

## **ANÁLISIS DE LA UTILIDAD DE LOS DISPOSITIVO FOTO ROJO.** **¿POR QUÉ Y PARA QUÉ LA INSTALACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS FOTO ROJO EN LOS SEMÁFOROS?**

**Isaac Llorente Blanco.**  
Graduado en Criminología.  
Especialista en Seguridad Vial.  
Especialista en Seguridad.

### **RESUMEN.**

La seguridad vial es cosa de todos, si cada una de las personas aportara su granito de arena, las víctimas mortales y los heridos en los siniestros viales y accidentes de circulación disminuirían considerablemente, incluso el nuestro.

El aumento de contaminación en las ciudades, causado en su gran mayoría por el monóxido de carbono (CO) que se desprende de la combustión de los vehículos a motor, esta llegando a unos niveles preocupantes, diversos organismos internacionales vienen trabajando desde hace tiempo en la creación de las ciudades como un entorno seguro y sostenible, donde se potencie el mínimo impacto medio ambiental, y se fomente la movilidad de las personas a pie o en bicicleta.

Si se tiene en cuenta que el mayor número de siniestros por atropello a peatones se localiza en las ciudades, entonces al aumentar el nivel de circulación de peatones y bicicletas en las mismas como recomiendan los organismos internacionales, se corre el riesgo de potenciar los siniestros de circulación donde estén implicados estos usuarios.

Para reducir los riesgos de siniestros y accidentes por atropello en vía urbana, las diferentes autoridades internacionales inducen a los gobiernos nacionales y locales a fomentar la disciplina en materia de seguridad vial, y en concreto, a promover la disciplina en los semáforos.

Muchas de las ciudades españolas, entre ellas la ciudad de León, han instalado en alguno de los semáforos con más siniestros dispositivos foto rojo, con el objetivo de mejorar la seguridad vial e implantar esa disciplina en los semáforos. Ahora bien, desde diversos estratos de la sociedad, la instalación de los dispositivos foto rojo causan incertidumbre, porque se intuye que el fin no es la mejora de la seguridad vial, sino la de cubrir ciertos ingresos que han sido mermados por las circunstancias de la crisis.

**Palabras clave:** foto rojo - seguridad vial – semáforo – estrategia – atropello – peatón.

**ABSTRACT.**

Road safety is everyone if each of the people furnish their bit , fatalities and injuries in traffic sinister and accidents would decrease considerably , including ours .

Increasing pollution in cities , mostly caused by carbon monoxide (CO ) that emerges from the combustion of motor vehicles , is reaching worrying levels , various international organizations have been working for some time on the creation of cities as a safe and sustainable environment where enhances the minimum environmental impact , and mobility of people on foot or by bicycle is encouraged.

Taking into account that the highest number of pedestrian sinister due to collisions is located in the cities , then to increase the level of pedestrian and bicycle circulation in them as recommended by international organizations , enhancing the risk of siniester runs circulation where these users are involved .

To reduce the risk of sinister and accident due to collisions on urban roads , the various international authorities induce national and local governments to promote discipline in road safety , in particular , to promote discipline at traffic lights.

Many Spanish cities, including the city of León, have been installed in some of the lights over red sinister photo devices , with the aim of improving road safety and implement the discipline at traffic lights. However, from various strata of society , installing photo red devices cause uncertainty, because we sense that the end is not improving road safety, but to cover certain revenues that have been undermined by the circumstances of the crisis.

**Keywords:** red photo - road safety - light - Strategy - outrage - pedestrian.

## INTRODUCCIÓN.

*"La prevención de los accidentes no debe ser considerada como una cuestión de legislación, sino como deber ante los seres Humanos, y con razón de sentido económico".*

Werner von Siemens.

*"La prevención de los siniestros viales no debe ser considerada como una cuestión de legislación, sino como un deber ante los derechos humanos".*

Encuadrando la prevención vial dentro de los derechos humanos, se da una cuenta de que es un deber de todos proteger este derecho. Si cada una de las personas aportara su granito de arena, las víctimas mortales y los heridos en los siniestros y accidentes de circulación disminuirían considerablemente, incluso el nuestro.

León *"cuna del Parlamentarismo"*<sup>1</sup> es la cuna de la democracia.

