



**UNA POLICÍA
PARA
EL SIGLO XXI**

Medidas para la mejora de la Seguridad Vial



@PoliciaSXXI



info@policiasiglo21.com



Una Policia
para el Siglo XXI



www policiasiglo21.com

DE Una Policía para el Siglo XXI.
A Gobierno de Aragón. Consejería de Interior. Ministerio de Interior.
Dirección General de Tráfico.
ASUNTO Medidas para la mejora de la Seguridad Vial.
FECHA 24 de marzo de 2023
Nº HOJAS TRES (3) Incluyendo la portada.

Por medio del presente escrito tenemos el honor de dirigirnos a esa Administración con motivo de la desgraciada muerte de una familia por accidente de tráfico en la carretera nacional 234, a la altura del municipio de Torralba de Ribota. Lo que nos motiva a aportar nuestra contribución como asociación para la mejora de la seguridad vial, consistente en la siguiente batería de medidas:

PRIMERO. Las carreteras han de ser diseñadas integrando la perspectiva de la seguridad vial, integrando la perspectiva técnica de los ingenieros civiles y la operacional de los conductores, incluso en malas condiciones meteorológicas y psicofísicas, esto es la relativa a la toma de decisiones inmediatas en el corto espacio y tiempo por los conductores apreciando el error humano como una condición constante y no como una excepción.

Tal es la perspectiva de los agentes de tráfico que tratan con los accidentes y detectan patrones recurrentes, no la de sus superiores que manejan los informes y les restan o atribuyen importancia sin pisar el terreno dando a las víctimas tratamiento de números para adaptar la realidad física a la realidad teórica de la gestión. El caso es que si la mayoría de los accidentes son atribuibles al error humano, atribuir la causa solo permite cerrar expedientes pero no prevenir accidentes y reducir la mortalidad, ya que las víctimas del error humano de unos conductores son otros conductores que circulan correctamente.

SEGUNDO. Es necesario atribuir a las policías locales y agentes de tráfico de la Guardia Civil, la capacidad, no solo de elaborar atestados por hechos concretos para dirimir responsabilidades, sino también el análisis de riesgos viario. Esto significa, que los agentes han de estar capacitados para identificar puntos negros en base a un criterio experimental, que ha de incluir los errores humanos dentro del modelo, y de qué manera han de reducirse el impacto de tales errores.

Tal sería el caso de instalar una mediana de hormigón para evitar el cruce al carril contrario por conductores bajo los efectos del alcohol en una recta en una zona turística. Esto según un Guardia Civil de la agrupación de tráfico, ocurrió en Mallorca durante once años de conductores que, bajo los efectos de intoxicación a altas horas de la madrugada o primeras horas de la mañana, atravesaban la mediana e impactaban frontalmente contra conductores en el sentido opuesto. Durante ese tiempo los Agentes recomendaban instalar una mediana de hormigón para evitar el cruce y no fueron escuchados, que los administradores hayan hecho caso omiso a los agentes, lo han pagado ciudadanos con sus vidas.

Los medios para obligar a reducir la velocidad en incorporaciones a vías rápidas desde vías secundarias para evitar colisiones es otro ejemplo en caso de que un conductor circula con exceso de velocidad. O la incorporación de guardarraíles seguros para motoristas en carreteras frecuentadas por estos, en aras a reducir la probabilidad de morir por los quitamiedos.

La capacidad de evitar el error humano de forma activa es limitada porque no existe un agente por cada conductor, las administraciones deben velar por que se reduzca el impacto de un accidente en tales casos.

TERCERO. Con tal finalidad las agrupaciones de tráfico de la Guardia Civil y las unidades de tráfico de las policías locales deberían elaborar informes de riesgo viario vinculantes, esto es, riesgos inherentes a la propia vía, como los puntos de incorporación o salida de las vías, la baja visibilidad, o la mala señalización. Tales informes han de ser tenidos en cuenta tanto a la hora de estandarizar las medidas pasivas que deben contener las vías actuales y el diseño de nuevas vías de circulación.

CUARTO. Introducir como prueba de convalidación del permiso de conducir a los conductores noveles para consolidar su permiso de conducir y a los conductores experimentados para su renovación, de un curso de ocho horas de duración en circuito de conducción de seguridad.

El propósito es que experimenten en un entorno seguro: la pérdida de adherencia en recta y en curva a diferentes velocidades, el efecto de la conducción en mojado, el funcionamiento del ABS, el balanceo del vehículo durante la frenada, la aceleración y las curvas. Los efectos del cinturón de seguridad frente a situaciones de emergencia simuladas tales como vuelco, frenazo o colisión. La conducción simulada bajo los efectos del alcohol y el tiempo de respuesta, así como una parte teórica que recoja tanto lo anterior, como los accidentes más frecuentes y sus consecuencias en la salud.

Cuando a un conductor se le muestran las lesiones que presencian los agentes de tráfico y los servicios de emergencias, toma conciencia de que el riesgo no está bajo su control y esto influye en sus hábitos de conducción. Lo mismo cuando se le muestran historias reales de vidas rotas.

QUINTO. Trasladar la presente iniciativa a la agenda de la presidencia española de la Unión Europea, que tendrá lugar durante el segundo semestre de 2023, en el marco del Consejo de Ministros de Interior, para recibir conocimiento de otros países de la Unión Europea con una elevada tasa de accidentalidad, así como transferir conocimiento a países menos desarrollados que España en materia viaria con más muertes en carretera.



Una Policía Para El Siglo XXI