

## **CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN DE ATROPELLOS EN EUSKADI**

**José Miguel Gómez**

Miembro del Gabinete de Prensa. Departamento de Interior del Gobierno Vasco

C/ Donostia San Sebastián nº 1

Vitoria Gasteiz C.P. 01010

Euskadi

Estado Español

Teléfono: 945.018807 Fax 945.018861

[josemig@utap.ej-gv.es](mailto:josemig@utap.ej-gv.es)

### **RESUMEN**

Euskadi registra en las dos últimas décadas un descenso continuo de fallecidos de tráfico. Sin embargo, el segmento de peatones reflejaba tasas altas de accidentalidad sin signos claros de reducción. Así, en 2003 casi 2 de cada 10 fallecidos en el País Vasco eran peatones frente al 1,4 de media de la Unión Europea. El Departamento de Interior del Gobierno Vasco, dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi, impulsó a partir de 2.005 dos iniciativas para afrontar ese problema:

Campañas quincenales de vigilancia sobre los comportamientos de riesgo de atropellos por parte de peatones y conductores. Y campaña de concienciación basada en el teatro callejero en la que dos actores disfrazados de los clásicos muñecos rojo y verde de los semáforos llamaban la atención de los peatones. Las dos iniciativas buscaban, además de reducir los atropellos, implicar en la lucha contra los accidentes al segmento de los peatones, un sector que hasta entonces quedaba casi al margen de la seguridad vial.

En las campañas de vigilancia la Ertzaintza – Policía Vasca- y las Policías Municipales comenzaron a amonestar y en los casos graves a denunciar a peatones que por ejemplo cruzaban la calle con el semáforo en rojo. La segunda iniciativa es una acción de publicidad directa en la que los actores alertaban de forma amable a los viandantes que cruzaban de modo indebido y animaban al resto que respetaba las normas.

Las campañas impactaron de forma positiva en la opinión pública y la accidentalidad por atropellos es ahora descendente.

**PALABRAS CLAVE:** atropello, vigilancia, concienciación.

## **1. EUSKADI**

Euskadi, denominada también País Vasco, es una Comunidad Autónoma del Estado español, situada al norte de la península ibérica. Ocupa una extensión de 7.234 Km. y cuenta con una población de 2,1 millones de habitantes, con una densidad de 302 habitantes por km<sup>2</sup>, frente a los 79 del Estado español.

Dispone de 4.218 kilómetros de carreteras, de los que algo más de quinientos son autopistas. El parque móvil supera los 1,2 millones de vehículos a motor. La carretera absorbe el 80% del transporte de viajeros y el 67% de las mercancías.

El Producto Interior Bruto (PIB) total de la Comunidad Autónoma de Euskadi en 2005 ascendía a más de 57 mil millones de euros.

### **1.1 Situación del Tráfico en Euskadi**

El País Vasco, contaba en 2004 con una tasa de motorización de 487 vehículos por cada mil habitantes, y 4,6 kilómetros de carreteras por vehículo, mientras Francia tenía 29,3 y España 7,3. Se daba también una tasa de movilidad por encima de la media europea. La consecuencia de todo ello: una alta densidad de tráfico es decir una intensa interacción carretera, vehículos y peatones.

Además Euskadi es, junto a Cataluña, uno de los dos principales pasos fronterizos del transporte que se mueve entre España y Portugal y el resto de Europa. Por la frontera de Irún pasan una media de diez mil camiones cada día.

La vigilancia y control del tráfico en las vías interurbanas corresponde al Departamento de Interior del Gobierno, que cuenta con la Dirección de Tráfico como órgano director y gestor de las políticas de circulación vial con el papel destacado del Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi. La Ertzaintza – Policía Vasca- es el cuerpo policial que realiza labores de vigilancia y control de tráfico. La Ertzaintza es una Policía integral que además de Tráfico realiza funciones de Seguridad Ciudadana e Investigación Criminal y cuenta con equipos de rescate, desactivación de explosivos, o Unidad de Helicópteros entre otros.

El tráfico urbano es gestionado por los ayuntamientos con sus Policías Municipales y otros recursos. La construcción y mantenimiento de las carreteras interurbanas corresponde a las Diputaciones, órganos de gobierno provincial.

En 2003 el Departamento de Interior lideró el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi 2003-2006, en el que trabajan 32 organismos públicos y privados relacionados con el tráfico y las carreteras. Entre los organismos participantes se ejecutan anualmente unas 300 acciones concretas de mejora de la seguridad con un gasto de entre 16 y 18 millones de euros.

