

## **CINCO PREGUNTAS Y VARIAS PROPUESTAS SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS PASOS A NIVEL EN ANDALUCÍA**

(Resumen del Informe del Defensor del Pueblo Andaluz

sobre "*Los pasos a nivel en Andalucía*")

### ***¿Porqué un Informe del Defensor del Pueblo Andaluz sobre los pasos a nivel?***

Parece oportuno explicar, antes que nada, cuál es el motivo de explica la realización de un Informe sobre la situación de los pasos a nivel en Andalucía, por parte de la Institución del Defensor del Pueblo Andaluz. Pues bien; la actuación se inicia como consecuencia de un hecho que no debe olvidarse y que, con demasiada frecuencia aparece con toda rotundidad; son los numerosos accidentes que estas intersecciones provocan.

En los últimos seis años, han fallecido 40 personas y fueron gravemente heridas 28, en un total de 86 accidentes ocurridos en los pasos a nivel en Andalucía. Cuando se habla de tantos puntos negros, o tramos de especial peligrosidad en las carreteras, consideramos que también hay que abordar con mucho cuidado estas arriesgadas intersecciones.

(INTRODUCIR CRÁFICO PASOS2.CH3)

Pero también, nuestra actuación tiene por causa las importantes disfuncionalidades -no meras molestias- que la existencia de estas instalaciones genera en nuestras vías de comunicación. La propia actividad cotidiana de la Institución a la hora de conocer las quejas que presentan los ciudadanos nos ha permitido conocer iniciativas reclamando la solución a estos problemas. Las mismas autoridades locales nos han reconocido la presencia de una importante contestación vecinal en más de treinta municipios.

Entre las motivaciones para abordar este trabajo hemos de recordar que los poderes públicos, en su tarea de definir y estructurar las vías de comunicación y de transporte, valoran los medios terrestres (carreteras y ferrocarriles) como primordiales. Nuestros trenes vienen siendo objeto de una especial demanda a la hora de señalar este medio como estratégico para los transportes importantes de mercancías y de personas, en especial en zonas de núcleos metropolitanos. Una y otra vez, se habla de la importancia de los trenes de cercanías a las principales ciudades andaluzas como medio imprescindible para racionalizar el colapsado tráfico urbano; o la racionalidad en el transporte de determinadas mercancías para la eficacia de un sistema económico productivo y moderno. Importantes ciudades andaluzas han tenido, o tienen, en los pasos a nivel auténticos obstáculos para su desarrollo urbanístico y de transporte.

Por todo ello, el tren y la idoneidad de sus estructuras e instalaciones son tan importantes. Y por eso, la Institución del Defensor del Pueblo Andaluz ha querido

detenerse en estudiar los pasos a nivel, como elementos que afectan muy directamente a la funcionalidad de las comunicaciones en el territorio de la Comunidad Autónoma.

### *¿Cuántos pasos a nivel existen en Andalucía?*

Según datos de Agosto de 1996, existen 997 pasos a nivel en Andalucía, cuya jurisdicción es la siguiente:

#### **JURISDICCIÓN DE PASOS A NIVEL**

#### **EN ANDALUCÍA**

Autonómicos	59
Provinciales	28
Municipales	568
Particulares	329
MOPTMA	4
IRYDA	4
IARA	3
ICONA	2
<b>SUMA</b>	<b>997</b>

Evidentemente, la entidad de estos 997 pasos a nivel dependerá de la intensidad del tráfico de vehículos y trenes que los transiten, de sus instalaciones, ubicación, etc.

La presencia muy generalizada de estas intersecciones en el territorio andaluz se desprende de los datos provincializados. Todas las provincias tienen un número importante de pasos, además de estar su jurisdicción muy repartida entre las diferentes administraciones, organismos públicos y particulares.

## DISTRIBUCIÓN PROVINCIALIZADA DE PASOS A NIVEL EN ANDALUCÍA

	Autonómicos	Provinciales	Municipales	Particulares	MOPTMA	IARA/Otros	SUMA
Almería	6		29	4			<b>39</b>
Cádiz	5		33	42	1	2	<b>83</b>
Córdoba	5	2	69	64	1		<b>141</b>
Huelva	7	4	68	25	2	2	<b>108</b>
Jaén	3	3	61	20			<b>87</b>
Granada	10	6	77	47			<b>140</b>
Málaga	7	2	94	78			<b>181</b>
Sevilla	16	11	137	49		5	<b>218</b>
<b>SUMA</b>	<b>59</b>	<b>28</b>	<b>568</b>	<b>329</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>997</b>

Comparativamente, y en números absolutos, sólo Castilla y León tiene más pasos a nivel (1.123). Andalucía presenta un índice de densidad de 0,50 pasos por cada kilómetro de vía férrea. En el conjunto del territorio del Estado el índice medio es del 0,41, siendo sólo la Comunidad Valenciana la que tiene una densidad similar a la andaluza.

