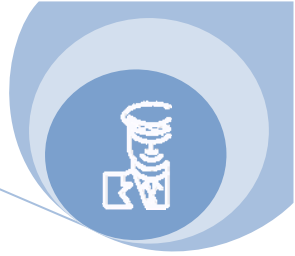


II Congreso Nacional La Seguridad Local en una situación adversa

Policía Local y Seguridad Vial

Ponencia aprobada por el Congreso
Madrid, 17 de noviembre de 2014



1. Ciudad y Seguridad Vial.

1.1. Impactos negativos de la expansión del automóvil.

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

2

1.2. Nuevos modelos de Ciudad y Movilidad.

En el ámbito urbano, el vehículo a motor comienza a dejar de ser el protagonista, dando paso a un uso compartido de la vía en donde los peatones y los ciclistas comienza a cobrar una especial importancia, como también lo van a tener los vehículos eléctricos.

Las políticas de seguridad vial que se vienen desarrollando en el ámbito urbano se orientan a dos objetivos esenciales: la pacificación del tráfico urbano y al fomento del uso de transporte público y el uso de la bicicleta cada vez más integrado en el sistema de movilidad de las ciudades.

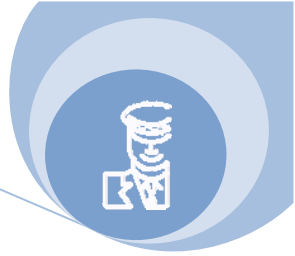
Tradicionalmente, las ciudades y los pueblos de nuestra geografía han concentrado su oferta de actividades en un espacio más o menos reducido, evitando que los ciudadanos tuvieran que realizar desplazamientos para realizar sus actividades, o lo que comumente se ha denominado la configuración de la "ciudad compacta". En los últimos años, la progresiva implantación de una "ciudad difusa" o configuración dispersa, ha contribuido a incrementar de forma insostenible, la utilización de los desplazamientos de los vehículos y los ciudadanos, haciendo su movilidad irracional y apartada de los modelos integradores y sostenibles que toda urbe necesita para un buen funcionamiento.

La cultura de la sostenibilidad en materia de movilidad urbana apuesta por la convivencia pacífica de todos los medios de transporte y el reparto equitativo del espacio público.

La pacificación del tráfico urbano, la potenciación del uso de vehículos sostenibles y la reducción de la siniestralidad en los cascos urbanos de las ciudades deben ser los objetivos esenciales de las políticas de tráfico y movilidad de los Municipios.

1.3. Transporte público.

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



Es inviable garantizar el buen funcionamiento de los sistemas de transporte público de superficie en situaciones de congestión de la red viaria, salvo que se adopten medidas que den prioridad al transporte colectivo (carriles bus, vías reservadas, prioridad bus en las intersecciones, etc.). En condiciones de igualdad, el autobús siempre llevará la peor parte en la competencia con el transporte privado.

3

Es necesario, para lograr el incremento de la eficiencia del transporte público, el replanteamiento de las actuales líneas urbanas de superficie. Y las Policías Locales, como servicios profesionales conocedores del territorio, podemos aportar opiniones técnicas muy valiosas para llevar a cabo estos trabajos de mejora y eficiencia del transporte público.

Un sistema eficaz y eficiente de transporte público se constituye en un elemento esencial en la prevención de la siniestralidad vial urbana.

1.4. Las leyes y la Seguridad Vial urbana.

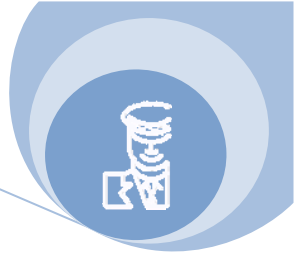
En perspectiva histórica, las normas españolas en materia de tráfico y Seguridad Vial se han hecho siempre desde una visión parcial, predominantemente interurbana. Este sesgo no ha ayudado a mejorar la Seguridad Vial en el ámbito urbano. Un ejemplo cercano son los cambios que permiten la conducción de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

La normativa en materia de movilidad y seguridad vial debe contemplar, de forma inequívoca y prioritaria, elementos muy importantes en la regulación jurídica del tráfico urbano, como la limitación de la velocidad en las vías urbanas jerarquizadas como "locales", con velocidad máxima de 30 km./h., el uso de las bicicletas en las calles y vías de las ciudades, y todo lo referente a las pruebas de detección de drogas en el organismo; dedicando la atención necesaria a la problemática vial urbana y la mejora de la seguridad vial en este ámbito.