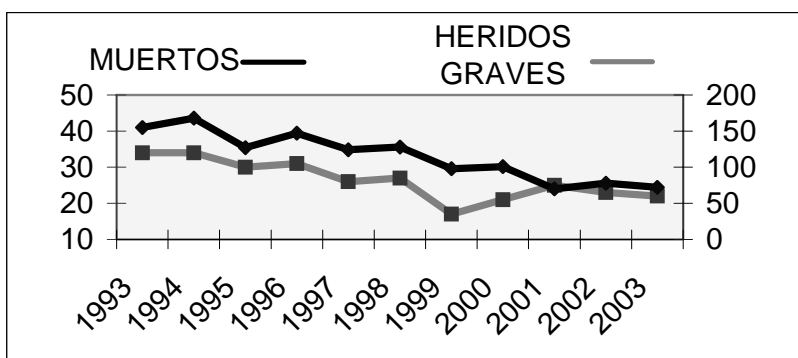
Este esfuerzo conjunto ha llevado al País Vasco a pasar de una tasa de 109 fallecidos de tráfico por millón de habitantes en 2001, a la de 61 fallecidos en 2006, por debajo de España, Francia, y de la media de la Unión Europea en conjunto y cerca de los mejores resultados de países líderes en esta materia como Holanda, Suecia o Reino Unido.

El objetivo principal del II Plan Estratégico es alcanzar en 2010 una tasa de 54 fallecidos de tráfico por millón de habitantes lo que supondría un descenso del 50% respecto a 2.001.

## 2. ATROPELLO DE PEATONES

Ya en 2003 se aprecia que la tendencia descendente de los últimos años de peatones muertos y heridos graves como consecuencia de un atropello empieza a mostrar síntomas de resistencia a seguir bajando. (Gráfico 1)

**Gráfico 1. Evolución de lesividad de peatones. 1.993-2.003. Euskadi**

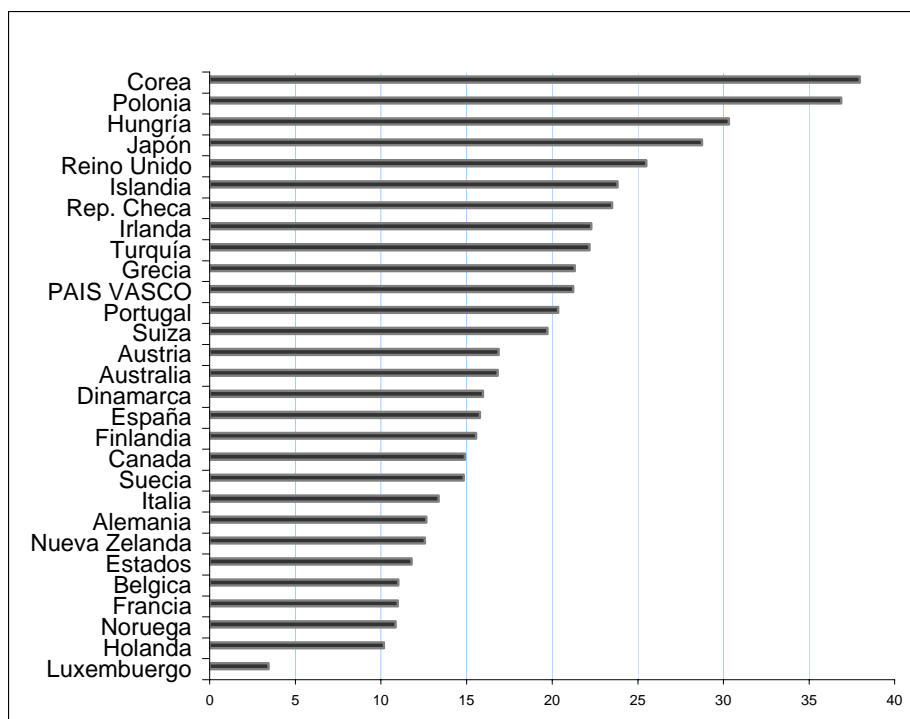


Departamento de Interior del Gobierno Vasco, Informe sobre Accidentalidad de Peatones 2.004