Nos encontramos, pues, con una presencia importante de estos elementos en los recorridos de carreteras y líneas férreas que dificultan el tránsito fluido de estas vías, que condicionan su desarrollo y operatividad, y que son un riesgo, desgraciadamente cierto, para la seguridad del tráfico de personas y mercancías. Son, por lo tanto, un elemento negativo en sí mismos.

### *¿Qué establece la normativa sobre los pasos a nivel? ¿Deben eliminarse?*

Debemos abordar ahora el tratamiento que la legislación da a los pasos a nivel. Veamos resumidamente la normativa que regula estos pasos.

Principalmente, la normativa básica viene establecida en el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT), aprobado por Real Decreto 1211/1994, de 28 de

Septiembre y la Orden Ministerial de 1 de Diciembre de 1994, que lo desarrolla. Esta norma establece dos tipos de mandatos bien diferenciados:

- La supresión obligada de pasos a nivel en determinados supuestos.
- La adopción de determinadas medidas de señalización y protección respecto de los que no se suprimen.

En orden a la determinación de competencias y de responsabilidades, es imprescindible tener claros los siguientes criterios legales para evitar frecuentes equívocos en este tema. Éstas son las reglas para la eliminación de pasos a nivel:

1ª.- En las líneas ferroviarias en las que se pretenda establecer velocidades iguales o superiores a 200 km/h. hay que eliminar todos los pasos a nivel.

2ª.- En las líneas ferroviarias en las que se quieran establecer velocidades iguales o superiores a 160 km/h. hay que suprimir el paso a nivel afectado, o sino, se le tiene que dotar de la protección especial que para estos casos contempla la Orden Ministerial. En este caso financia la empresa explotadora.

3ª.- Es preceptiva la supresión cuando se dé la siguiente circunstancia en el momento de circulación (AT): que el resultado de multiplicar el número de vehículos que pasan al día (A) por el de trenes (T) en un paso a nivel sea superior a 24.000. Así, un paso con factor A de 1.000 vehículos/día y factor T de 24 trenes/día tendría una circulación de 24.000. Además se establece que, si el factor A supera los 1.000 vehículos, debe eliminar el paso el titular de la carretera; pero si el factor T supera 24, correrá con esa carga la empresa explotadora de la línea férrea. Si ambos factores superan sus límites respectivos, la eliminación se cofinancia.

4ª.- Es preceptiva la supresión de los pasos a nivel, debiendo de concentrarse en un punto los existentes, cuando entre los mismos haya una distancia igual o inferior a 500 ó 1.000 metros (éstos son los dos supuestos que por razón de la distancia deben ser suprimidos).

5ª.- Sobre los demás supuestos nada dice la norma y, por tanto, su supresión estará en función de la necesidad o conveniencia que a juicio de quien promueva la obra exija la supresión de la instalación. No hay otros criterios de preceptiva supresión.

6ª.- La normativa establece un último criterio: la prohibición taxativa de que se puedan establecer nuevos pasos a nivel como consecuencia de la ejecución de obras de establecimiento o modificación de carreteras o líneas férreas.

Además, en estos tres últimos casos, financiará las obras quien las promueva: Como se ve, la normativa no parece haber encontrado una fórmula para animar iniciativas de mejoras en los pasos.

## *¿Cómo atienden las Administraciones la normativa de supresión de los pasos a nivel?*

A la vista de estos criterios que la legislación establece para la eliminación de los pasos, o para su adecuación y cuidado, era necesario conocer por parte del Defensor del Pueblo Andaluz en qué medida los poderes públicos vienen asumiendo sus respectivas obligaciones. Y para conocer la posición de las administraciones con jurisdicción en los pasos a nivel, nos hemos dirigido con un amplio cuestionario ante 144 Municipios, a 6 Diputaciones Provinciales, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Ministerio de Fomento y también a la Gerencia de Pasos a Nivel de RENFE. La parte más extensa del Informe se detiene a recoger las principales consideraciones que nos han hecho llegar los responsables de las administraciones consultadas.

