyo psicológico y favoreciendo su plena integración social.

ANEXO I. DETALLE ESTADÍSTICO

2.1. ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

2.1.1. EN EL AÑO 2003

Provincia	Nº accidentes	
	Vía urbana	Vía interurbana
Zaragoza	1212	994
Huesca	163	668
Teruel	15	276
Aragón	1390	1938

Provincia	Muertos	
	Vía urbana	Vía interurbana
Zaragoza	24	115
Huesca	2	68
Teruel	1	33
Aragón	27	216

Provincia	Heridos graves	
	Vía urbana	Vía interurbana
Zaragoza	328	523
Huesca	36	354
Teruel	11	109
Aragón	375	986

Provincia	Heridos leves	
	Vía urbana	Vía interurbana
Zaragoza	1280	1167
Huesca	173	753
Teruel	10	336
Aragón	1463	2256

2.1.2. EVOLUCIÓN PLURIANUAL (1993-2003)

En la siguiente tabla podemos observar la evolución que ha seguido el número de accidentes con víctimas en los últimos diez años en las tres provincias aragonesas y las cifras globales de la Comunidad Autónoma.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	464	403	436	493	492	625	706	654	678	688	831
Teruel	229	220	232	189	184	218	239	296	262	279	291
Zaragoza	1649	1580	1619	1681	1747	1910	2184	2372	2269	2196	2206
Aragón	2342	2203	2287	2363	2423	2753	3129	3322	3209	3163	3328

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.1.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

Tomando como referencia los datos correspondientes al año 1993 y los datos del 2003 obtenemos la variación porcentual del número de accidentes con víctimas en los últimos diez años.

	De 1993 a 2003
Huesca	79,09 %
Teruel	27,07 %
Zaragoza	33,78 %
Aragón	42,10 %

2.1.4. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

En la siguiente tabla se muestra la variación sufrida en el último año. Resulta significativo el dato de la provincia de Huesca que en el 2003 incrementó en más de un veinte por ciento el número de accidentes con víctimas.

	De 2002 a 2003
Huesca	20,78 %
Teruel	4,30 %
Zaragoza	0,46 %
Aragón	5,22 %

2.2. ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN CARRETERA

2.2.1. EVOLUCIÓN ANUAL (1993-2003)

Nos centramos ahora en los accidentes con víctimas que han ocurrido en carretera en nuestra Comunidad Autónoma y reflejamos los datos de los últimos diez años.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	353	293	336	386	391	504	556	526	558	554	668
Teruel	201	191	186	152	145	179	203	264	238	270	276
Zaragoza	697	591	601	633	611	751	859	909	972	934	994
Aragón	1251	1075	1123	1171	1147	1434	1618	1699	1768	1758	1938

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.2.2. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

Durante la última década se ha producido un incremento generalizado del número de accidentes con víctima en carretera con porcentajes que van desde casi el cuarenta por ciento en la provincia de Teruel hasta el noventa por ciento en la provincia de Huesca.

	De 1993 a 2003
Huesca	89,24 %
Teruel	37,31 %
Zaragoza	42,61 %
Aragón	54,92 %

2.2.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

De nuevo resulta llamativo el dato de la provincia de Huesca que, en el último año, ha visto crecer en un veinte por ciento el número de accidentes con víctima en carretera.

	De 2002 a 2003
Huesca	20,58 %
Teruel	2,22 %
Zaragoza	6,42 %
Aragón	10,24 %

2.3. ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN ZONA URBANA

2.3.1. EVOLUCIÓN ANUAL (1993-2003)

En la siguiente tabla se aprecia la evolución del número de accidentes ocurridos en núcleos urbanos en los últimos diez años.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	111	110	100	107	101	121	150	128	120	134	163
Teruel	28	29	46	37	39	39	36	32	24	9	15
Zaragoza	952	989	1018	1048	1136	1159	1325	1463	1297	1262	1212
Aragón	1091	1128	1164	1192	1276	1319	1511	1623	1441	1405	1390

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.3.2. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

A destacar la disminución de la provincia de Teruel en su cómputo plurianual reduciendo casi a la mitad el número de accidentes con víctimas en los núcleos urbanos en los últimos diez años.

	De 1993 a 2003
Huesca	46,85 %
Teruel	-46,43 %
Zaragoza	27,31 %
Aragón	27,41 %

2.3.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

La provincia de Zaragoza y el cómputo general de la Comunidad autónoma reflejan una disminución porcentual durante el último año en el número de accidentes con víctimas personales en zonas urbanas.

	De 2002 a 2003
Huesca	21,64 %
Teruel	66,67 %
Zaragoza	-3,96 %
Aragón	-1,07 %

2.4. NÚMERO DE MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

2.4.1. EVOLUCIÓN ANUAL (1993-2003)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	66	64	50	46	63	73	70	67	67	73	70
Teruel	26	29	46	16	21	25	34	41	27	30	34
Zaragoza	142	127	142	112	160	134	165	171	135	120	139
Aragón	234	220	238	174	244	232	269	279	229	223	243

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.4.2. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

