

---

# LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PEATONES.

---





**AUTOR**

© FRANCISCO MANUEL ORTEGA GUILLÉN.

Policía Local Moguer (Huelva)

**Nº DE REGISTRO**

**2401236738626**

**COLABORA Y DISTRIBUYE**



**POLICÍA & EDUCADOR**  
para la **SEGURIDAD VIAL**



**safecreative**

**2401236738626**

INFO ABOUT RIGHTS

# LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PEATONES.

INTRODUCCIÓN.

INDICE.

- QUE ES LA SEGURIDAD VIAL EN PEATONES.
  - POR DONDE DEBE DE CIRCULAR UN PEATÓN.
  - SEÑALES RELACIONADAS A LA CIRCULACIÓN DEL PEATÓN.
  - IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES.
  - OBLIGACIÓN DE LOS PEATONES.
    - PROTOCOLO P.A.S.
    - PRUEBAS DE ALCOHOL.
      - EL ALCOHOL EN EL ORGANÍSMO.
        - ¿Cuánto dura el efecto del alcohol en el organismo?
        - ¿Qué efectos puede producir el alcohol en una persona?

## **INTRODUCCIÓN**

La seguridad vial es un derecho inherente a la libre circulación y deambulaci3n de las personas. Este derecho tiene su mayor expresi3n en la libre circulaci3n de personas de los diferentes colectivos m3s vulnerable, y su seguridad en las v3as es objetivo de todos los docentes en materia de educaci3n vial.

A trav3s de las modificaciones de la Ley Org3nica de Educaci3n, se llegar3 a la mayor parte de los colectivos afectados, empezando desde los m3s peque1os en la etapa infantil, primaria, secundaria y Bachiller, hasta alcanzar en la educaci3n especial los colectivos m3s desfavorecidos o personas discapacitadas.

El peat3n, como principal objetivo de este tema, es un elemento esencial en la seguridad vial, pues a veces son conductores, a veces pasajeros y en otras ocasiones testigos de siniestros viales. Todas estas figuras est3n 3ntimamente relacionadas con el tr3fico y la seguridad vial. Por todo esto, si conseguimos que los peatones tengan claro sus derechos y obligaciones en cuanto a la libre circulaci3n, se habr3 conseguido que cuando sean conductores puedan prever las situaciones de peligros que se dan con los peatones y por consiguiente una movilidad m3s segura.

## **LA SEGURIDAD VIAL EN PEATONES.**

Antes de entrar en materia, habrá que aclarar que se entiende por seguridad vial.

Para la RAE, *es el conjunto de técnicas y elementos para evitar los accidentes de circulación...*

Para la DGT *“es parte de la Educación Integral, siendo ésta una base eficaz de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y seguridad vial. Se trata por tanto de una parcela de la educación ciudadana. La Educación Vial está dirigida al desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos y actitudes que permiten a los ciudadanos dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tráfico en las que se ven inmersos, mejorando su comportamiento como peatones, pasajeros o conductores con el fin de reducir los accidentes y garantizar la seguridad.”*

### **¿A quién se considera peatón?**

Evidentemente y comenzando por las personas que transitan a pie por terrenos y vías actos para la circulación. Se incluyen también a los menores acompañados de un adulto.

Pero el significado como peatón se hace mucho más extenso y se puede entender al peatón como persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él.

Son peatones:

- Personas que empujan un carrito de bebe.
- Persona que empuja un carrito de impedido.
- El que empuja a pie un clico a motor de pequeñas dimensiones.
- La persona en silla de rueda con o sin motor que circula al paso de persona.

Con respecto a la seguridad vial de los peatones, señala la Organización Mundial de la Salud, (2004), que junto al tránsito de vehículos los peatones se

muestran como tema fundamental hoy en día, debido al aumento de atropellos en los últimos años, ya que, si falla algunos de los elementos de seguridad esencial, esto puede derivar en un accidente de tráfico.

Por ello, es tan importante la educación vial, a fin de mostrar cuales son las normas que regulan el tráfico de manera correcta por las vías de la ciudad, junto el comportamiento responsable que deben mostrar cada uno de los sujetos principales que intervienen en el tráfico, conductores y peatones, entre otros, siendo así, el objetivo principal ordenar la circulación y evitar en la medida de lo posible los atropellos.

Las estadísticas de atropello según la DGT, son de 260 peatones fallecidos en 2020, de los cuales el 65% de los fallecidos en casco urbano tenían 65 años o más, lo que pone de relieve la necesidad de una educación vial efectiva, ya que los peatones de estas edades recibieron una escasa formación en seguridad vial en sus edades más tempranas. Es por ello que los objetivos actuales de la DGT como de todos los actores involucrados en la seguridad vial es, hacer llegar esa formación en seguridad vial como peatones al mayor numero de personas y cada vez a edades más tempranas.