Un indicador que nos permite evaluar este capítulo de la accidentalidad es la proporción de peatones fallecidos durante un año dentro del total de fallecidos. Así en ese año 2.003 mientras en el País Vasco casi dos de cada diez personas

mueras en accidentes de tráfico eran peatones, en la Unión Europea eran 1,4 y en España 1,5. (Gráfico 2)

**Gráfico 2. Porcentaje de peatones muertos por países**



OCDE, International Road Traffic and Accident Database, 2.003

## 2.1 Perfil del atropello

El atropello es el resultado de la interacción de múltiples elementos que concurren en un escenario donde conductores y peatones comparten un mismo espacio. Estas son las principales características de este tipo de accidente con viandante implicado:

- ✓ Seis de cada diez peatones muertos son varones y uno de cada dos tiene más de 64 años.
- ✓ El 90% de los conductores que atropellan son varones y un 5,7% dio positivo en la prueba de alcoholemia.
- ✓ El 60% de los atropellos mortales tienen lugar en otoño e invierno y hay mayor concentración de siniestros en fin de semana.
- ✓ En el 46% de los atropellos mortales el peatón usaba o cruzaba la calzada de forma inadecuada.

## **2.2 Comportamiento del peatón**

En su rol de peatón, y según la Encuesta de Seguridad Vial del Departamento de Interior del Gobierno Vasco del año 2003, sólo el 45% de la población de 14 y más años dice que cruza siempre la carretera o calle por el paso de cebra, y más de la mitad dice que no suele esperar a que el semáforo se ponga verde. Dicho de otra manera, más de la mitad de los peatones, de una u otra manera tienen un comportamiento inadecuado. Las mujeres, a este respecto, suelen ser más cívicas.

El 31% considera que la causa principal de los atropellos es el andar deprisa y no prestar la atención debida, el 26% cree que es la imprudencia de los peatones por pasar por lugares indebidos y el 25% responsabiliza a los conductores por pasar a una velocidad excesiva por las zonas de paso de peatones.

El 81% de los peatones está total o parcialmente de acuerdo en que hay pocos atropellos para la cantidad de imprudencias cometidas. Sin embargo, el 72% está total o parcialmente de acuerdo en que los conductores no tienen consideración con los peatones en los pasos de cebra.

Dos terceras partes de los peatones están, también, total o parcialmente de acuerdo en que sancionar el comportamiento indebido de los peatones ayudaría a mejorar sus hábitos, y el 92% está total o parcialmente de acuerdo en que el mejor peatón es aquél que respeta las señales.

Con relación a los conductores de turismos, el 84% suele a menudo o siempre ceder el paso a los peatones en los pasos de cebra, aunque el 81% reconoce que alguna vez se pasa el semáforo en ámbar.

El 76% de las infracciones de tráfico que implican riesgo de atropello como cruzar en rojo o por un paso no señalizado son realizadas por peatones, según un estudio realizado en 2007 por la Fundación Deusto para la Dirección de Tráfico del Departamento de Interior. Entre los conductores, responsables del 24% restante de las conductas peligrosas, la infracción más habitual consiste en no parar en los pasos de peatones.

### **3. SOLUCIONES**

Ante este panorama, el Departamento de Interior del Gobierno Vasco, dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi – objeto de otra ponencia en este congreso- impulsó a partir de 2.005 dos iniciativas novedosas para afrontar ese problema:

- Campañas quincenales de vigilancia y concienciación sobre los comportamientos de riesgo de atropellos por parte de peatones y conductores.
- Campaña de concienciación basada en el teatro callejero en el que dos actores disfrazados de los clásicos muñecos rojo y verde de los semáforos llamaban la atención de los peatones.

Las dos iniciativas buscaban, además de reducir los atropellos, implicar en la lucha contra los accidentes al segmento de los peatones, un sector que hasta entonces quedaba casi al margen de la seguridad vial.

#### **3.1 Campañas quincenales de vigilancia, control y concienciación**

En noviembre de 2.005 se realiza la primera de esas campañas dedicada a la prevención de atropellos, hasta entonces esas acciones iban sólo dirigidas a supervisar conductas propias del conductor: alcohol, velocidad, cinturón, teléfono móvil, etc. En 2.006 y 2.007 se han seguido realizando dos campañas anuales de prevención de atropellos. También para 2.008 se han planificado otras dos quincenas.