No todas están, porque algunas no han atendido la petición de información dirigida por este Comisionado del Parlamento de Andalucía. Confiemos que el ánimo de colaboración demostrado con esta Institución en la realización de este Informe no se identifique con el interés que les merezca el problema que les fue planteado. Disponiendo de los diferentes criterios legales que regulan los pasos a nivel, podemos conocer las respectivas obligaciones que deben asumir las administraciones y su resultado. Veamos resumidamente los distintos casos.

Ante todo, no se plantean problemas de pasos a nivel en la única línea de alta velocidad. En las demás, no existen supuestos de pasos eliminables por estar afectados por velocidades de más de 160 kilómetros por hora. Bien es verdad que existen itinerarios susceptibles de abarcar esta velocidad, pero, de hecho, ningún tren circula a esta magnitud. Las obligaciones que se derivarían para RENFE de eliminar a su costa los pasos parecen ser un factor disuasorio en sí mismo del aumento de velocidad y eficacia en nuestras líneas férreas.

Por razón del momento de circulación superior a 24.000, el total de pasos a nivel en Andalucía es de 31. Como hemos visto, todos éstos son de obligada eliminación y la propia normativa señala el modo de abordar esa supresión y los criterios que señalan las administraciones responsables de hacerlo. Para atender la preceptiva desaparición, la Orden Ministerial establece la obligación de elaborar un *Programa Plurianual*.

La normativa, en este tema, parte de una previsión ponderada, ya que entiende que la eliminación de los pasos debe ser el resultado de un conjunto de actuaciones que necesitan una ordenación de prioridades, una valoración económica, una previsión de dotaciones presupuestarias, etc. Para ello, establece la obligación de contar con ese *Programa*, como instrumento imprescindible de planificación, que resuma la ordenación de los trabajos y recoja también el compromiso ineludible de su ejecución.

De los 31 pasos que deben ser eliminados por este motivo, al tener un momento de circulación superior a 24.000, diez son de jurisdicción municipal, uno de Diputación Provincial, 19 de la Junta de Andalucía y un paso de jurisdicción estatal.

Pues bien, ninguna de las administraciones responsables tiene elaborados sus respectivos *Programas Plurianuales*.

Respecto de los 10 pasos de jurisdicción municipal por razón del momento de circulación correspondería la financiación de su eliminación, en principio, en cuatro

supuestos a los propios Ayuntamientos, en cinco casos (señalados con un asterisco) la financiación debe de asumirse al 50% con el Organismo Gestor de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y en un supuesto (indicado con dos asteriscos) correspondería en exclusiva a este último, ya que el factor T es superior a 52 y el factor A inferior a 1.000. No tenemos noticias de que se hayan incluido en *Programas Plurianuales* de supresión estos pasos.

## JURISDICCIÓN MUNICIPAL

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
13'29	2.214	29.424	Cañada de los Tomates	ALGECIRAS (CADIZ)
13'29	5.181	68.885	C/ de los Arcos	ALGECIRAS (CADIZ)
52'71	993	52.341	Málaga a Alhaurín (**)	MÁLAGA
24'86	6.000	149.160	Huércal de Almería a Almería (*)	HUÉRCAL DE ALMERÍA (ALMERÍA)
24'86	4.000	99.440	Carretera de Monserrat (*)	ALMERÍA
76'14	4.000	30.456	Camino Vecinal (*)	TOCINA (SEVILLA)
4	30.276	121.104	Calle Héroe Sostoa	MÁLAGA
4	18.272	73.088	Calle Ayala	MÁLAGA
54'43	14.345	780.798	Calle Trille (*)	CADIZ
54'43	16.227	883.235	Avenida de Portugal (*)	CADIZ

Respecto de la jurisdicción provincial, sólo hemos detectado un supuesto en el que el momento de circulación sea superior a 24.000. Se trata de un paso a nivel de jurisdicción de la Diputación Provincial de Sevilla, que debe de asumir al 100% su financiación, al ser el factor A de 2.000 vehículos y el factor T, 16'71 trenes. No existe *Programa* de eliminación de este paso a nivel.