1.5. La Seguridad Vial demanda respuestas multidisciplinares.

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

En el ámbito local, las políticas públicas de seguridad vial necesariamente deben tener un enfoque multidisciplinar, participando en las mismas los servicios municipales de Urbanismo, Transporte y Movilidad, Servicios públicos o de la Vía Pública, Educación, Comunicación Corporativa, Medio Ambiente, pero con el liderazgo inequívoco de los Servicios de la Policía Local, dado que este es el servicio público competente y responsable en materia de seguridad vial urbana.



1.6. La Seguridad Vial necesita del compromiso de las Entidades Locales.

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

4

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

Es necesario que desde el Servicio de la Policía Local se oriente, forme y promueva toda la información necesaria hacia los Gobiernos Locales de las competencias exclusivas de los Ayuntamientos y de la importancia del desarrollo de políticas públicas en materia de Seguridad Vial Urbana.

1.7. Resistencias locales a las políticas de seguridad vial.

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

En general, los esfuerzos municipales se centran principalmente en mejorar la fluidez del tráfico u otros aspectos relacionados con la movilidad y no contemplan objetivos de mejora de la Seguridad Vial, o se les otorga una menor importancia.

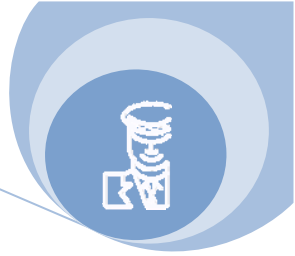
Son muy pocos los municipios en los que existe una planificación estratégica con el objetivo de mejorar la Seguridad Vial urbana. Generalmente, el trabajo es reactivo y de respuesta a los problemas puntuales que se producen.

En general, los municipios no destinan los recursos económicos necesarios para el desarrollo de acciones que conlleven una mejora sustancial en la siniestralidad vial en el ámbito urbano.

Muchas de las acciones desarrolladas por los municipios en materia de Seguridad Vial responden más a presiones vecinales, políticas y mediáticas que a planteamientos estratégicos, lo que pone en duda su verdadero sentido y su rentabilidad social.

La cultura política de muchos Gobiernos Locales ha interiorizado que una acción decidida para reducir los accidentes de tráfico resulta impopular y puede conllevar repercusiones electorales negativas.

Muchos municipios carecen de la estructura administrativa necesaria, o simplemente no dedican la existente en estas instituciones, a garantizar el cumplimiento de la normativa de seguridad vial.



La crisis económica que sufre nuestro país ha conllevado la paralización de determinadas políticas y programas de mejora de la seguridad vial en el entorno urbano, pero también ha servido de justificación para limitar o reducir las consignaciones presupuestarias en esta materia.

1.8. Seguridad Vial y pequeños municipios.

5

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

Por ello, es necesario que Entidades Locales como las Diputaciones, y las Comunidades Autónomas desarrollen planes específicos de apoyo a los pequeños municipios, para el desarrollo de políticas de seguridad vial, al igual que se hace con el transporte público, los servicios sociales, etc.

2. La dimensión de la siniestralidad vial urbana.

2.1. El análisis científico de la siniestralidad vial.

El conocimiento exacto de la siniestralidad vial es una de las condiciones previas para el abordaje de las políticas de seguridad vial. En la pasada Legislatura, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, dependiente de la Dirección General de Tráfico, llevó a cabo un importante trabajo de inteligencia sobre la evolución de los accidentes de tráfico y de sus víctimas. No entendemos porque se ha dejado de utilizar ese instrumento de ofreció análisis de datos muy necesarios para establecer la políticas de mejora necesarias.

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

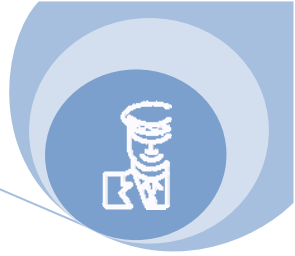
Los accidentes de tráfico con víctimas en las zonas urbanas representan el 57 % del total de los accidentes con víctimas ocurridos en todo el territorio nacional; habiéndose elevado esta proporción de accidente en un 4% respecto a los últimos indicadores.

2.3. Evolución de la siniestralidad vial urbana.

Durante 2012, se han producido un total de 461 fallecidos por accidentes de tráfico en zonas urbanas, lo que supone una reducción del 50% de los fallecidos en una década.