La campaña consiste por una parte en un aumento de la vigilancia por parte de la Ertzaintza y las Policías Municipales. Se adopta el criterio de denunciar los comportamientos indebidos que generan riesgo de atropellos. A partir de entonces y de forma progresiva los agentes denuncian no sólo a conductores, sino, y esta es la principal novedad, también a peatones que realicen conductas de riesgo como cruzar la calle con el semáforo en rojo o por lugar indebido. Se buscó una implantación de paulatina que en los casos menos graves se resolviera con una

amonestación verbal. Las infracciones de los peatones tienen, en general, carácter leve y son castigadas con 90 euros de multa.

El inicio de la campaña se anunció mediante el lanzamiento de una nota de prensa, que explicaba la duración, objetivos y otros detalles. Durante esos quince días se reforzó la emisión de anuncios de radio, tv, e internet dirigidos a concienciar al viandante. Los paneles de señalización variable de las carreteras también se utilizan para lanzar mensajes de concienciación coincidiendo con las acciones de vigilancia.

La iniciativa tuvo un eco notable en Medios de Comunicación y en la opinión pública en general y además del efecto inmediato que cualquier medida de vigilancia ofrece, la acción sirvió para que la sociedad comenzara a tomar conciencia del problema. De esa forma se logró que los viandantes, es decir toda la población, empezaran a sentirse parte activa de la seguridad y tomaran conciencia de que podían ser sancionados económicamente si cometían alguna infracción al transitar por calles o carreteras.

Por ejemplo en la primera campaña de 2007, la cuarta desde su puesta en marcha, los agentes de tráfico denunciaron o amonestaron a más de ochocientas personas por realizar alguna conducta peligrosa.

### **3.2 Campaña de teatro callejero**

La segunda iniciativa, realizada en 2.007, es una acción de publicidad directa que aprovecha el sentimiento de vergüenza que la mayoría de las personas tiene al ser recriminado en público.

Durante el mes de junio, dos actores disfrazados de los muñecos rojos y verde del semáforo recorrieron las calles para concienciar a los viandantes del peligro de accidente y reforzar las conductas positivas.

La campaña se llevó a cabo en dos fases. En la primera, durante el mes de junio, se llegó a las tres capitales del País Vasco: Bilbao, Vitoria Gasteiz y Donostia San Sebastián. En la segunda, realizada en el mes de octubre, se llegó a los 17 municipios de más de 18 mil habitantes. La acción se desarrolló por la mañana entre las 12,00 y las 14,00 horas, y por la tarde de 16,00 a 18,00 horas. Esas son las

horas de máxima afluencia ciudadana que coincide con salidas y entradas de comercios, empresas, o centros escolares.

Los lugares de escenificación de la campaña fueron pasos de peatones con semáforo en tramos significativos por la afluencia de viandantes o por su nivel de accidentalidad. Las Policías Locales de esas tres ciudades colaboraron en la selección de los tramos.

La campaña pretendió llamar la atención de los peatones sobre los comportamientos que conllevan riesgo de atropellos como cruzar la calle con el semáforo en rojo, por lugar indebido, o usando el teléfono móvil por ejemplo. Desde la acera, los muñecos reprobaban de forma amable a los viandantes que realizaban alguna de esas conductas imprudentes. Para ello se valían de la mímica y del sonido de un silbato. Al mismo tiempo respaldaban los comportamientos positivos del resto de peatones mediante aplausos y gestos de ánimo. En la acera, junto a los actores se colocaron carteles con consejos para los peatones y en la fase de octubre se incorporó una furgoneta rotulada con los símbolos y contenidos de la campaña.

La acción iba dirigida exclusivamente a los viandantes por un doble motivo: centrar un mensaje claro y directo en ese colectivo sin generar confusión de ideas y evitar la distracción de los conductores y el consiguiente riesgo de siniestro.

Además los “muñecos” repartían entre los viandantes una postal informativa en la que aparecía una radiografía de una rotura ósea tras una operación con el mensaje *“cruzar la calle sin respetar las normas, puede romper su vida”*. Por la otra cara se recogían cuatro consejos con otro mensaje que pretendía llamar la atención: *“por favor, no se engañe a si mismo: no es más rápido que los coches”*.

### **3.3 Valoración**

La campaña resultó simpática y tuvo muy buena acogida en la opinión pública. Los propios actores que representaban el papel de “muñecos del semáforo” recogieron testimonios directos de personas que destacaban de forma positiva la iniciativa. La acción desde el punto de vista de la publicidad sirvió para romper la seriedad institucional que normalmente se aplica a los mensajes de seguridad vial.