	De 1993 a 2003
Huesca	6,06 %
Teruel	30,77 %
Zaragoza	-2,11 %
Aragón	3,85 %

2.4.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

	De 2002 a 2003
Huesca	-4,11 %
Teruel	13,33 %
Zaragoza	15,83 %
Aragón	8,97 %

2.5. NÚMERO DE MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN CARRETERA

2.5.1. EVOLUCIÓN ANUAL (1993-2003)

En la siguiente tabla reflejamos el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico ocurridos en carretera durante los últimos diez años.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	62	55	45	43	59	67	64	64	62	69	68
Teruel	25	28	45	15	17	23	31	39	26	30	33
Zaragoza	120	93	115	82	127	103	128	121	104	95	115
Aragón	207	176	205	140	203	193	223	224	192	194	216

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.5.2. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

	De 1993 a 2003
Huesca	9,68 %
Teruel	32,00 %
Zaragoza	-4,17 %
Aragón	4,35 %

2.5.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

Destaca, de forma negativa, el dato de la provincia de Zaragoza con un incremento superior al veinte por ciento en el número de fallecidos en carretera durante el último año.

	De 2002 a 2003
Huesca	-1,45 %
Teruel	10,00 %
Zaragoza	21,05 %
Aragón	11,34 %

2.6. NÚMERO DE MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ZONA URBANA

2.6.1. EVOLUCIÓN ANUAL (1993-2003)

De la siguiente tabla destacamos que en la provincia de Zaragoza se observa una tendencia a la baja desde el año 2001 tras un periodo de ascenso que alcanza su cota máxima en el año 2000 con cincuenta fallecidos en zonas urbanas. Esta cifra se reduce a la mitad en el año 2003.

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Huesca	4	9	5	3	4	6	6	3	5	4	2
Teruel	1	1	1	1	4	2	3	2	1	0	1
Zaragoza	22	34	27	30	33	31	37	50	31	25	24
Aragón	27	44	33	34	41	39	46	55	37	29	27

Fuente: Dirección General de Tráfico

2.6.2. VARIACIÓN PORCENTUAL 1993-2003

Si observamos los datos de la Comunidad Autónoma en la siguiente tabla, aunque el saldo final refleje una situación estable lo cierto es que en la evolución plurianual se aprecia un incremento constante en el número de fallecidos hasta el año 2000 alcanzando los 55 fallecidos y un descenso desde el año siguiente: 37 fallecidos en el 2001, 29 en el 2002 y 27 en el 2003.

	De 1993 a 2003
Huesca	-50,00 %
Teruel	0,00
Zaragoza	9,09 %
Aragón	0,00

2.6.3. VARIACIÓN PORCENTUAL 2002-2003

	De 2002 a 2003
Huesca	-50,00
Teruel	100,00
Zaragoza	-4,00
Aragón	-6,90

ANEXO II. CARTA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL

El abajo firmante [nombre y apellidos y dirección], representado por [nombre y apellidos y cargo de la persona signataria]

Depositario de una autoridad, una facultad de decisión, un poder económico o de un mandato de representación,

Y al que, como tal, le corresponde una parte de responsabilidad en materia de seguridad vial en la Unión Europea,

Considerando que el número actual de víctimas de accidentes de tránsito en Europa ha alcanzado un nivel inaceptable y es conveniente adoptar las medidas más eficaces para reducir este número lo antes posible,

Considerando que una actuación coordinada entre las numerosas partes que por diversos conceptos tienen responsabilidades en este ámbito resulta más adecuada para obtener los resultados previstos,

Estimando que existen medidas eficaces para alentar a los usuarios de la red viaria a aplicar las normas de seguridad, y que incluso pueden adoptarse nuevas medidas tales como reducir la exposición de los usuarios al riesgo de accidente; que la repercusión de tales medidas será tanto mayor cuantos más participantes intervengan en ellas,

Suscribiendo el objetivo de reducir en al menos un 50 % el número de víctimas mortales antes de 2010,

Confiando en el sentido de la responsabilidad de las personas y las organizaciones interesadas,

Consciente de que el coste de las medidas en pro de la seguridad vial es muy escaso si se tiene presente el coste humano, social y económico de la inseguridad vial,

Se compromete a aplicar voluntariamente las medidas que se derivan de su responsabilidad y de sus actividades a fin de lograr progresos más rápidos en materia de seguridad vial.

Se compromete en particular, dentro de los límites de sus responsabilidades y especificidades y, en su caso, de acuerdo con las disposiciones anejas a la presente Carta, a llevar a la práctica los principios y medidas siguientes:

1. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de reducción de la mortalidad en carretera.

2. Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios y sus propios criterios decisorios principales en el marco de sus actividades de investigación, de su organización y de sus

inversiones, así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así elaborar un auténtico plan de seguridad vial.

3. Compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.

4. Contribuir a la prevención de accidentes de circulación mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos:

— Formación e información iniciales y continuas de los conductores

— Equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles

— Remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los riesgos de accidente y su gravedad y fomentar una conducción segura.

5. Perfeccionar y aplicar tecnologías que contribuyan a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.

6. Contribuir a desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las personas que actúen en su

nombre o bajo su administración y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.

7. Crear un marco que favorezca la introducción de actividades educativas permanentes y la rehabilitación de los conductores de riesgo.

8. Procurar contribuir en la medida de lo posible a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.

9. Velar por que se preste asistencia médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.

10. Aceptar una revisión inter pares posterior, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adoptado para incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las enseñanzas que se impongan para revisar las medidas.

Y, por último,

11. Tomar deliberadamente la iniciativa de aplicar medidas que superen los meros requisitos reglamentarios.

En , a