Los accidentes con víctimas en las zonas urbanas en el periodo comprendido entre 2002 y 2012 se han reducido en un 45 %.

No obstante lo anterior, la reducción de los accidentes y víctimas en las zonas urbanas es menor respecto a la disminución de los mismos en las zonas interurbanas.



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

En las vías urbanas se han producido un total de 10.197 atropellos, con 232 víctimas mortales, 1.599 heridos graves y 8.366 heridos leves. Esto supone una reducción del 7,7% de atropellos respecto a los ocurridos en la pasada década. Es de significar que esta bajada del número de atropellos no se corresponde con la reducción del 50% de los accidentes de tráfico en las vías urbanas, por lo que se debe analizar esta situación y se debe tomar en consideración esta realidad para aplicar futuras políticas y programas dirigidos a la mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano.

6

2.5. Los ciclistas, una población de riesgo.

En 2.012 fallecieron un total de 72 ciclistas, 19 de los cuales han sido víctimas en las vías urbanas. En este indicador se observa un repunte en el número de víctimas mortales de conductores de bicicletas, así como en el de heridos graves.

Se constata que ha producido una mayor utilización de las bicicletas como medio de transporte alternativo en las ciudades y como elemento deportivo y de ocio, pero este fenómeno no se ha acompañado de mejoras en las infraestructuras para este tipo de transporte, ni en las vías interurbanas ni en las urbanas.

2.6. Las distracciones y la velocidad, los factores más significativos en los accidentes de tráfico en las ciudades.

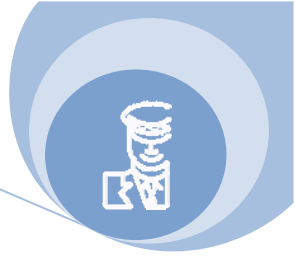
Las infracciones que destacan en causa de los accidentes de tráfico en las vías urbanas son las distracciones al volante y la velocidad inadecuada para las condiciones existentes en la vía.

La velocidad inadecuada, como infracción conocida, está presente en el 83% de los accidentes de tráfico en las vías urbanas. Y el 40% de los accidentes es debido a las distracciones del conductor.

2.7. Tipologías más frecuentes de accidentes de tráfico urbanos.

Los accidentes de tráfico, más habituales, en zonas urbanas son:

- Las colisiones entre vehículos, que suponen el 61% de los accidentes urbanos.
- Los atropellos, que representan un 19%.
- Las salidas de vía, que suponen un 5%.
- El 3% son como consecuencia de un vuelco en calzada.



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

3.1. Una política necesaria.

Como ocurre en el resto de los ámbitos que abarca la Seguridad Pública, la cooperación intergubernamental e interpolicial resulta imprescindible, si se pretende desarrollar una política eficaz de Seguridad Vial en el conjunto de las vías del Estado.

Así, no pueden manifestarse contradicciones en las políticas públicas de las diferentes instituciones competentes para reducir la siniestralidad; la vigilancia del tráfico y el cumplimiento de las normas deben abarcar con la misma intensidad todo el territorio del Estado; y la gestión sancionadora debe tener las mismas consecuencias y alcanzar el mismo nivel de eficacia.

En el ámbito urbano la cooperación intergubernamental en materia de Seguridad Vial deberán canalizarse a través de las Juntas Locales de Seguridad y de los Consejos de Seguridad a las que deben asistir los responsables policiales en materia de tráfico y seguridad vial que actúen en el término municipal correspondiente.

3.2. Escasa experiencia de cooperación intergubernamental.

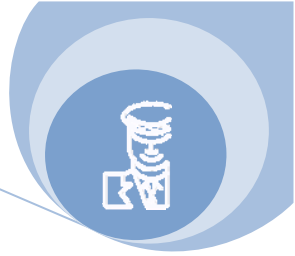
A pesar de la manifiesta necesidad de trabajar en conjunto para conseguir resultados globales y eficaces, éste supone uno de los aspectos más débiles de la política española en materia de Seguridad Vial, hablando en términos históricos. La Dirección General de Tráfico está acostumbrada a diseñar y desarrollar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

Por todo ello, es necesario que la Federación Española de Municipios y Provincias, como representante de las entidades locales, suscriban acuerdos con la Administración el Estado, definan políticas públicas de seguridad vial, promuevan el intercambio de información, y establezcan sistemas de coordinación y cooperación para la consecución de los objetivos de mejora de la seguridad vial.