Sirvió asimismo para abrir un debate entre la gente sobre el papel del peatón y la revisión de hábitos peligrosos instalados en una parte significativa de la sociedad. Los Medios de Comunicación multiplicaron su efecto: además de la rueda de prensa de presentación de la campaña hubo un goteo continuo de informaciones, reportajes y comentarios, que superaron el ámbito geográfico de Euskadi. Los impactos publicitarios a considerar se pueden medir en primer lugar por los viandantes que de forma directa vieron la acción de los muñecos: unos 20 mil si tenemos en cuenta el número de tarjetas informativas repartidas. Pero además varias decenas de miles más tuvieron conocimiento de la acción a través de la casi totalidad de prensa escrita, emisoras de radios, televisiones locales, estatales y autonómicas, incluidas las versiones digitales de muchas de ellas.

En cualquier caso a la hora de concretar la eficacia de las acciones publicitarias, contamos con estudios que dicen que el 70% de las personas cree que si no se hiciesen campañas de tráfico aumentaría el número de accidentes. Además, el 82% está de acuerdo en que deberían incrementarse.

Durante una Jornada de trabajo sobre publicidad y seguridad celebrada este año en Bilbao, el profesor de Publicidad de la Universidad del País Vasco Asier Arrieta calificó de “fantástica” la campaña de teatro callejero.

#### **4. CONCLUSIONES**

Se puede asegurar que estas acciones han incidido en la reducción de los atropellos. Euskadi ha cambiado la tendencia en la accidentalidad por atropellos y ahora es descendente. Como ejemplo, los accidentes con peatones implicados registrados por la Ertzaintza en carretera han pasado de 231 en 2005 a 185 en 2.007, lo que supone un descenso de casi el 20%. No obstante sigue siendo una prioridad en el Plan de Seguridad Vial 2008.

El valor de estas iniciativas además de ese descenso de siniestros es haber removido la conciencia de muchas personas que sentían ajenas a su responsabilidad en la lucha contra los accidentes cuando transitaban a pie por calles y carreteras. Además del temor a ser amonestado o denunciado los viandantes están tomando conciencia de su papel al igual que los conductores lo han hecho en

los últimos años en aspectos como el alcohol, el uso del cinturón o el respeto a los límites de velocidad.

La combinación de acciones de vigilancia y comunicación como en este caso multiplica el efecto positivo en la reducción de accidentes y en el cambio de hábitos de los usuarios de la carretera.

No obstante para reducir los atropellos hay otras acciones y líneas de trabajo además de las presentadas en este documento. Andoni Arriola, Director de Tráfico del País Vasco apuntaba en una ponencia de 2.006 un decálogo de mejores prácticas como el control de la velocidad, el mantenimiento de las rutas peatonales, la revisión del diseño de calles y carreteras, o los programas educativos entre otras.

Hay camino por recorrer pero creemos que hemos acertado en la línea a seguir para cambiar los hábitos de los peatones. Con estas acciones y otras que se vayan poniendo en marcha desde los diversos ámbitos de la seguridad vial podremos afianzar la reducción de los accidentes de tráfico entre los viandantes.

## 5. BIBLIOGRAFIA

Arrieta.A. 2008 **Tráfico y Publicidad**. Conferencia en la Primera Jornada de Publicidad y Seguridad Vial. Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi.Bilbao.

Arriola A., 2.006. **Comportamiento de conductores y peatones**. Ponencia en el V Encuentro ciudadano con la movilidad, Bilbao.

Departamento de Interior del Gobierno Vasco. 2.005. **Macroencuesta de Seguridad Vial**. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1ª edición. Vitoria-Gasteiz

Departamento de Interior del Gobierno Vasco.2004 **Informe sobre Accidentalidad de Peatones**. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1ª edición. Vitoria-Gasteiz

Leonardo J., Ibáñez M., 2.007 **Accidentalidad peatonal en Euskadi**. Estudio del Departamento de Investigaciones Sociales de la Fundación Deusto. Universidad de Deusto Bilbao.

OCDE, Organismo para la Cooperación y Desarrollo Económico, 2.003,  
**International Road Traffic and Accident Database** Obtenido en marzo de 2.003.  
Sito en <http://www.cemt.org/irtad/IRTADPUBLIC/>