## JURISDICCIÓN DE DIPUTACIONES PROVINCIALES

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
16'71	2.000	33.420	Carretera a Pilas	CARRIÓN CÉSPEDES (SEVILLA)

Respecto de la Administración Autonómica, el total de pasos a nivel de su jurisdicción en los que el momento de circulación es superior a 24.000 sería de 19. De éstos, en nueve casos la financiación sería en exclusiva de la Junta de Andalucía, en otros nueve casos (señalados con un asterisco) tendría que asumirla al 50% nuestra Comunidad Autónoma y el Organismo Gestor de Infraestructura de Fomento (por superarse tanto el número 24 respecto del factor T, como el de 1.000 respecto del factor A), en un supuesto el coste lo asumiría íntegramente el Organismo Gestor de Infraestructura del Ministerio de Fomento por ser el factor A, 707 y el factor T, 51 (indicado con doble asterisco).

### JURISDICCIÓN AUTONÓMICA

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
18'71	4.360	81.575	Ronda a Algeciras	SAN ROQUE (CADIZ)
13	2.632	34.216	Illora a Pinos Puente	ILLORA (GRANADA)
13	7.153	92.989	Antigua Carretera de Málaga	GRANADA (GRANADA)
13	3.678	47.814	Carretera Atarfe a Santa Fe	ATARFE (GRANADA)
51	707	36.057	Antequera a Campillos (**)	ANTEQUERA (MÁLAGA)
51	3.338	170.238	Antequera a Campillos	ANTEQUERA (MÁLAGA)
52'71	5.562	293.173	Málaga a Alora (*)	ALORA (MÁLAGA)
13'29	6.622	88.006	Murcia a Granada	GUADIX (GRANADA)
24'86	2.300	57.178	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	1.723	42.833	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	1.947	48.402	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	1.947	48.402	Vilches a Almería (*)	GÁDOR (ALMERÍA)
24'86	3.000	74.580	Vilches a Almería (*)	BENAHADUX (ALMERÍA)
93'86	30.000	2.815.800	Carretera Madrid a Cádiz (*)	DOS HERMANAS (SEVILLA)
54'43	5.451	296.697	Jeréz a Algeciras (*)	JEREZ DE LA FRONTERA (CADIZ)
54'43	4.146	225.666	Calle General Lobo (*)	SAN FERNANDO

				(CADIZ)
16,71	1.571	26.251	N-431 a Escacena	ESCACENA CAMPO (HUELVA)
16,57	2.200	36.454	Carretera a La Rábida	SAN JUAN PUERTO (HUELVA)
5'43	5.169	28.067	N-431, Sevilla a Portugal	GIBRALEÓN (HUELVA)

En la práctica, y respecto de estas supresiones preceptivas de competencias de la Junta de Andalucía, nos encontramos con que el Ministerio de Fomento va a asumir directamente el coste de la eliminación de 8 pasos a nivel, ya sea acometiendo la obra directamente, ya sea como consecuencia del establecimiento de nuevas variantes o de cambios sustanciales en las vías de comunicación, etc. La Junta de Andalucía está asumiendo la supresión de uno de los pasos: nos referimos al situado en la carretera Illora-Pinos Puentes, en el término municipal de Illora (Granada) y nos han manifestado que tienen la voluntad de hacerlo a corto plazo, respecto del situado en la carretera a La Rábida, en el término municipal de San Juan del Puerto de Huelva, por más que, al tiempo de realizarse la entrevista con los responsables, no existía consignación presupuestaria.

### **JURISDICCIÓN ESTATAL**

MOMENTO DE CIRCULACIÓN			CARRETERA	MUNICIPIO (PROVINCIA)
Trenes: T	Vehículos: A	Momento: AT		
13,29	20.477	272.139	Carretera de Cádiz a Málaga	ALGECIRAS (CADIZ)

Recordemos que nos referimos, en las líneas anteriores, a los supuestos de eliminación preceptiva por tener un momento de circulación superior a 24.000. No obstante, existen otros muchos pasos que no alcanzan esa magnitud, pero que implican también un significativo tránsito. Ciertamente el referente elegido por la normativa de 24.000 refleja un importante índice de circulación de vehículos y trenes, pero tampoco sería equivocado hacer una valoración análoga con índice de circulación menores. Piénsese, por ejemplo, que con momentos de circulación superiores a 5.000, existen 69 pasos y sobre éstos no es preceptiva su eliminación. Si añadimos que la norma impone, para los



pasos de menos de 24.000, a quien promueva su eliminación el pago de su coste, estaremos encontrando una razón harto probable de las escasísimas iniciativas de eliminación que pesan sobre estos pasos de menor circulación.