3.3. Escasa colaboración policial.

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

Por todo ello es necesario que los cuerpos policiales con competencias en materia de seguridad vial estén integrados en las Juntas Locales de Seguridad.



3.4. Nuevas posibilidades que deben aprovecharse.

El último Convenio de Cooperación en materia de Seguridad Ciudadana y Seguridad Vial, suscrito entre la FEMP y el Ministerio del Interior, ha creado nuevos órganos e instrumentos que, si son bien aprovechados, pueden suponer una mejora cualitativa de la cooperación intergubernamental en Seguridad Vial. Sin embargo, en la presente legislatura no se ha producido ningún impulso en este sentido.

8

El funcionamiento de la Comisión Estatal de Seguridad Local y su Comisión específica de Seguridad Vial; la coordinación de las Policías Locales y la Guardia Civil a través de las Juntas Locales de Seguridad; la participación local para la elaboración del Plan Anual de Seguridad Vial; y la participación de la Administración Estatal en la elaboración de los Planes Locales de Seguridad Vial, son elementos que pueden servir para construir una realidad mejor, si todos apostamos leal y decididamente por el trabajo en red de todos los actores institucionales con competencias en materia de Seguridad Vial.

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

4.1. Necesidad de indicadores fiables.

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

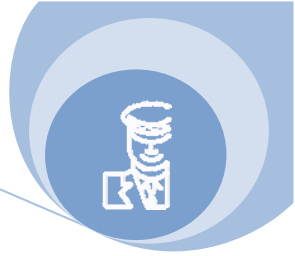
Es necesario contar con una herramienta que gestione la estadística de la siniestralidad vial urbana, a modo de observatorio o similar, que permita conocer la realizada de la seguridad vial en el municipio.

Los municipios deben contribuir necesariamente al establecimiento de estos indicadores de seguridad vial, cumplimentando la estadística de accidentes a través del aplicativo "Arena" de la DGT.

4.2. La Auditoría Municipal de la Seguridad Vial.

Cualquier nueva actuación urbanística debería incluir, en su fase de planificación, criterios de Seguridad Vial y las nuevas necesidades de movilidad que se generarán en el futuro.

El crecimiento de la ciudad y la definición urbanística de nuevas áreas de atracción, sean logísticas, residenciales, culturales y de atracción turística o con perspectiva de futuro, tienen que ir acompañadas de los correspondientes estudios de evolución y gestión de la movilidad en sus entornos y, también, de las necesarias dotaciones de transporte público y de los nuevos espacios (de paseo, de aparcamiento, de distribución de mercancías, zonas de carga y descarga, etc.). Además, debe garantizarse la participación de las Policías Locales en dicho proceso de planificación.



La “Auditoria Municipal de Seguridad Vial” se configura como una herramienta preventiva, correctiva y esencial para el análisis de los proyectos y políticas urbanísticas que tengan como objetivo la actuación en materia de tráfico y movilidad en el ámbito urbano.

La Policía Local, como servicio competente en materia de tráfico y seguridad vial, debe ser la responsable de la realización de estas auditorías o de su control.

Las auditorias de la seguridad vial urbana deberían regularse en las disposiciones adicionales de cada una de las Ordenanzas Municipales de Tráfico y circulación de los Ayuntamientos.

4.3. Planes de Movilidad Urbana.

Los Planes Locales de Movilidad se deben configurar como una herramienta necesaria para el estudio de la movilidad en las ciudades a corto, medio y largo plazo, todo ello desde una perspectiva sostenible, menos agresiva para el entorno y para la ciudadanía, más planificada, más eficiente, más ahorradora de recursos y más respetuosa con el medio ambiente.

El objetivo prioritario de estos Planes debe ser el establecimiento de un sistema integrado de distintos subsistemas de la movilidad en el entorno urbano que haga de la misma un ente de gestión sostenible.

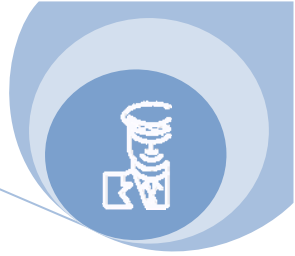
Para ello, deben potenciar el transporte público, que tiene un papel clave para conseguir el ahorro energético, de espacio y de recursos. En relación a los peatones, hay que continuar trabajando por el espacio que legítimamente les corresponde, llevando a cabo políticas decididas de peatonalización o de implantación de “zonas 30”, También hay que recuperar el espacio del peatón con ampliación de aceras, creación de espacios de convivencia y la garantía del derecho a caminar, elementos fundamentales para una movilidad más humana. Sin olvidar la regulación racional del estacionamiento de superficie y dotar de infraestructuras de estacionamiento al transporte privado.