Cuando se circula por las calles y avenidas de esta ciudad, en ocasiones se observa unas cámaras enfocando para alguno de los semáforos de la misma. Estos dispositivos sirven para realizar un vídeo o fotografía cuando un vehículo pasa por un semáforo con el disco en color rojo, sancionando a dicho vehículo con una multa de 200 de euros y una retracción de 4 puntos en su permiso de conducción<sup>2</sup>.

Esos mismos dispositivos son los que la gente se pregunta **¿Por qué han puesto cámaras? ¿Será para prevenir? ¿Será para recaudar?** Esta es la inquietud de muchas personas.

Para poder responder a estas preguntas, en primer lugar hay que analizar de donde pueden nacer las políticas que justifican la presencia de estos dispositivos foto rojo en la ciudad.

En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó la resolución 64/255 donde se publica el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020<sup>3</sup>, con el objetivo principal de bajar la mortalidad en siniestros y accidentes del tráfico a nivel mundial.

Posteriormente, la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas encarga a la Organización Mundial de la Salud (OMS), junto a las comisiones regionales de las Naciones Unidas, una coordinación del seguimiento periódico de dicho plan, y una elaboración de informes sobre la accidentalidad en las vías de tránsito o tráfico.

<sup>1</sup> Declaración de la UNESCO el 18 de junio de 2003.

<sup>2</sup> España. Ley 18/2009, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación y Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, 2 de marzo, en materia sancionadora. *Boletín Oficial del Estado*, 24 de noviembre de 2009.

<sup>3</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

Anteriormente al Plan de las Naciones Unidas, en el año 2009, la Organización Mundial de la Salud puso su interés por la problemática de la mortalidad en los siniestros del tráfico, cuando publica su primer informe sobre la situación mundial de la seguridad vial<sup>4</sup>, posiblemente esto fue lo que impulsó, junto con la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial celebrada en Moscú en 2009, el “Plan de las Naciones Unidas 2011/2020”.

El informe del año 2009 elaborado por la Organización Mundial de la Salud evalúa por primera vez la situación de la seguridad vial a nivel mundial, arrojando datos que indican que es un problema de salud pública e interés general.

Un segundo informe publicado por la Organización Mundial de la Salud en 2013<sup>5</sup>, ya dentro este de la implementación del Plan de las Naciones Unidas, incide en la importancia de los peatones como usuarios vulnerables, recomendando a los gobiernos que logren unas infraestructuras adecuadas para que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros, siendo fundamental para reducir los siniestros y accidentes de tráfico.

Todos estos Planes e informes han supuesto la implementación de pautas en materia de seguridad vial dentro de nuestro país, concretamente plasmado en “La Estrategia de Seguridad Vial 2011-20”<sup>6</sup> redactada por la Dirección General de Tráfico (DGT).

Una de las prioridades de esta estrategia es generar una movilidad segura en zona urbana proporcionando un espacio y entorno seguro, potenciar la disciplina del tráfico en la ciudad, promover el desplazamiento a pie como forma de movilidad económica y saludable, y mejorar el conocimiento de la siniestralidad de los peatones, junto con su movilidad.

Como resume Mónica Colas, subdirectora de Intervención y Políticas Sociales *“El Interés de las Dirección General de Tráfico por las vías urbanas viene también impulsada por la política europea en este ámbito, donde igualmente constituye un objetivo prioritario”*<sup>7</sup>.

Igualmente la Directora General de Tráfico María Seguí, reunió a representantes municipales los cuales solicitó colaboración en relación a los siniestros y accidentes de tráfico en vías urbanas exponiendo que *“cada día mueren en España cinco personas. Es necesario actuar”*.

Ya en la ciudad de León, estas políticas se observan en el pliego de condiciones técnicas para contratar la prestación de servicios consistentes en la gestión de un sistema de control y disciplina del tráfico en la ciudad de León, donde se

<sup>4</sup> [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road.../web\\_version\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road.../web_version_es.pdf)

<sup>5</sup> [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/.../2013/.../summary\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/.../2013/.../summary_es.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf)

<sup>7</sup> MENENDEZ, Juan. M. Objeto: hacer la ciudad más segura. En *Tráfico y Seguridad Vial*. (en papel). Mayo-junio 2014, nº 226, p. 10-15.

encuentra como objetivo que *"mediante la instalación de dispositivos electrónicos de constatación de velocidad la velocidad máxima (cinemómetros) o del respeto a las señales luminosas de Tráfico (semáforos) permitan el incremento de la seguridad vial en aquellos puntos de la ciudad con una mayor siniestralidad"*<sup>8</sup>.

