



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Miembro de la FENVI (Federación Española de Víctimas del Tráfico)

Por un pacto social y político

MEDIDAS URGENTES Y NECESARIAS PARA LUCHAR CONTRA LA VIOLENCIA VIAL PROPUESTAS POR STOP ACCIDENTES

STOP-ACCIDENTES, Asociación de Ayuda y Orientación a los Afectados por Accidentes de Tráfico, demanda MEDIDAS PREVENTIVAS Y REIVINDICA CAMBIOS URGENTES en la forma de afrontar la siniestralidad en las carreteras. La mayor parte de los accidentes se pueden EVITAR y es NUESTRA RESPONSABILIDAD SOCIAL Y POLÍTICA intentar reducir el drama diario tan escalofriante de víctimas.

La INSEGURIDAD VIAL debe ser una PRIORIDAD POLÍTICA Y SOCIAL. Sin esta premisa no será posible aplicar con eficacia las medidas necesarias para la prevención de la accidentalidad. Éstas han de tomarse, con la mayor inmediatez posible y aplicarse con rigor y eficacia para no perder su credibilidad, en todos los ámbitos con algún tipo de responsabilidad en esta lacra social.

- 1. PREVENIR**
- 2. AYUDAR**
- 3. EDUCAR**

OBJETIVO: CERO ACCIDENTES

JUSTICIA

Exigimos una justicia inmediata preventiva y eficaz que incida sobre un comportamiento responsable y sobre la reeducación de las conductas peligrosas.

- Necesidad de una **LEY INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL**.
- **REFORMA DEL BAREMO** de las indemnizaciones que pueden percibir las víctimas de accidentes de circulación y sus familiares por el Seguro Obligatorio de Automóviles, totalmente desfasado desde su puesta en funcionamiento en 1995 que debe ser actualizado, pues sus actuales cuantías son claramente insuficientes, y adecuándolo a los derechos y a las indemnizaciones del resto de países de la Comunidad Económica Europea.

Con mejoras en la **NORMATIVA LEGAL EN RELACION A LAS VÍCTIMAS**:

- NO aplicación de reducción indemnizatoria en materia de Responsabilidad Civil a menores de edad, mayores de 70 años e incapaces, por principios de justicia social.
 - NO aplicación de reducción indemnizatoria en materia de Responsabilidad Civil a ciclistas (legislaciones europeas sobre medio ambiente y potenciación del uso de la bicicleta).
 - **RESTRINGIR** la aplicación de “culpa exclusiva de la víctima” a supuestos excepcionales (dolo), al estar cubiertas las víctimas por el Seguro Obligatorio y su función socializadora, para atender las indemnizaciones básicas.
 - Cobertura sanitaria en accidentes de tráfico con cargo al Seguro Obligatorio de Automóviles con libre elección del Centro Sanitario, y NO aplicación de reducción o coparticipación en materia de gastos sanitarios para garantizar su curación y tratamientos.
- Modificar la **LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL**, en especial respecto a los plazos que afectan a las víctimas de accidentes de tráfico, valor del sobreseimiento libre sin instrucción previa, y valoración de los dictámenes médicos periciales y de ingenieros que puedan ser aportados por las víctimas de accidentes de tráfico, así como regulación relativa a controles de alcoholemia y drogas de forma imperativa para los distintos Cuerpos de Seguridad del Estado para todos los conductores implicados en un accidente de tráfico.
 - Mejoras en el **CODIGO PENAL** en los delitos con resultado de homicidio imprudente y lesiones cometidos utilizando un vehículo a motor, así como tipificar la reincidencia en los delitos contra la seguridad del tráfico con los delitos de resultado de lesiones o fallecimiento derivados de accidentes de tráfico.
 - **MODIFICACION DE LA LEY DEL MENOR**: los delitos de tráfico cometidos por menores en los que se ha causado la muerte de alguna persona o ha quedado malherida, no lleva aparejado el ingreso en ningún centro de internamiento en régimen cerrado. Lo máximo es el régimen abierto, y teniendo en cuenta el delito cometido es un contra sentido, máxime cuando al cumplir la mayoría de edad, los delitos que haya podido cometer siendo menor se le “borran”, no tienen antecedentes penales ninguno.
 - Para el delincuente / reincidente: **INMEDIATEZ DE LA SANCIÓN**: retirada carné, custodia y/o decomiso del vehículo (acuerdo sobre medidas cautelares). Etilotest antiarranque como complemento de la sanción penal.