Actualmente, en el año 2020 se implantó a través de la modificación de la Ley de Educación, Ley Orgánica 2/2006 de 3 de mayo, de Educación, la nueva LOMLOE, a través del la Ley Orgánica 3/2020 de 29 de diciembre y que se llevó a efecto a través del Real Decreto 205/2023 de 28 de marzo, por el que se establecen medidas relativas a la transición entre planes de estudios. Mediante este Real Decreto se establece las distintas materias y objetivos competenciales que el alumno debe de superar, dividido entre las distintas asignaturas.

Las competencias están ordenadas por niveles de edades en los distintos niveles de estudio. La normativa de referencia en los distintos niveles son los siguientes:

**Educación infantil:** [Real Decreto 95/2022, de 1 de febrero](#), (Implantación currículo: Curso 2022-2023).

**Educación primaria:** [Real Decreto 157/2022, de 1 de marzo](#), por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria. (Implantación currículo: 1.º, 3.º y 5.º en 2022-2023; y 2.º, 4.º y 6.º en 2023-2024).

**Educación Secundaria:** *Real Decreto 217/2022, de 29 de marzo*, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas de la Educación Secundaria Obligatoria. (Implantación currículo: 1.º y 3.º en 2022-2023; y 2.º y 4.º en 2023-2024)

**Bachillerato:** *Real Decreto 243/2022, de 5 de abril*, por el que se establecen la ordenación y las enseñanzas mínimas del Bachillerato.

Implantación currículo: 1.º en 2022- 2023 y 2.º en 2023-2024

**El sitio web de referencia del gobierno de España** y que da acceso a los portales web de las administraciones educativas por comunidades autónomas es el siguiente:

<https://educagob.educacionyfp.gob.es/>

### **POR DONDE DEBE DE CIRCULAR UN PEATÓN.**

Como norma general los peatones deben de circular por las aceras y concretamente por el centro de ellas. Se dice esto porque, circular pegados al bordillo o borde de la calzada conlleva el riesgo de ser golpeado por vehículos voluminosos o, poder tropezar y caer a la calzada con el peligro que conlleva.

Otra situación a tener en cuenta es no circular pegado a la fachada de los edificios ya que, existen peligros tales como vehículos saliendo de garajes, elevación de las puertas de los garajes, etc.

Cuando tengamos la necesidad de circular por una vía en la que no exista acerado circularemos por el borde de la misma sin invadir el carril de circulación para vehículos o bien pegado a la fachada de los edificios si la hubiera y siempre en el sentido contrario a la marcha de los vehículos, para poder ver la aproximación hacia nosotros de los mismos.

Hay que tener en cuenta las siguientes consideraciones cuando circulamos como peatones:

- Los adultos deben de tener la máxima diligencia en el cuidado y atención de los menores, y siempre sujetos de la mano cuando se circulen por Acerados estrechos, muy concurridos o con peligros a la deambulaci3n.
- Los animales de compa1a siempre deben de ir atados, de forma que la movilidad de los mismos no llegue a invadir los carriles de circulaci3n de

los vehículos y/o que puedan suponer un peligro para el resto de los usuarios de la vía.

- Hay que evitar los juegos con triciclos, patinetes y demás juguetes en las aceras, pues corren el riesgo de acceder accidentalmente a los carriles de circulación de los vehículos o poner en peligro al resto de viandantes.
- No circular por zonas prohibidas para peatones y que estén señalizadas a tal efecto.

Otro de los problemas que nos encontramos como peatones es cuando necesitamos cruzar al otro lado de la calzada.

### **¿Como se debe de cruzar de un acerado a otro?**

Lo primero que debemos de tener en cuenta es, a donde queremos llegar y utilizar para ello el sitio más seguro. Para esto deberemos de identificar las distintas marcas viales, semáforos o agentes de la autoridad que se encuentren regulando el tráfico.

Si no existiera marca vial utilizaremos la zona con la distancia mas corta entre los dos puntos y además la de mayor visibilidad en la circulación de vehículos.

Para cruzar con la mayor seguridad al otro lado de la calle tendremos que poder ver con seguridad, pero también ser visibles, ya que tendremos que evitar pasar entre vehículos estacionados, por detrás de estructuras, árboles, etc.

Cuando necesitemos cruzar al otro lado de la calle y nos encontremos con una glorieta hay que evitar cruzarla atravesando la misma y utilizar el rodeo por los distintos pasos de peatones señalizados a tal efecto.

Si durante la maniobra de cruzar la calle apareciese un vehículo inesperadamente, siempre es mejor detenerse que acelerar la marcha, ya que un gran número de atropellos se producen por caídas, tropiezos o resbalones en la vía.