## **HIPÓTESIS DE TRABAJO.**

Mejorar la seguridad vial en los núcleos de población de la ciudad de León.

## **OBJETIVOS.**

### **Asunto.**

Estudio y recomendaciones sobre la utilidad de los semáforos que llevan instalada una cámara para la captación de los vehículos que sobrepasen el semáforo con el disco en color rojo, en la ciudad de León.

### **Cuestiones planteadas.**

Eficiencia de la seguridad de los dispositivos semaforicos que llevan instalada una cámara con detector de foto rojo.

## **METODOLOGÍA.**

Estudio de las disposiciones internacionales, nacionales y locales, así como, bibliografía de interés relacionada con la seguridad vial (informes, revistas, prensa, ect). Revisión de bases de datos de los diferentes organismos (ONU, OMS, DGT, Ayuntamiento, etc). Método de observación directa sobre el campo de estudio, así como entrevistas con diversas personas de la localidad de León, con el fin de concretar el estudio en lo referente a la seguridad en las ciudades para evitar atropellos a peatones y bicicletas, fomentar la seguridad en los semáforos y dispositivos foto rojos instalados en la ciudad de León.

## **RESULTADOS.**

### **Datos obtenidos.**

En el estudio del informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para 2009 indica que la reducción de velocidad y el volumen de transito de

---

<sup>8</sup> <http://www.aytoleon.es/es/empresa/perfilcontratante/Documentos%20de%20Expedientes/EXPTE.%2049-2013%20PLIEGO%20DE%20PRESCRIPCIONES%20TÉCNICAS.pdf>

vehículos, junto con las mejoras en las infraestructuras permiten reducir el uso del automóvil, favoreciendo a los peatones y ciclistas transitar con seguridad.

Este informe se justifica en que los peatones tienen un 90 por ciento más de posibilidades de sobrevivir a un atropello si el automóvil circula a 30 km/h o más lentamente, pero menos de un 50 por ciento si el impacto se produce a 50 km/h o más, por esto en las recomendaciones se dice que en los lugares donde los usuarios más vulnerables estén especialmente expuestos (peatones y ciclistas) se debe de dar potestad a las autoridades locales para reducir los límites de velocidad.

En otro informe publicado por la Organización Mundial de la Salud en 2013, incide que en Europa el 27 por ciento de las muertes en la circulación, es por atropello a un peatón.

En el Decenio de acción para la Seguridad Vial de la Organización de Naciones Unidas (ONU), dentro de los pilares fundamentales, concretamente en el segundo pilar, que trata sobre las Vías de Tránsito y Movilidad más seguras, en su párrafo de la Actividad 6, punto tercero, donde habla en relación a los cometidos por parte de los órganos de gobierno, dice que es de interés *“la promoción de proyectos de demostración para evaluar innovaciones en materia de mejoras de la seguridad, especialmente para los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito”*.

Ya en nuestro país, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-20, identifica como una de sus prioridades, la incorporación al peatón como usuario activo con derechos y obligaciones, dando una clave para reducir los atropellos como es la mejora en los pasos de cebra, **semáforos** y la reducción de la velocidad en zonas de mayor tránsito de peatones. También incide que en vía urbana se producen el 62 por ciento de los fallecidos por atropello, el 83 por ciento de los heridos graves y el 94 por ciento de los heridos leves, donde casi la mitad de los accidentes en ciudad son atropellos a peatones, cifra que ha crecido un 3 por ciento entre 2011 y 2012.

Justificante este para incluir dentro de uno de los 13 indicadores de la estrategia la problemática del los atropellos a peatones, concretamente en su punto 6, donde expone como objetivo la reducción del 30% de fallecidos por atropello en vía urbana, pasando de 459 personas fallecidas por atropellos en 2009 a 321 personas fallecidas por atropello en 2020<sup>9</sup>.