- Aprobación de un **PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN LOS ATESTADOS PARA TODO EL TERRITORIO NACIONAL** que se cumpla siempre en caso de accidentes con daños personales para eliminar diferencias entre los distintos cuerpos de seguridad y que garantice la información necesaria para esclarecer las causas y responsabilidades del accidente.
- Potenciar el **ERAT Y DIRAT** (Unidades de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) para la reconstrucción de accidentes de tráfico y trasladar sus sistemas y formación a las Policías Autonómicas y a todas las Policías Locales.
- **FORMACIÓN DE LOS FUTUROS JUECES y FISCALES** en materia de seguridad vial, con participación de las Asociaciones de Víctimas en sus escuelas de formación, para conocer la dimensión humana de este problema y disponer de más recursos humanos y económicos.
- **LA VOZ DE LAS VICTIMAS en los juicios.** *Que las familias dispongan de un tiempo para explicarse, que se escuche “la voz de la familia”, ser la voz de aquellos que ya no están.*
- Potenciar por mediación del **Observatorio de Seguridad Vial** una armonización de nuestro sistema legal con la Justicia que se aplica en **Europa** en materia de Seguridad Vial. Las legislaciones más técnicas y proporcionadas de Europa obtienen resultados.

SEGURIDAD VIAL

El rigor y la eficacia en la aplicación de las medidas de seguridad vial y de la utilización de las novedades tecnológicas en este campo son indispensables.

- Impulsar la creación de una **AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL.**
- Creación de un **ORGANISMO QUE COORDINE EFICAZMENTE TODOS LOS MINISTERIOS IMPLICADOS** en la mejora de la seguridad vial
- **MÁS EFICACIA DEL CONSEJO INTERMINISTERIAL** con carácter interinstitucional (Europa, comunidades y municipios) basado en una evaluación permanente de los **PLANES ESTRATEGICOS.**
- Carácter permanente de LA COMISION DE SEGURIDAD VIAL en el Congreso
- DOTACIÓN DE MEDIOS económicos y humanos adecuados de las Fuerzas de Seguridad del Estado. **MAYOR PRESENCIA POLICIAL** para sancionar con rigor las conductas más peligrosas: Controles de alcoholemia/droga en los lugares adecuados. Incrementar los controles de velocidad: redes de radares automáticos en vías secundarias. La recaudación debe destinarse para la seguridad vial. **CONTROLES PREVENTIVOS.**
- Control estricto e inmediato de la **PUBLICIDAD** de vehículos a motor para contrarrestar los mensajes que atentan contra valores y principios de seguridad vial. Prohibir la publicidad del alcohol y la venta en autopistas y gasolineras.
- **MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO.** Impulsar el transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril.
- Atención especial en los núcleos urbanos para **CALMAR EL TRÁFICO.** “ZONAS 30” en centros escolares y residenciales.
- Dedicar presupuestos para una **MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA.**
- Promocionar el concepto del “**COCHE CÍVICO**” para reducir la agresividad de los coches, su velocidad y la polución, a la fabricación.

INFRAESTRUCTURAS

- Crear un **CENTRO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES**, que coordine e impulse los diferentes protocolos necesarios para una mejora de la seguridad vial: **atestados y auditorias**.
 - AUDITORIAS DE SEÑALIZACIÓN Y CARRETERAS con un registro central público de auditorias realizadas para su seguimiento. Credibilidad, tipografía, y ubicación de las señales, su elevado número, deterioro, y su colocación prestan a confusión.
 - DISEÑO DE CARRETERAS: PREVENTIVAS Y PALIATIVAS. Inversión en vías públicas, destinadas a solventar los problemas que puedan ser causa directa o indirecta de siniestros de tráfico: puntos negros, pasos a nivel, falta de arcén, asfalto en mal estado, etc.
 - Modificar los artículos correspondientes de la Ley de Tráfico, circulación y vehículo a motor que se refiere a la CONFIGURACIÓN DE AUTOPISTAS Y AUTOVIAS para que se haga constar que en la separación de ambos sentidos de circulación debe colocarse una medianera para impedir la invasión de los carriles contrarios que son causa de múltiples accidentes mortales.
 - Eliminar de la LEY DE CARRETERAS la denominación de VIA RAPIDA.
 - Que se proceda con urgencia a modificar los TCA, también en vías secundarias.
 - Sistemas de marcaje en autopistas y autovías para SEÑALAR LAS DISTANCIAS DE SEGURIDAD A RESPETAR ENTRE VEHÍCULOS.
 - INCREMENTAR LA SEGURIDAD de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas, ciclomotores. Sustitución de los antiguos guardarailes por sistemas menos agresivos para los motociclistas.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