## SEÑALES RELACIONADAS A LA CIRCULACIÓN DEL PEATÓN.

**Señal P-21** Esta señal indica la proximidad a una zona escolar y actualmente a cambiado la **ubicación del niño y la niña**, pasando la niña a estar delante y llevar de la mano al niño.



**Señal P-21b.** Esta señal indica la proximidad a una zona frecuentada por persona mayores.



**Señal S30a.** Esta señal sustituye a la S30 donde el hombre es el que empuja el carrito de bebe y no la mujer.



**Señal R-116.** Señal de entrada prohibida a peatones, indica la prohibición en la entrada de la calle o de la calzada donde esté instalada.



**Señal S28.** Señal de zona residencia donde los peatones tienen preferencia sobre los vehículos y que además no pueden superar la velocidad indicada.

**Señal S29.** La señal de fin de zona residencial indica el final de dicha restricción para los vehículos y por tanto finaliza la prioridad de los peatones.



**Señal S13.** Señal que indica la ubicación de un paso para peatones y donde ellos tienen prioridad de paso.



Señal horizontal vial de paso para peatones. Lugar de cruce de la calzada para peatones.



**Señal S14a.** Señal de paso superior para peatones.



**Señal S14b.** Señal de paso inferior para peatones.



**Señal R410.** Camino reservado para peatones.



Señal de semáforo para peatón. Fase verde para cruzar. Fase roja para detenerse.

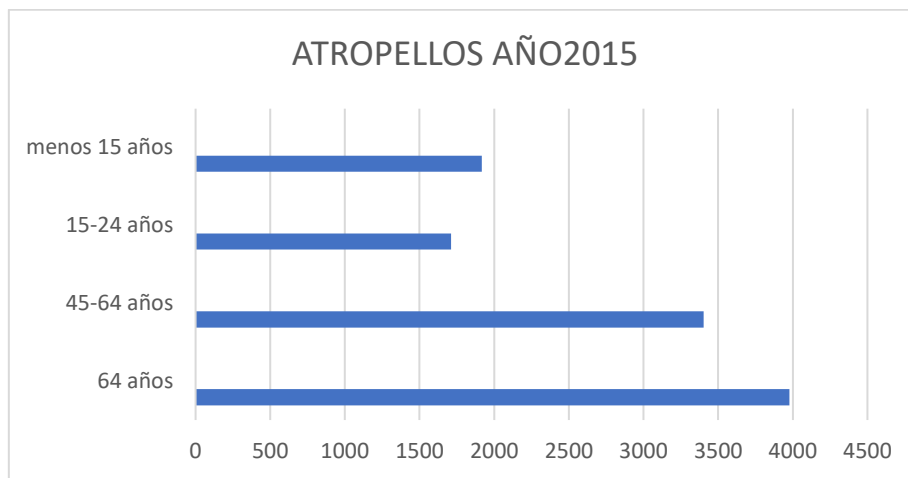


## IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES.

Un estudio realizado por RACE junto con Goodyear aleta de las imprudencias de los peatones. Dicho estudio arrojó un resultado de que uno de cada tres atropellos es por impudencias del peatón.

RACE comunicó en dicho estudio que no se trata de evitar que te multen, sino de circular de forma segura.

El resultado que arrojó dicho estudio se refleja claramente en el siguiente gráfico.



Nuevamente se pone de manifiesto lo que anteriormente habíamos dicho, el mayor número de atropellos se producen en las franjas más altas de edades.

La imprudencia más común que cometen los peatones es la de cruzar la vía de circulación por lugares sin señalizar o con poca visibilidad. Por ello vamos a exponer algunos de las situaciones que nos llevarán a poner en peligro nuestra integridad física o nuestra vida.

### 1.- Cruzar la calle por lugares no habilitados.

Ante este acto de los peatones, los conductores de los vehículos que circulan en la zona no tienen tiempo de reaccionar ante la aparición de peatones por zonas donde no se lo esperan.

### 2.- Usar algún dispositivo electrónico o móvil mientras circulamos.

Esta acción de ir escuchando música o utilizando el dispositivo móvil es otra de las irresponsabilidades de los peatones, pues no están pendientes ante el peligro presente en la vía, ya sea mobiliario urbano que te hará caer al suelo y por consiguiente invadir la vía de circulación, o penetrar directamente en un carril de circulación sin percatarse de ello.

### **3.- No prestar atención al tráfico existente en la vía que se va a cruzar.**

Esta acción va íntimamente relacionada con el punto anterior, ya que, una de las mayores distracciones es ir utilizando el teléfono móvil, lo que conlleva la falta de atención a la hora de cruzar la vía. Igualmente, las prisas, la impaciencia o simplemente menospreciar el peligro que conlleva, hace que crucemos la vía irresponsablemente rápido, no dando tiempo de reacción a los conductores en caso de ser necesario.