Más de cerca, ya dentro de la ciudad de León, según datos publicados por el Diario de León ofrecidos por el concejal de Protección Civil, Policía, Tráfico y Bomberos D. Ricardo Gavilanes en el balance de siniestralidad vial 2013 en León, indica que el número de atropellos ha descendido en un 14 por ciento respecto a la año anterior, concretando que los siniestros y accidentes por atropello en 2012 habían sido 163 y en el año 2013 habían sido 140, la mayoría de ellos en los pasos de peatones, los siniestros y accidentes con ciclistas en 2012

<sup>9</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf)

habían sido 34 y 2013 habían sido 45, los choques entre vehículos 120 en 2012 y 117 en 2013, con un balance de una víctima mortal, así como las calles con mayor accidentabilidad durante 2013, han sido la Avenida antibióticos, Fernández Ladreda, Ronda M20, Mariano Andrés, Padre Isla, Reyes Leoneses, Alcalde miguel Castaño y Saez de Miera<sup>10</sup>. Los datos del 2014 también muestran una bajada significativa de los atropellos a peatones, siendo hasta 10 de diciembre de 2014 la cifra de 121 siniestros y accidentes con peatones, sin fallecidos.

Por otra parte, el Ayuntamiento de León instaló su primer dispositivo sobre el control del tráfico, el día 04 de junio de 2009 con el objetivo fundamental de mejorar las condiciones de seguridad vial<sup>11</sup>. Ubicando un segundo dispositivo el 17 de mayo de 2010, con la justificación de que esta medida persigue mejorar las condiciones de la seguridad vial mediante la reducción de los riesgos de colisiones y atropellos en las vías principales de la ciudad, según informó el Ayuntamiento de León en una nota recogida por Europa Press<sup>12</sup>.

En febrero de 2014 se reubican los dispositivos foto rojos entre diversas calles de la ciudad. Interesante resaltar la noticia que comunica este diario puesto que en la anterior ubicación estos dispositivos habían arrojado una bajada en las infracciones de 60 diarias a 18 infracciones diarias<sup>13</sup>.

### **Interpretación de los resultados.**

En este apartado intentare abordar el estudio de la instalación de los dispositivos foto rojo desde diversos puntos de vista, uno en base a si existe justificación para su implantación, otro al análisis del “efecto recaudador” y por último la efectividad del dispositivo.

En primer lugar tomaré el punto de vista se la justificación de su instalación.

Se puede apreciar que en la resolución 64/255, de marzo de 2010 en la que la Asamblea General de Naciones Unidas proclama el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, expone que *“el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”*, además *“el presente Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concretadas destinadas a logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ofrece un contexto*

<sup>10</sup> [http://www.diariodeleon.es/noticias/leon/leon-rebaja-14-atropellos-11-accidentes-trafico-ano\\_869408.html](http://www.diariodeleon.es/noticias/leon/leon-rebaja-14-atropellos-11-accidentes-trafico-ano_869408.html)

<sup>11</sup> [http://www.diariodeleon.es/noticias/afondo/saltarse-semaforo-rojo-costara-150-euros-cuatro-puntos\\_457600.html](http://www.diariodeleon.es/noticias/afondo/saltarse-semaforo-rojo-costara-150-euros-cuatro-puntos_457600.html)

<sup>12</sup> [http://noticias.lainformacion.com/espana/el-ayuntamiento-de-leon-pone-en-funcionamiento-un-nuevo-semaforo-con-sistema-foto-rojo-en-alcalde-miguel-castano\\_jnBM1MXBLD91TNgJ8GCI2](http://noticias.lainformacion.com/espana/el-ayuntamiento-de-leon-pone-en-funcionamiento-un-nuevo-semaforo-con-sistema-foto-rojo-en-alcalde-miguel-castano_jnBM1MXBLD91TNgJ8GCI2)

<sup>13</sup> [http://www.diariodeleon.es/noticias/leon/leon-reubica-dos-foto-rojo-coloca-dos-nuevos-instala-tres-radares-fijos\\_870658.html](http://www.diariodeleon.es/noticias/leon/leon-reubica-dos-foto-rojo-coloca-dos-nuevos-instala-tres-radares-fijos_870658.html)



que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer la realización de actividades coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular a los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a las consecución del objetivo común, manteniendo un perspectiva genérica y flexible, conforme con las necesidades de los países”.