Respecto al vehículo privado, hay que favorecer un uso más racional del mismo restringiendo su circulación en aquellos espacios en los que no son compatibles con un desarrollo sostenible y humanizado de las ciudades.

Reivindicamos la participación activa y relevante de las Policías Locales en la elaboración y ejecución de los Planes Locales de Movilidad.

4.4. Planes de Seguridad Vial Urbana.

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



Los Planes de Seguridad Vial Urbana deben constituirse como la herramienta esencial para el desarrollo de las políticas municipales de Seguridad Vial. Al igual que cada municipio cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) o con planes de igualdad, también deberían contar con un Plan de Seguridad Vial Urbana.

4.5. Principales líneas en la actuación local.

10

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

La velocidad tiene una importante influencia en los accidentes de tráfico y su gravedad. El control de la velocidad y las políticas de gestión de la velocidad son muy importantes para la Seguridad Vial.

La educación y la formación son importantes. Las campañas locales de Seguridad Vial son necesarias y tienden a tener resultados más significativos que las campañas nacionales.

El análisis integrado del impacto y la gestión de la Seguridad Vial urbana integra las distintas políticas y disciplinas como un prerrequisito.

Es necesario dar un tratamiento integral a la problemática de la seguridad vial, cooperando entre distintas autoridades, servicios jurídicos y policiales, y distintos grupos de usuarios de la vía pública.

El compromiso de hacer las calles más seguras vialmente debe necesariamente reflejarse en el presupuesto de la Ciudad.

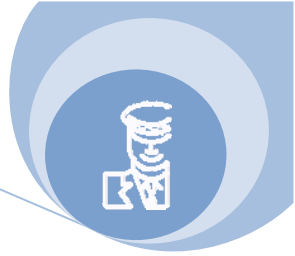
4.6. Mejora de la señalización.

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

La ordenación del tráfico y su mantenimiento, tanto de la señalización vertical como de las marcas viales, deberían ser gestionadas por las Policías Locales. Con ello se garantizará el cumplimiento de la competencia que se otorga a las Policías Locales en la Ley Orgánica 2/1986 de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad. El Servicio de Policía Local gestionará esta materia con mayor eficacia y eficiencia que cualquier otro departamento municipal.

4.7. Zonas de "tráfico calmado".

Deben incluirse acciones para favorecer un entorno urbano más tranquilo, mediante la implantación de zonas peatonales, "zonas 30" o zonas de coexistencia. Debe tenderse a que el 50% de las vías urbanas sean zonas tranquilas, saludables y seguras, donde el tráfico discurra de forma pacífica. Para ello se deberán realizar los estudios de jerarquización viaria correspondiente.



Todo planteamiento urbanístico sobre esta materia debe ser participado por el Servicio de la Policía Local, buen conocedor del territorio urbano y de la problemática de seguridad vial y su incidencia en el diseño urbano.

4.8. Participación ciudadana.

11

Los Gobiernos Locales deben impulsar la implicación de la sociedad civil en la definición de problemas y en la toma de decisiones, fomentando la participación y el debate ciudadano sobre movilidad y Seguridad Vial.

Desde esta perspectiva, consideramos muy importante que el trabajo municipal se desarrolle en coalición con fundaciones, asociaciones de víctimas y otras entidades no lucrativas que centran su actividad en pro de la Seguridad Vial.

Entendemos que todos los aspectos participativos de la seguridad vial deben ser canalizados a través de un órgano de participación creado en el Ayuntamiento, bien con la creación de un Consejo Local de Movilidad y Seguridad Vial, un Pacto de Movilidad y Seguridad Vial, o a través de Comisiones de Seguridad Vial, creadas en los Consejos de Seguridad previstos en la normativa que regula las Juntas Locales de Seguridad.