### **4.- Ignorar las señales de tráfico.**

Esta acción pone de manifiesto la falta de información y educación en seguridad vial. La mayoría de las personas desconocen el significado de las señales de tráfico para los peatones y tienen la falsa creencia que el peatón siempre tiene la prioridad de paso, por lo que no prestan atención a las mismas.

### **5.- Permanecer sobre la calzada mientras realiza alguna actividad.**

El detener para hablar con otra persona en la calzada, estar realizando alguna actividad sobre ella o simplemente detenerse sin seguridad, son algunas de las acciones que provocan los atropellos.

### **6. Imprudencias que comenten la población en general.**

- No prestar atención a las inclemencias atmosféricas y a la falta de visibilidad.
- No mirar para ambas direcciones a la hora de cruzar.
- No utilizar prendas de alta visibilidad cuando así se aconsejen o sean obligatorio.
- No cerciorarse que el conductor nos ha visto a falta del contacto visual.
- Soltar a los menores de la mano cuando circulamos con ellos.
- Imprudencias cometidas por menores al uso de los juguetes en vía pública, bien juegos de pelotas, patines, bicicletas, con falta de supervisión de los adultos.

Toda imprudencia tiene su repercusión en el peatón, desgraciadamente el atropello es el peor de los escenarios, pero también hay otras repercusiones sobre ellos, las sanciones.

A continuación, vamos a enumerar algunas de las infracciones cometidas por los peatones y recogidas en el Reglamento General de circulación y que por lo tanto son denunciables.

- Transitar por el arcén, existiendo zona peatonal practicable.
- Transitar por la calzada, existiendo zona peatonal practicable.

- Circular por la calzada sobre un monopatín, patín o aparato similar sin causa justificada, salvo que se traten zonas a tal efecto.
- Circular por la acera o calle residencial sobre un monopatín o aparato similar, a velocidad superior al paso de una persona.
- Circular sobre un monopatín, patín o aparato similar siendo arrastrado por un vehículo.
- No circular por la derecha de la calzada en los siguientes casos:
  - o Al empujar o arrastrar un ciclo, ciclomotor, carro de mano o aparato similar.
  - o Un grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.
  - o Una persona discapacitada que se desplaza en silla de ruedas.
- Circular por la calzada o arcén de forma imprudente, entorpeciendo innecesariamente la circulación
- Permanecer un peatón detenido en la calzada o arcén, existiendo refugio, o zona peatonal.
- No despejar un peatón la calzada al percibirse las señales ópticas o acústicas de los vehículos prioritarios.
- Estorbar inútilmente a los conductores de vehículos en una calle residencial debidamente señalizada con la señal S-28.

#### **Infracciones en relación a los pasos de peatones y cruce de calzadas.**

- Atravesar la calzada fuera del paso de peatones existente
- Atravesar la calzada a través de un paso para peatones cuando las luces de un semáforo permiten la circulación de vehículos.
- No respetar la indicación de los agentes, cuando éstos permiten el paso de vehículos.
- Atravesar la calzada a través de un paso para peatones señalizado sin tener en cuenta que la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximan, le permita hacerlo con seguridad.
- Atravesar la calzada fuera del paso de peatones existente, sin haberse cerciorado de que puede hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.
- Atravesar la calzada sin hacerlo de forma perpendicular al eje de la calzada.

- Atravesar la calzada demorándose y deteniéndose sin necesidad o entorpeciendo el paso a los demás.
- Atravesar una plaza o glorieta por su calzada, sin rodear la misma.

Como ha quedado expuesto anteriormente, existen normas de circulación en relación al cruce de vías y a la circulación por ellas de los peatones. Su incumplimiento lleva aparejada la consiguiente denuncia. De las enumeradas anteriormente son sancionadas con una importe de 80€, excepto cruzar un paso de peatones cuando la luz de un semáforo para peatones se encuentra en fase roja, que es una infracción grave y le corresponde una sanción de 200€, y por supuesto sin detracción de puntos del carné de conducir ya que no son conductores de ningún tipo de vehículo, artículo 64 de LTSV, Ley de Tráfico y seguridad vial, *“Únicamente procederá la detracción de puntos de la autorización administrativa para conducir (permiso o licencia de conducción), **cuando la infracción se haya cometido conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor** y lleve aparejada la pérdida del número de puntos prevista en el baremo de los Anexos II y IV de la LTSV. En consecuencia, sólo se podrán detraer los puntos que procedan a las personas que conduzcan un vehículo a motor o ciclomotor y nunca cuando se conduzca otro tipo de vehículo (como pueden ser bicicletas, coches de caballos, vehículos de movilidad personal, etc), ni a los pasajeros o pasajeras, ni a los/las peatones u otras personas usuarias del espacio vial.”*

Dentro de las infracciones que pueden cometer los peatones, existen algunas que por su gravedad son sancionadas en otro orden, esto es en el judicial. Existen conductas tipificadas en el código penal para los peatones y usuarios de las vías.