Después de leer el objetivo y la finalidad de dicho Plan, se da uno cuenta que las pautas internacionales orientan a los gobiernos nacionales y locales para que se comprometan con el objetivo común de bajar los siniestros y accidentes de tráfico, y en lo que respecta a nuestro análisis, en reducir los siniestros y accidentes de tráfico en los ámbitos locales, como la ciudad de León.

Este Plan de Naciones Unidas a dado paso al una política nacional que mejore la seguridad vial en nuestro país “La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020” donde uno de sus indicadores remarca que es importante reducir en un 30 por ciento los fallecidos por atropello. Dentro de su ámbito de intervención el punto 7.3 indica que hay que fomentar la disciplina en el ámbito urbano, y más concretamente promover la disciplina en los **semáforos**.

Según datos de la Dirección General de Tráfico sobre la siniestralidad vial en 2013 “en las vías urbanas, el 48% de los fallecidos y el 34% de los heridos graves ocurrieron a causa de un atropello a peatón, mientras que en el caso de las colisiones laterales y frontolaterales, estos porcentajes fueron el 14% y 27%, respectivamente”<sup>14</sup>. De reseñar que en el propio documento expone que, “los fallecidos por atropello no contienen a todos los peatones atropellados ya que la clasificación por tipo de accidente se realiza en base a la primera maniobra y no al resultado lesivo de la misma”, intuyendo que la cifra es aún mayor de la que los datos arrojan.

Estos mismos dispositivos que el Ayuntamiento de León cataloga como “dispositivos destinados a la disciplina del tráfico”<sup>15</sup>, pueden fomentar una doctrina o instrucción a la hora de comportarse cuando se circula por las calles y travesías de León, ahora bien, los que no cumplan con esta disciplina<sup>16</sup> se les impondrá el castigo de una sanción de 200 euros y retracción de cuatro puntos en su permiso de conducir<sup>17</sup>.

Esta técnica de castigo es usada por nuestra sociedad para la adquisición o evitación de conductas, como el filósofo D. José Antonio Marina dice en la revista de la que publica la Dirección General de Tráfico (DGT), a la pregunta

<sup>14</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad\\_Vial\\_2013.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad_Vial_2013.pdf)

<sup>15</sup> <http://www.aytoleon.es/es/empresa/perfilcontratante/Documentos%20de%20Expedientes/EXPTE.%2049-2013%20PLIEGO%20DE%20PRESCRIPCIONES%20TÉCNICAS.pdf>

<sup>16</sup> Según la R.A.E “Disciplina”. Doctrina, instrucción de una persona, especialmente en lo moral.

<sup>17</sup> España. Ley 18/2009, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación y Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado pro Real Decreto Legislativo 339/1990, 2 de marzo, en materia sancionadora. *Boletín Oficial del Estado*, 24 de noviembre de 2009.



¿Las sanciones son más eficaces que la educación? Responde *“que sí, por desgracia, el miedo ha logrado atender más que razones”*<sup>18</sup>.

Diversos estudios psicológicos respecto al efecto que genera la sanción como medida educativa, indican que *“la sanción es sin duda una herramienta eficaz para regular comportamientos de los conductores y la necesidad de mentalizarse respecto a las normas de circulación con el objetivo de garantizar la seguridad en las carreteras y calles. La denuncia como consecuencia de la sanción constituye uno de los baluartes de la prevención de accidentes, genéricamente puede afirmarse que, salvo excepciones muy contadas, todo accidente se produce a virtud de una infracción de tráfico, ahora bien para aumentar la eficacia de la sanción hay que tener presente que esta es más eficaz cuando se comunica de manera inmediata y si el infractor no conoce los peligros de la infracción la sanción será ineficaz porque generará sentimientos de indefensión”*<sup>19</sup>.

Por esto, es de suponer que tanto como invitan las políticas internacionales como las políticas nacionales a los gobiernos locales, como es el caso del Ayuntamiento de León, para que se impongan medidas en la disciplina en los semáforos instalando dispositivos para la vigilancia y control del tráfico, como son los llamados comúnmente foto rojo, que realizan la tarea encomendada de mejorar la seguridad vial en la ciudad de León.

En el estudio de los datos recogidos por el informe de siniestralidad de la provincia de León, se observa que este objetivo se está cumpliendo con la bajada de los accidentes con peatones y de sus consecuencias, puesto que se pasa de 5 personas víctimas mortales en 2012 a una persona víctima mortal en 2013.