(INTRODUCIR GRÁFICO PASOS2.CH3)

En definitiva, concentrándonos en los de magnitudes con momento AT superiores a 24.000, que son los de supresión obligada, ni la Junta de Andalucía, ni los Ayuntamientos tienen redactados los *Programas Plurianuales* que la misma normativa obliga a realizar para abordar su eliminación. Ésta y no otra es la situación.

Como veíamos, existen otros supuestos en los que preceptivamente hay que eliminar los pasos a nivel; por ejemplo, cuando la distancia es igual o inferior a 500 ó 1.000 metros y cuando se ejecuten obras que afecten a estas instalaciones. Se trata de supresiones que, aunque sea preceptivo abordarlas, no hay obligación de incluirlas en un programa plurianual de supresión, no existiendo tampoco fecha límite para su eliminación.

Sobre este caso, tenemos que la Junta de Andalucía está abordando la eliminación de algunos pasos a nivel en los que el momento de circulación es inferior a 24.000, e incluso que se trata de pasos a nivel que no estarían, algunos de ellos, bajo jurisdicción autonómica sino de los Ayuntamientos. Sin embargo, y a falta de datos precisos, es lo cierto que este número parece que, en ningún caso, excedería aproximadamente de unos 30. Un ejemplo de cuanto estamos diciendo sobre estas eliminaciones realizadas a iniciativa de la Junta de Andalucía, sería el de la construcción del nuevo tramo de línea ferroviaria entre Tocón y Pinos Puente en el que se va a eliminar un paso en el que el momento de circulación es superior a 24.000 y otros diez pasos en los que no se da esta circunstancia.

Pero, aún en el supuesto de que la Junta de Andalucía eliminara todos los pasos que se encuentran bajo su jurisdicción, estaríamos hablando de eliminar 59 instalaciones. Sin embargo, la información aportada no nos permite partir ni siquiera de este dato, ya que ésta no es la previsión que hay a medio o corto plazo.

A la vista del relato de actuaciones sobre pasos a nivel que se puedan estar realizando, nos encontramos con una gran variedad de supuestos. Pasos cuya retirada no es preceptiva que se van a eliminar, pasos de jurisdicción de determinada administración sobre la que actúa otra; pasos cuyo coste de eliminación sería compartido, pero que se elimina con las aportaciones de otra administración con motivo de concretas intervenciones; pasos que incluso su jurisdicción no es reconocida por la administración a la que se le asigna; etc.

Pese a todas las manifestaciones que se han hecho en los últimos tiempos de las que pudiera desprenderse que el problema se está afrontando, es lo cierto que seguimos inmersos en una situación que arranca de 997 pasos a nivel en el territorio de la Comunidad Autónoma, frente a la que las actuaciones efectivas de los poderes públicos

distan mucho de poder ser valoradas como ejemplo de coordinación y de planificación de esfuerzos.

***¿Cómo están las instalaciones de señalización y protección de los pasos a nivel que quedan al margen de las previsiones de eliminación?***

La siguiente cuestión a tratar es la situación de esos muchos otros pasos que no están llamados a desaparecer. En este punto, la normativa establece que son los titulares de la carretera o camino quienes deben asumir los costes del cuidado de los pasos. Frente a este precepto nos hemos encontrado con un dato: según la Gerencia de Pasos a Nivel de RENFE, el 75% de las señales de carreteras y caminos no son correctas, están muy deterioradas o, simplemente, no existen; y este dato se refiere, no ya a la nueva normativa establecida en la Orden de 1994, sino a la anteriormente vigente.

La gran mayoría de las respuestas recibidas desde las administraciones con jurisdicción en estos pasos ratifican una evidencia, cual es la absoluta imposibilidad presupuestaria de asumir los costes de esta obligación de mantenimiento de tales pasos. Es más; no han faltado casos de Ayuntamientos, recogidos en el Informe, que incluso manifestaban desconocer cuál es la señalización preceptiva. Resulta innecesario, por evidente, una valoración sobre los sistemas de prevención y seguridad de la de pasos a nivel.