Nos referimos al artículo 385 del Código Penal. El literal de este artículo dice;

*“Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:*

*1.ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.*

*2.ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.*

El Fiscal de Seguridad Vial de Sevilla, **Luis Carlos Rodríguez León**, aclara que la persona que irrumpe sorpresivamente en una vía con circulación poniendo en peligro su vida y la de otros puede ser responsable de un accidente con pena de cárcel o indemnización, según el caso.

Esta declaración se recabó cuando en febrero del año 2019, un reputado arquitecto de la ciudad de Sevilla, falleció en un siniestro vial cuando conducía su moto por una de sus calles. El siniestro ocurrió cuando de forma sorpresiva, un peatón atravesó de forma indebida lo que hizo que el conductor tuviera que esquivarlo para no atropellarlo.

El FSV explica que el propio peatón fue el obstáculo en la circulación, irrumpiendo en la vía con escasa visibilidad, ya que era de noche, lo que se considera que ha puesto en “grave riesgo” la circulación. Por lo tanto, es de aplicación a este caso la pena impuesta por el artículo 385 del código penal.

Donde existen duda razonable es en la consideración o no como homicidio impudente del artículo 142 del código penal debido a la imprudencia del peatón.

### **¿Porque existen dudas razonables para aplicar este artículo?**

- En primer lugar, porque el código penal solo considera delito del artículo 142 las imprudencia menos graves y graves.
- En segundo lugar, la Ley de Tráfico y seguridad Vial, así como sus reglamentos de desarrollo, recogen muy pocas infracciones graves achacables a un peatón, por lo tanto, se cumple muy pocas veces con las exigencias del artículo 142.
- En tercer lugar, hay que tener en consideración la doctrina del Tribunal Supremo y que considera que **“el peatón está en una posición más vulnerable”**.



Por lo tanto, podemos decir que el delito al que se enfrenta un peatón irresponsable e imprudente es al artículo 385 del código penal, teniendo en consideración las circunstancias agravantes achacables al mismo.

### **OBLIGACIÓN DE LOS PEATONES.**

Como ya hemos expuesto anteriormente los peatones como usuarios de las vías de circulación tiene la obligación de circular como la ley les obliga.

Además, por el hecho de ser usuarios de las vías están inmersos en otras obligaciones y que de no cumplirlas pueden tener repercusiones civiles y penales.

En la gran mayoría de los siniestros viales los peatones se convierten en testigos de primera fila. Por ello deberán de saber cuales son sus obligaciones cuando presencien un accidente de circulación.

Cuando presenciamos un siniestro vial y no habiendo otras personas que pudieran hacerlo, tenemos varias obligaciones y que deberemos de cumplir:

- Aplicación del protocolo PAS. Proteger Alertar y Socorrer.
- Si por cualquier circunstancia no podemos realizar el protocolo PAS por encontrarnos impedido o bajo algunas circunstancias que nos impida realizarlos, deberemos por todos los medios posibles de avisar y dar conocimiento de ellos, de lo contrario si del resultado del siniestro vial falleciera alguna persona podríamos incurrir en un ilícito penal. Concretamente en el artículo 195 del código penal.

### **PROTOCOLO P.A.S.**

La base legal que regula nuestra obligación como peatones de intervenir en un accidente de circulación cuando lo presenciemos o estemos implicados en ellos son las siguientes:

- En el código penal Ley Orgánica 10/1995 de 23 de noviembre, se hace referencia a esta situación en su Título IX, denominado “De la omisión del

deber de socorro”. Especialmente relevante su artículo 195, en el se establece el siguiente literal:

- “1. El que no socorriera a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiera hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.”
- “2. En la misma pena incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno.”
- “3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a 18 meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a cuatro años.”

Este precepto viene a establecer que se considerará delito del artículo 195.1 y 2 de Código Penal, no brindar por cualquier persona ayuda a otra que lo necesite y que se encuentre desampara. Este precepto se refiere a las personas que se encuentre o no implicada en un accidente.

El punto 3 de este mismo artículo establece que, de existir algún impedimento para socorrer a la persona herida, se deberá de buscar auxilio y ayuda inmediatamente. En ningún momento se establece que las conductas estén relacionadas con el tráfico o siniestros viales, pudiendo ser cualquier tipo de accidentes.