Ahora se toma otra perspectiva, el análisis del llamado “efecto recaudador” de las denuncias.

Se aprecia desde los diversos medios de comunicación una contradicción significativa, por una parte intentan generar conciencia y educación vial mediante la muestra de imágenes de las terribles consecuencias de los accidentes de circulación. Pero por otra parte, esos mismos medios presentan o insinúan –sobre todo mediante la publicidad-, como las sanciones tienen una finalidad de efecto recaudador, como ejemplo se expone la noticia del Diario de León la cual presupone que el cambio la ubicación de los foto rojo se debe a la bajada de las infracciones o, ya en otro tema, que con la recaudación de las infracciones de los foto rojo se cubre los presupuestos para la ciudad de León<sup>20</sup>. También genera influencia en el público, como los presentadores o locutores de los medios de comunicación utilizan su posición para que las cadenas de publicidad presenten sus productos, incidiendo en que el objetivo único de las

<sup>18</sup> ZOCO, Enmanuel. Entrevista a D. José Manuel Marina. En *Tráfico y Seguridad Vial*.(en papel). Septiembre-octubre 2014, nº 228, p. 60-62.

<sup>19</sup> Curso de Psicología del Tráfico. Módulo V. Punto 4. La sanción como medida educativa, 2012.

<sup>20</sup> <http://ileon.com/actualidad/042130/leon-instala-mas-foto-rojo-para-multar-mientras-crecen-las-dudas-judiciales-en-el-sistema>

sanciones de tráfico es la finalidad recaudadora de la administración, generando un ideario popular llamado “efecto recaudador”.

Ahora bien, no son pocas las voces que apoyan que existe un objetivo oculto en la instalación de estos aparatos, puesto que es sabido que la crisis ha dejado a muchos Ayuntamientos inmersos en deudas y necesitan de fuentes de ingresos para desempeñar sus funciones sociales como antes de la crisis<sup>21</sup>.

Otra perspectiva interesante, es la eficacia en la seguridad vial del dispositivo foto rojo instalado en los semáforos.

Aunque hay discrepancias sobre los datos, está demostrado que una de las principales causas de los accidentes de circulación es la distracción, alguna de las fuentes arrojan que hasta un 40 por ciento de los accidentes son debidos a la distracción<sup>22</sup>.

Según el diccionario de la Real Academia de la lengua la distracción es, “la acción de distraer”, que esta a su vez es, “apartar la atención de alguien del objeto a que la aplicada o a que debía aplicarla”.

Un documento dimanante de la Dirección General de Tráfico indica que “la tarea de conducir implica que el conductor organice y coordine toda la información, los estímulos que le lleguen. Por lo tanto exige un nivel adecuado de la atención. Atención selectiva como aquellos estímulos que percibe, selecciona aquellos que le aporta la información necesaria, desechando aquellos que no le son necesarios y atención mantenida como aquella que prolonga el tiempo durante la conducción, se mantiene y da respuestas a las diferentes situaciones que se le presentan. Tanto la atención selectiva como la atención mantenida se ve afectada por factores externos y por factores propios del conductor que dificultan su concentración”<sup>23</sup>.

Teniendo en cuenta este documento se puede inferir que si al circular por las calles o travesías de León, y más concretamente al pasar por los semáforos que tienen instalado el dispositivo de foto rojo, nuestra atención se distrae hacia este semáforo unos segundos más de lo habitual, el tiempo de reacción vinculado a la distancia de frenado variaría, puesto nuestro intelecto está afectado por la atención selectiva, la atención mantenida y las demás variables que existen en la acción de conducir, como por ejemplo, un peatón distraído, una bicicleta, la circulación colindante, etc.