4.9. Los caminos escolares seguros.

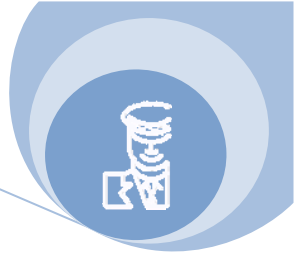
Uno de los grandes problemas que soportan las ciudades es la congestión del tráfico privado en los entornos de los colegios, sean públicos o privados, en los horarios de entrada y salida de los escolares. Los padres han perdido la confianza en los desplazamientos de los menores hacia su centro escolar y prefieren desplazarlos en el coche para salvaguardar su seguridad.

Una novedosa política que algunos Ayuntamientos está llevando a cabo para abordar esta problemática es la de la creación de "caminos escolares seguros" o "pedibús" donde se organizan grupos de desplazamiento a los colegios y se protegen los itinerarios peatonales. Con ello se favorece la educación vial escolar, la reducción del uso del vehículo privado y los problemas de movilidad que origina la afluencia del tráfico privado en los entornos de los centros escolares.

5. Policías Locales y Seguridad Vial.

5.1. Policía Local y Seguridad Vial.

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



5.2. El papel de las Policías Locales en la Seguridad Vial.

Los Municipios, como Administración más próxima a los ciudadanos, tienen asumidas importantes competencias en materia de Seguridad Vial, según establece la normativa reguladora del régimen loacl.

Estas competencias han sido concretadas en la normativa de seguridad vial, que atribuye a los municipios las siguientes funciones:

- Ordenación, control y vigilancia del tráfico, por medio de agentes propios, en las vías de titularidad, y la denuncia y sanción de las infracciones que se cometan en ellas cuando no esté atribuidas a otras Administraciones.
- La regulación, mediante Ordenanzas Municipales, de la utilización de las vías urbanas.
- La inmovilización de los vehículos en determinadas condiciones, todas ellas relacionadas con infracciones a la normativa de tráfico y seguridad vial.
- La autorización de pruebas deportivas que discurran íntegramente por el casco urbano.
- La realización de pruebas de alcoholemia y detección del consumo de sustancias estupefacientes en los conductores.
- El cierre de las vías urbanas cuando sea necesario, ya sea a todos o a determinados tipos de vehículos y usuarios.

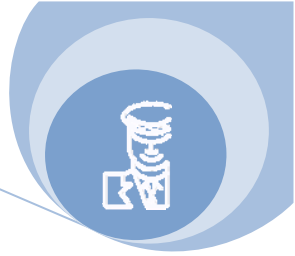
Asimismo, es de competencia municipal la elaboración de estudios y estadísticas de la siniestralidad en las vías del municipio, así como la planificación de la seguridad vial.

De igual modo, la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad atribuye a las Policías Locales la ordenación, señalización y dirección del tráfico en el casco urbano, de acuerdo con las normas de circulación, así como la instrucción de atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano. También algunas normas autonómicas atribuyen a los Servicios de Policía Local la participación en la educación vial.

Por todo ello, son las Policías Locales las que deberán, inequívocamente, ejercer y saber ejercer estas competencias exclusivas que el ordenamiento jurídico les atribuye, liderando la definición de las políticas de tráfico y seguridad vial de los municipios.

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

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



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

5.4. Policía Local y Educación Vial.

Desde hace muchos años, el trabajo de las Policías Locales en materia de Educación Vial supone uno de los referentes sociales más importantes para la formación de los escolares y otros sectores vulnerables de la población en comportamientos viales más seguros.

Las acciones y programas de Educación Vial Escolar, si no las desarrolla la Policía Local, no las lleva a cabo la comunidad educativa, ni ninguna otra institución, por lo que su aportación resulta fundamental para la formación integral de los escolares.

Proponemos reforzar esta actividad otorgándole carácter normativo, como ya han hecho algunas Comunidades Autónomas que han recogido entre las funciones a desarrollar por las Policías Locales la de “participar en la Educación Vial”.

5.5. Recursos tecnológicos.

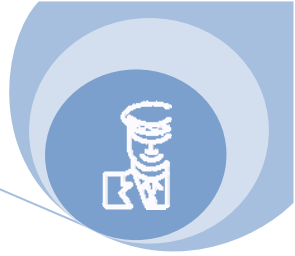
Como se ha demostrado en las carreteras, con el incremento y la mejora del equipamiento y los recursos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, otro aspecto imprescindible para la mejora de la Seguridad Vial urbana consiste en la dotación a las Policías Locales de los sistemas tecnológicos necesarios para hacer más eficaz el desarrollo de las funciones de control del tráfico y de la normativa de Seguridad Vial (radares fijos y móviles, cámaras de circuito cerrado de televisión, software para la investigación de accidentes, etilómetros, etc.).