Por otro lado, en relación también a la necesidad de prestar ayuda y los primeros auxilios, establece el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba la Ley sobre tráfico, Circulación a Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se establece en su articulado y concretamente en el artículo 51.1 las siguientes obligaciones:

*“1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él, está obligado a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.”*

En Relación con la Ley de Tráfico, el Real Decreto 1428/2033 de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, en su artículo 129 establece la obligación de socorro y auxilio de la forma siguiente:

“1. Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presenciaren o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos. Artículo 51.1 del texto articulado.”

“2. Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

a) *Detenerse de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.*

b) *Hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la autoridad o sus agentes.*

c) *Esforzarse por restablecer o mantener la seguridad de la circulación y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la autoridad o sus agentes, evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.*

d) *Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.*

e) *Avisar a la autoridad o a sus agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo*

*atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.*

*f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad.*

*g) Facilitar los datos del vehículo a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidiesen.”*

*“3. Salvo en los casos en que, manifiestamente, no sea necesaria su colaboración, todo usuario de la vía que advierta que se ha producido un accidente de circulación, sin estar implicado en él, deberá cumplimentar, en cuanto le sea posible y le afecten, las prescripciones establecidas en el apartado anterior, a no ser que se hubieran personado en el lugar del hecho la autoridad o sus agentes.”*

Como ha quedado patente en la normativa expuesta anteriormente, tenemos la obligación de actuar en caso de presenciar o estar implicado en accidente de circulación. Para ello, se ha confeccionado un protocolo como herramienta en la que se establece los pasos a seguir en caso de tener que intervenir, se denomina protocolo PAS.

Para su mayor asimilación se utiliza la palabra nemotécnica PAS. Que tal como se indican seguir su orden de escritura es esencial para llevar a cabo el auxilio de forma segura y que se complete todos los pasos.

A continuación, expondremos los pasos a seguir en el protocolo.

**Proteger:** Si nos encontramos ante un siniestro vial como cualquier otro tipo de accidente lo primero que debemos de realizar es asegurar de que no se agrave, que no provoque nuevos accidentes o que no continúe agravándose el ya producido, como por ejemplo avisar de un siniestro vial en la carretera

alertando a los coches que circulan en el mismo sentido. Desgraciadamente se suelen producir atropellos en los siniestros viales, cuando los vehículos que circulan por el mismo carril se quedan observando lo ocurrido y dejan de prestar atención a la conducción. Por tal motivo los expertos en seguridad vial recomiendan señalizar cuanto antes con la señal V-16 (baliza de emergencia) y triángulos de preseñalización de peligro. Hacer más visible los accidentes es una forma de proteger a los heridos.

**Avisar:** Esta acción requiere del aviso y llamadas a los distintos cuerpos de protección tanto de seguridad como de servicios sanitarios, bomberos y protección civil. En función del tipo de accidente en el que nos encontremos avisaremos a unos servicios u otros. De la rapidez e inmediatez con que realicemos el aviso dependerán en gran medida que la atención a los heridos y el resultado final sea uno u otro.

**Socorrer:** Esta acción corresponde a proporcionar seguridad a los heridos y mantenerse cerca de ellos, vigilándolos y atendiéndolos. Las acciones que podemos desarrollar en esta parte del protocolo es que la espera hasta la llegada de los sanitarios sea la mejor posible, arrojando a los heridos, aflojando o cortando ataduras incómodas. Debemos de utilizar un orden de preferencia en atender a los heridos. En primer lugar, los heridos que puedan estar inconscientes colocándolos en posición de seguridad si se pueda, observando su respiración, etc. En segundo lugar, atenderemos a los heridos con hemorragias que puedan ser localizadas y taponadas o bien con torniquetes. Y en tercer lugar a las lesiones leves o fracturas.

Hay que tener en cuenta en todo momento que deberemos de actuar en función de nuestras capacidades, ya que si no estamos seguros de lo que hacemos provocaremos unos resultados no deseados en los heridos.

### **PRUEBAS DE ALCOHOLEMIAS.**

La pregunta que todo peatón se hace alguna vez cuando ven un control de alcoholemia a conductores de vehículos es, ¿Me podrán hacer a mí la prueba?, ¿Estaré obligado?, ¿Y si me niego?

La respuesta a esas y otras preguntas es fácil de contestar. La propia Ley de Tráfico y Seguridad Vial lo deja tajantemente claro.

**Apartado 2 del artículo 14.** *“El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta ley.”*

Por lo tanto, al igual que los conductores de los vehículos, los peatones tienen la obligación y por lo tanto se les obligará a la realización de las pruebas.

Lo que conlleva ante la negativa a someterse a las pruebas es la misma infracción que un conductor de vehículo, esto quiere decir que las sanciones llegarán hasta los 1.000 €.

Evidentemente, al igual que los pasajeros de los vehículos en caso de alcoholemia positiva o negativa a someterse a las mismas, no conllevará detracción de puntos.

El procedimiento para el sometimiento a las pruebas tanto de alcohol o drogas son las mismas que a la de los conductores de vehículos.