***Algunas medidas que se proponen desde la Institución  
del Defensor del Pueblo Andaluz***

Muchas son las medidas que pueden proponerse a la luz de los datos recogidos en el Informe y de las valoraciones que se nos ha hecho llegar desde las numerosas instancias consultadas. A modo de síntesis, merecen destacarse las siguientes:

**1ª.-** Antes que nada, es imprescindible conocer con precisión, y sobre todo con datos de actualidad, la realidad de los pasos a nivel que existen en Andalucía. Bien es verdad que ya se abordó un primer trabajo a cargo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles y la Junta de Andalucía, pero la información contenida en fichas resulta todavía inacabada y, en lo referente a la financiación establecida, carece de base legal. Es probable que la presencia de un gran número de pasos se explique por una mera inercia, siendo susceptible de su supresión sin que exista una clara oposición a la adopción de esta medida, y sin que suponga, necesariamente, un coste financiero importante.

**2ª.-** La normativa debe ser estrictamente respetada a pesar de las críticas que pudieran hallarse sobre determinados preceptos confusos y, sobre todo, por la falta de concreción

de muchas de sus medidas. Es lamentable que no se haya establecido límite temporal para medidas tan esenciales como la ejecución de los *Programas Plurianuales* de supresión de pasos, o para la eliminación de estas instalaciones en los distintos supuestos en que ello es preceptivo. Tampoco existe ninguna obligación presupuestaria, debidamente calendarizada, de destinar, aunque sólo sea en términos porcentuales, algunas cantidades para las señalizaciones. Pero, a pesar de todos los reparos posibles a estos preceptos, cuando menos que se cumplan, y se hagan cumplir, los limitados mandatos que se recogen en una normativa más voluntarista que ambiciosa.

**3ª.-** Se trata de un tema muy complejo en el que se confunden problemas de competencias funcionales y territoriales, criterios de titularidad de la jurisdicción de los pasos, de su eliminación y la asignación de sus costes, pluralidad de administraciones e instancias públicas y particulares afectados, etc. Para agravar el problema, su solución implica un alto coste; tanto que el conjunto de actuaciones e inversiones son, hoy por hoy, incalculadas. Por todo ello, cualquier fórmula de acuerdo y de coordinación se hace absolutamente imprescindible. Sin el apoyo y la colaboración principal de las Administraciones central y autonómica, el cumplimiento de las obligaciones establecidas será simplemente imposible para ayuntamientos y los particulares. Hay que establecer un marco normativo proporcional y coherente para afrontar el coste de estas actuaciones.

**4ª.-** La normativa es desatendida, pero también es cierto que las labores de divulgación y de promoción de su conocimiento son, más que nunca, esenciales para conseguir su cumplimiento. La tarea de sensibilización y atención hacia los pequeños municipios es improrrogable. Hemos comprobado el enorme confusionismo, cuando no desconocimiento absoluto, que existe entre los ayuntamientos sobre el ejercicio de estas competencias. De manera unánime se nos demanda un imprescindible trabajo de asesoramiento y apoyo técnico por parte de las Administraciones supramunicipales.

**5ª.-** La Junta de Andalucía debe asumir un auténtico impulso a la hora de abordar este grave problema generalizado en nuestro territorio. Entendemos que la medida previa e imprescindible es la realización de una programación sobre el tratamiento que se le ha de dar a todos y cada uno de los pasos a nivel, ya sea su supresión, la adopción de un sistema de protección o la puesta al día de su señalización. Evidentemente, al tratarse de una planificación a largo plazo, habrá que priorizarla con criterios tales como: momento de circulación, siniestralidad, cercanía entre pasos a nivel, incidencia en el tráfico urbano, visibilidad, etc.

Si pobre es el balance de las actuaciones de eliminación de pasos, también resulta inquietante el estado en se encuentran los que, en su inmensa mayoría, persistirán durante años sin ser suprimidos. Sin una actuación decidida creemos que no va a ser posible abordar, con seriedad y rigor, los problemas importantes y numerosos que presentan los pasos a nivel existentes en la Comunidad Autónoma.

Esperamos que este *"Informe sobre los pasos a nivel en Andalucía"* consiga ser para el Parlamento, autoridades y administraciones responsables un instrumento de trabajo realmente útil para la solución de este problema. Hasta entonces, mucho cuidado.

Andalucía, Enero de 1997.