Al menos, la dotación de elementos como etilómetro, radar y un sistema de detección del consumo de estupefacientes resulta imprescindible para el cumplimiento de las funciones que la normativa vigente atribuye a las Policías Locales, todo ello para un correcto desarrollo de los planes y programas municipales de seguridad vial.

5.6. Formación policial.

Además de la mejora de su equipamiento, Comunidades Autónomas y municipios deben desarrollar acciones para incrementar y mejorar la formación de las Policías Locales en materia de tráfico y seguridad vial, contemplando esta competencia profesional como esencial en sus diferentes dimensiones.

Desde la perspectiva de la necesaria formación en materia de tráfico y seguridad vial, rechazamos categóricamente la desaparición de cualquier centro autonómico de formación de las Policías Locales y negamos la capacidad de desarrollar una adecuada formación en esta materia a los centros de formación policial que carecen de competencia específica en la seguridad vial.



Unijepol defiende que, conforme a lo que establece el ordenamiento jurídico vigente, las Comunidades Autónomas no deben inhibirse de sus competencias constitucionales y estatutarias, ni endosarlas a otras Administraciones, y deben seguir prestando este servicio a los Servicios de Policía Local.

6. Disciplina viaria y la Seguridad Vial urbana.

6.1. Consenso español y europeo.

La Comisión Europea ha incluido la disciplina vial entre los seis ámbitos de actuación para la mejora de la Seguridad Vial. Asimismo, la política del Estado también recoge este aspecto como una pieza clave para reducir la siniestralidad de tráfico.

Existe una amplia coincidencia en que no resulta posible plantear objetivos realistas de la disminución de los accidentes de tráfico, si no se cuenta con un sistema eficaz de control y vigilancia de la normativa de seguridad vial.

Los Servicios de la Policía Local son elementos claves para la mejora de la seguridad vial mediante programas de control y disciplina viaria.

6.2. Un cambio en la conciencia social.

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

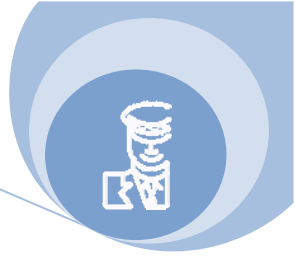
6.3. Disciplina vial: la asignatura pendiente de la Administración Local.

Sin embargo, en el ámbito de los Gobiernos Locales tan sólo se está empezando a tomar conciencia de esta realidad. Muchos municipios carecen todavía de la estructura administrativa necesaria para garantizar la sanción de los infractores a la normativa de Seguridad Vial o no dedican a ella todos los recursos necesarios.

La mejora de la tramitación de las denuncias de tráfico en el ámbito local, a través del incremento de los recursos y de la cooperación intergubernamental, debería constituir uno de los objetivos prioritarios para alcanzar mayores cotas de Seguridad Vial en el ámbito urbano.

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

De la misma manera en que se está estrechando la colaboración entre la Dirección General de Tráfico y la Fiscalía de Seguridad Vial, también debería impulsarse la colaboración entre la mencionada institución judicial y la FEMP, para establecer



conjuntamente criterios relativos a la actuación de las Policías Locales en relación a los delitos contra la Seguridad Vial.

7. Las infracciones de tráfico protagonizadas por personajes de relevancia pública, un ejemplo poco edificante para la ciudadanía.

15

En los últimos años se han conocido numerosas infracciones de tráfico protagonizadas por personajes de relevancia pública. Todos estos casos ofrecen un ejemplo muy poco edificante para la ciudadanía, porque estas personas tienen un plus especial de responsabilidad.

Entre todos estos casos, nos resultan especialmente preocupantes las protagonizadas por jefes de Policía Local, jueces, diputados y responsables políticos, ya que todos/as ellos/as asumen una carga mayor de responsabilidad ante la ciudadanía.

Ante la gravedad social de estas conductas, pedimos a las fuerzas políticas que incluyan en sus códigos éticos que establecen responsabilidades políticas las infracciones graves a la normativa de seguridad vial (tanto en el ámbito penal como en el administrativo), y proponemos que se incluyan en el régimen disciplinario de los jueces y magistrados, y de los funcionarios policiales, aún cuando estén libres de servicio.