Dicho procedimiento viene regulado en el Reglamento General del Circulación, artículos 21 y siguientes para las pruebas de alcoholemias, y el procedimiento para la detección de drogas tóxicas o estupefacientes en los artículos 27 y 28.

Por nombrar otra referencia a la obligación de los peatones al sometimiento de las pruebas y a su negativa en caso de oponerse a realizarlas, viene recogido en el artículo 21 del Reglamento General de Circulación expuesto anteriormente.

Dicho artículo 21 dice: *“Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (artículo 12.2, párrafo primero, del texto articulado).”*

*Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:*

- a) *A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.*

### **EL ALCOHOL EN EL ORGANISMO.**

Es bien sabido que el alcohol no afecta a todas las personas por igual y aunque estemos por debajo de la tasa permitida, no estamos exentos de padecer algunas de las secuelas en nuestro organismo y que, además, nos puede jugar una mala pasada.

Se suelen distinguir varias fases en la absorción del alcohol.

El alcohol se absorbe en el aparato digestivo y aproximadamente un 20 -25 % en el estomago y la mayor parte en el intestino delgado. Desde la absorción en el intestino delgado pasa a la sangre donde después de 30 a los 90 minutos alcanza su mayor concentración.

En la mayoría de las ocasiones que se ingiere alcohol no se hace ingiriendo otros alimentos, por lo que la tasa de alcohol subirá más rápidamente, debido a que el estomago y el intestino delgado lo absorben con mayor rapidez. Pero esto no quiere decir que, cuando bebamos alcohol e ingiramos alimentos nuestra tasa de alcohol se verá reducida. Hay circunstancias que aminora la velocidad de absorción por lo que el alcohol subirá lentamente, pero que finalmente llegará a los mismos limites que si no hubieras comido nada.

Alguna de las circunstancias que aminora la velocidad de absorción pueden ser:







- Comer mientras estamos ingiriendo alcohol.
- El tipo de bebida alcohólica que estemos consumiendo.
- El tiempo que transcurre entre las copas bebamos y la rapidez con que lo hagamos.
- El grado de toleración que tenga el organismo y la habituación con que tomemos alcohol.

Una vez que se haya absorbido todo el alimento mediante la digestión, el alcohol pasa al torrente sanguíneo, metabolizándose en su mayor parte en el hígado, desechándose por la orina y el sudor el resto.

Por tal motivo, además del aire espirado, una muestra de sangre también nos arrojará el resultado de alcohol en sangre en g/l.

Existen variables que influyen sobre la tasa de alcohol en aire espirado y la velocidad con la que se alcanza.

Este cuadro publicado por la DGT expone según el tipo de alcohol ingerido la cantidad de alcohol que puede arrojar según el número de unidades que se tome.

TIPO DE BEBIDA	CANTIDAD	HOMBRE 70-90Kg	MUJER 50-70Kg
 Cerveza 330ml 5°	1 Tercio	0,21-0,28	0,34-0,48
	2 Tercios	0,43-0,55	0,68-0,95
	3 Tercios	0,64-0,83	1,02-1,43
 Vino/Caba 100ml 12°	1 Vaso	0,16-0,20	0,25-0,35
	2 Vaso	0,31-0,40	0,50-0,69
	3 Vaso	0,47-0,60	0,74-1,04
 Vermú 70ml 17°	1 Vaso	0,15-0,20	0,25-0,34
	2 Vaso	0,31-0,40	0,49-0,69
	3 Vaso	0,47-0,60	0,49-1,03
 Licor 45ml 23°	1 Vaso	0,13-0,17	0,21-0,30
	2 Vaso	0,27-0,35	0,43-0,60
	3 Vaso	0,40-0,52	0,64-0,90
 Brandi 45ml 38°	1 Vaso	0,22-0,29	0,35-0,49
	2 Vaso	0,44-0,57	0,71-0,99
	3 Vaso	0,67-0,86	1,06-1,48
 Combinado 50ml 38°	1 Vaso	0,25-0,32	0,39-0,55
	2 Vaso	0,49-0,63	0,78-1,10
	3 Vaso	0,74-0,95	1,18-1,65