Esta distracción es más probable en los semáforos que tienen instalado el dispositivo foto rojo, porque el miedo a una infracción hace que se este más atento a un determinado estímulo que a otros, focalizando la atención en el semáforo más de lo habitual, como es el miedo a no saltarse el semáforo en

<sup>21</sup> <http://www.aytoleon.es/es/ayuntamiento/areasmunicipales/economiay hacienda/Paginas/deudapublica.aspx>

<sup>22</sup> <http://www.abc.es/sociedad/20130607/rc-distracciones-causan-accidentes-trafico-201306071704.html>

<sup>23</sup> [http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo\\_recursos/didacticos/did\\_adultas/Distracciones\\_al\\_volante.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Distracciones_al_volante.pdf)

disco rojo, a la sanción de 200 euros y a la pérdida de 4 puntos en el permiso de conducción, llegando incluso a producir ansiedad en las personas reincidentes, por el miedo a la pérdida total de puntos en el permiso de conducir, generando una sensación de mal conductor que fomenta el dejar descuidada la atención para otro tipo de estímulos importantes en el manejo del vehículo, como es la de estar alerta de las demás circunstancias que rodean nuestro entorno.

Ahora bien, siendo el objetivo último de la instalación de los foto rojo en los semáforos, la mejora de la seguridad vial o la recaudación o incluso conjugando ambos, habrá que abordar el análisis para intentar unir las posturas.

## CONCLUSIONES.

Las diversas contradicciones a la que la ciudadanía se tiene que enfrentar a la hora de valorar el por qué están instalados los dispositivos de foto rojo genera incertidumbre.

Por una parte justifica su instalación la orden que desde los organismos internacionales y nacionales exponen para reducir los accidentes de circulación en vía urbana, como es el ejemplo de promover la disciplina en los semáforos, pero por otra parte esta latente en la sociedad el “efecto recaudador” de estos mismos dispositivos.

¿Qué hacer? ¿Qué pensar?

Para que el foto rojo ejerza los verdaderos objetivos por los que están instalados, se hace necesario alguna garantía más, puesto que si están instalados para evitar atropellos y colisiones es imprescindible que tanto los usuarios de las vía como los peatones estén con toda la atención puesta en la conducción, no focalizando selectivamente la atención en el disco del semáforo, existiendo ese miedo razonable a que el semáforo cambien en el instante de paso, y le interpongan con ello una sanción. Digo esto, porque no son pocos los comentarios que se escuchan por la calle, se comenta que al pasar por los semáforos que tienen instalados el dispositivo foto rojo, su atención se centra en el disco, y exclusivamente en el disco, mirando continuamente al disco del semáforo para observar si cambia, y si cambia, frenar bruscamente, para que no le haga una fotografía.

Todo esto conlleva un peligro, como es el alcance por otro vehículo al frenar bruscamente o la distracción que genera quedarse mirando de continuo para el semáforo. Si los datos empíricos arrojan que la mayoría de los siniestros y accidentes de tráfico son debidos a las distracciones durante la conducción, es preciso que si verdaderamente se da esta situación al traspasar un semáforo, igual es peor el fin, que el mal que se pretende evitar.

¿Es posible una solución? Si, todos los planes de urbanismo cuentan con la señalización vertical y horizontal de las calles para la correcta ordenación del tráfico. Por esto, y encuadrando dentro de las políticas internacionales como nacionales, encaminadas a mejorar la seguridad vial para disminuir los accidentes por atropello en las ciudades y promover la disciplina en los semáforos, es conveniente la utilización de dispositivos foto rojo, pero con la garantía de que los conductores no se distraigan por miedo a la sanción, ofreciendo otro estímulo, como recomienda el documento dimanante de la DGT donde dice que *“en muchas ocasiones durante la conducción es necesario dividir la atención en varias fuentes de información o cuando la tarea no requiera mucho esfuerzo por parte del conductor, lo que posibilita atender una tarea nueva”*<sup>24</sup>.

Al abrir una nueva fuente de estímulo, como puede ser un **contador numérico** instalado en la parte superior del semáforo que regula la circulación de los vehículos, el cual indique el tiempo que falta para que cambie de disco verde a rojo o rojo a verde, se dota de otro estímulo al conductor y se evita la fijación continua hacia el semáforo, disminuyendo considerablemente la distracción.

Estos dispositivos, aunque no para este fin, se encuentran ya implantados en algún semáforo de nuestras ciudades, como por ejemplo en Salamanca<sup>25</sup>, e incluso en ciudades extranjeras, lo utilizan para generar una garantía más al conductor, como en El Fayum (Egipto)<sup>26</sup> y Cali (Colombia)<sup>27</sup>. También desde el ámbito privado se intentan afrontar este problema, con la invención de Eko, el semáforo cuenta atrás orientado para la conducción más segura y eficiencia en los núcleos de población. El proyecto es del serbio Damjan Stankovic, que se presenta como un semáforo económico, fácil de instalar y ecológico por su bajo consumo<sup>28</sup>.