### ¿Cuánto dura el efecto del alcohol en el organismo?

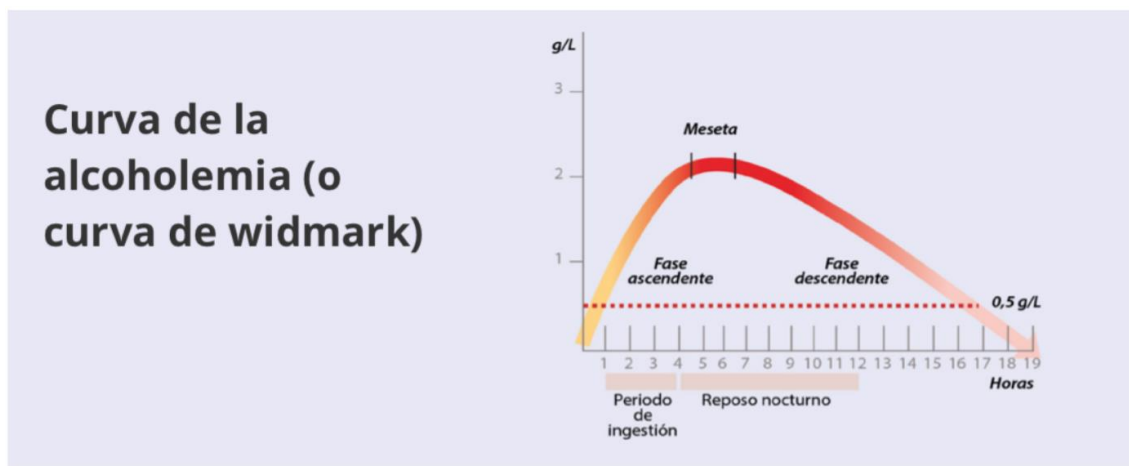
El alcohol empieza a detectarse a los 5 minutos de su ingesta, alcanzando su máximo nivel entre los 30 y 90 minutos. Una persona que haya ingerido alcohol y que arroje una tasa de 1 g/l, tardará aproximadamente entre 6 y 10 horas en disminuir los niveles de alcohol por debajo de los límites permitidos.

Existen falsas creencias que los efectos del alcohol se aminoran, pero nada más lejos de la realidad, nos hace caer en el consumo de alcohol mientras



comemos, tomarnos un café después de las copas o darnos una ducha fría no hará que nuestros niveles de alcohol disminuyan o se neutralice.

La DGT expone visualmente a través de un gráfico la curva de Widmark. En este gráfico se ve como la subida del alcohol se inicia tras la ingesta, llegando a la meseta sobre los 90 minutos de la última ingesta y necesitando entre 6 y 10 horas para el descenso por debajo del límite permitido. El gráfico es el siguiente:



### ¿Qué efectos puede producir el alcohol en una persona?

TASA ALCOHOL.	EFECTOS PROVOCADOS.
<p>INICIO DE LA ZONA DE RIESGO</p> <p>Hasta 0,5 g/l</p>	<p>Aparecen algunas alteraciones perspectivas.</p> <p>Ciertas alteraciones de la toma de decisiones.</p> <p>Desinhibición y subestimación de la velocidad.</p> <p>Aumento del riesgo de reacción.</p> <p>Problemas de coordinación motora y psicomotora</p> <p>Alteración en la precisión de los movimientos.</p> <p>Peor percepción de la distancia.</p>
<p>ZON DE ALARMA</p> <p>De 0,5 a 0,8 g/l</p>	<p>Problemas para adaptar la visión a los cambios de luz.</p> <p>Alteración en la toma de decisiones.</p> <p>Perturbación de equilibrio.</p> <p>Impulsividad y agresividad.</p> <p>Menos sensación de fatiga.</p>
<p>CONDUCCIÓN PELIGROSA.</p> <p>De 0,8 a 1,5 g/l</p>	<p>Graves problemas de percepción. Visión doble, visión túnel.</p> <p>Graves alteraciones en la toma de decisiones.</p>

	<p>Comportamientos impulsivos y agresivos.</p> <p>Grave alteración del tiempo de reacción</p> <p>Serios problemas de coordinación y la percepción de los movimientos.</p>
<p>CONDUCCIÓN ALTAMENTE PELIGROSA</p> <p>De 1,5 a 2,5 g/l.</p>	<p>Graves alteraciones del control y la coordinación motora.</p> <p>Toma de decisiones gravemente afectada.</p> <p>Comportamientos titubeante impulsivo e impredecible.</p> <p>Graves problemas perceptivos y atencionales.</p>
<p>CONDUCCIÓN IMPOSIBLE</p> <p>Más de 3 g/l.</p>	<p>Embriaguez profunda.</p> <p>Estado de estupor y progresía inconsciencia.</p> <p>Posibilidad de coma (más de 4 g/l) y de muerte (más de 5 g/l).</p>

## BIBLIOGRAFÍA:

- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Estudio de siniestralidad vial y atropellos, Mutua Madrileña.
- <https://revista.dgt.es/es/>.
- Plan Mundial. Decenio de acción para la seguridad vial. 2021-2030.
- <https://noticias.juridicas.com/>
- <https://www.race.es/senales-trafico-significado-clasificacion>
- Guía codificada de infracciones urbanas de seguridad vial. IESPA. (Edición de mayo de 2023).