La instalación de estos contadores numéricos en los semáforos de nuestra ciudad, junto con el dispositivo foto rojo, dará una garantía más al ciudadano conductor, el motivo recaudador se alegraría del discurso popular y se evitarían muchos siniestros y accidentes de circulación por distracción.

Si como marca la Estrategia de Seguridad Vial, León quiere ser pionero en una ciudad de movilidad sostenible y segura, que reduzca el impacto medio ambiental<sup>29</sup>, además de querer dar una imagen a sus ciudadanos que disuada el famoso efecto recaudador, y verdaderamente hacer políticas en materia de seguridad vial, se recomienda a sus autoridades la instalación de contadores numéricos, no solamente en los semáforos con los dispositivos instalados con

<sup>24</sup> <http://www.abc.es/sociedad/20130607/rc-distracciones-causan-accidentes-trafico-201306071704.html>

<sup>25</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=0vzLr\\_QHdKw](https://www.youtube.com/watch?v=0vzLr_QHdKw)

<sup>26</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=rowRgJocTIM>

<sup>27</sup> <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/para-evitar-fotomultas-instalan-primer-modulo-contador-semaforo-cali>

<sup>28</sup> [www.circulaseguro.com/interesantes-propuestas-para-la-regulacion-de-intersecciones/](http://www.circulaseguro.com/interesantes-propuestas-para-la-regulacion-de-intersecciones/)

<sup>29</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf)

foto rojo, sino que además, en aquellos semáforos que haya una especial incidencia de accidentes, como puede ser la Avenida antibióticos, Fernández Ladreda, Ronda M20, Mariano Andrés, Padre Isla, Reyes Leoneses, Alcalde Miguel Castaño y Saez de Miera, así como donde se estime conveniente.

**BIBLIOGRAFÍA**

ASAMBLEA DE LAS NACIONES UNIDAS. En Resolución 64/255, de marzo de 2010. *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

AYUNTAMIENTO DE LEÓN. *Pliego de condiciones técnicas para contratar la prestación de servicios consistentes en la gestión de un sistema de control y disciplina del tráfico en la ciudad de León*. León, 2013. Disponible en: <http://www.aytoleon.es/es/empresa/perfilcontratante/Documentos%20de%20Expedientes/EXPTE.%2049-2013%20PLIEGO%20DE%20%20PRESCRIPCIONES%20TÉCNICAS.pdf>

DEPARTAMENTO DE PSICOLOGÍA DE LA GUARDIA CIVIL. *Curso de Psicología del Tráfico*. Madrid, Cursado año 2012.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020*. Madrid, 2001. Disponible en: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf)

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. *Principales cifras de la Siniestralidad Vial*. España, 2013. Disponible en: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad\\_Vial\\_2013.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad_Vial_2013.pdf)

España. Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. *Boletín Oficial del Estado*. nº 95. Modificado por Real Decreto 318/2003, de 14 de Marzo. *Boletín Oficial del Estado*, nº 82, 5 de abril de 2003.

España. Ley 18/2009, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación y Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, 2 de marzo, en materia sancionadora. *Boletín Oficial del Estado*, 24 de noviembre de 2009.

MENENDEZ, Juan. M. Objetivo: hacer la ciudad más segura. En *Tráfico y Seguridad Vial*. (en papel). Mayo-junio 2014, nº 226, p. 10-15.

MINISTERIO DEL INTERIOR. Dirección General de Tráfico. Área de Educación y Divulgación. *Distracciones al volante*. Disponible en: [www.educaciónvial.dgt.es](http://www.educaciónvial.dgt.es)

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. *Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial: es hora de pasar a la acción*. Ginebra, 2009. Disponible en: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. *Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial: Apoyo al Decenio de Acción*. Ginebra, 2013. Disponible en: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013)

UNIÓN EUROPEA. Libro Verde de la Comisión, de 25 de septiembre. *Para una nueva cultura de la movilidad urbana*, Bruselas, 2007.

ZOCO, Enmanuel. Entrevista a D. José Manuel Marina. En *Tráfico y Seguridad Vial*.(en papel). Septiembre-octubre 2014, nº 228, p. 60-62.