- Exigencia legal de elementos de seguridad en los coches para homologarlos en España. EQUIPAMIENTO DE SERIE EN TODOS LOS VEHÍCULOS CON LOS ÚLTIMOS SISTEMAS DE SEGURIDAD activa y pasiva: *Airbag, Abs, Eps*, detectores de peatones, sistemas *e-call, etilotest* al arranque para el infractor reincidente, etc. Aplicar incentivos fiscales.
- Dotar urgentemente el transporte escolar de sistemas de retención obligatorios.
- CAJAS NEGRAS de serie en los vehículos.
- Exigir a la UE la instalación de SISTEMAS DE CONTROL DE VELOCIDAD DE SERIE en los vehículos. Aplicar incentivos fiscales (suprimir el IVA)
- Control administrativo de un REGISTRO PÚBLICO DE FALLOS MECÁNICOS de vehículos.

AYUDA A LOS AFECTADOS

Se necesita una RED DE ASISTENCIA PARA TODAS LAS VÍCTIMAS Y AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO (sólo existe en caso de catástrofe) para:

- Una coordinación eficaz de los SERVICIOS AVANZADOS DE EMERGENCIA en todo el territorio nacional. Ley de tiempos “Minuto de oro” para acudir al lugar del accidente y profesionalización (Bomberos, ambulancias, etc.)
- Una FORMACIÓN PSICOLÓGICA CONTINUADA para todos los implicados que participan en las primeras intervenciones del accidente de tráfico así como de la acogida en el hospital. **PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN en el ámbito hospitalario.**
- Crear **OFICINAS DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS** para una mejor **ORIENTACIÓN A LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES** con establecimiento de sistemas de información para el conocimiento de sus derechos y de las acciones que pueden ejercitar, de apoyo y ayuda socio-psicológica que oriente hacia las diferentes ayudas sociales, asociaciones, etc. (ver GUIA PRÁCTICA DE STOP ACCIDENTES DE AYUDA Y ORIENTACIÓN PARA LOS AFECTADOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, Teléfono de atención a víctimas de siniestros, etc.)
- .- Conocer **LOS COSTES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO** para invertir más en su prevención. Realizar las encuestas del **MÉTODO DE LA DISPOSICIÓN AL PAGO**, donde se pregunta a los entrevistados cuánto estarían dispuestos a pagar por conseguir una cierta reducción en el riesgo vial.

EDUCAR

Crear una CULTURA DE LA SEGURIDAD VIAL que permita una mayor sensibilización social. Se han de promover cambios de comportamientos con proyectos de concienciación y una mayor INFORMACIÓN.

- La EDUCACIÓN VIAL debe formar parte del currículo escolar a lo largo del proceso educativo y con especial rigor integrándose en una educación en valores para un COMPORTAMIENTO RESPONSABLE.
- Crear asignaturas de EDUCACION y SEGURIDAD VIAL en los programas universitarios. Formación de formadores
- MOVILIZAR A LA JUVENTUD con proyectos de sensibilización.
- Sensibilizar a los colectivos más vulnerables: mayores, inmigrantes, etc.
- Aplicar el CODIGO DEONTOLOGICO DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN
- COMUNICAR MEJOR para informar y sensibilizar

FORMACIÓN:

- Control riguroso del titular del Centro de Formación Vial responsable de la formación y del reciclaje del infractor.
- Obligatoriedad de asistir a la formación teórica y mejor formación práctica: conducir en condiciones adversas, etc.

- Obligatoriedad de una formación más rigurosa de los profesionales, con horas de prácticas antes de salir ala carretera.
- MEDIDAS DE FINANCIACIÓN para obtener el Permiso de conducción para el conductor joven, emigrante, que le permita una mejor formación. (Para suprimir la homologación actual).
- Controles médicos eficaces en el momento de la obtención o renovación del permiso de conducir: Implicar al medico de atención primaria.

Estas medidas nacen de un análisis de la realidad, de la simple lógica, de estudios sobre las causas de la siniestralidad y de experiencias implantadas con éxito en otros países. Su aplicación depende sobre todo de que haya una voluntad política decidida a ponerlas en práctica.

EXIGIMOS a los políticos rigor y voluntad de cambio. Sólo ellos tienen por LEY las competencias y los presupuestos necesarios.

En España algo hemos conseguido del objetivo de la UE de lograr reducir a la mitad los siniestros de tráfico para el 2010, pero no podemos estar satisfechos mientras no se cumpla el programa de medidas y para ello, EXIGIMOS COMPROMISOS POLÍTICOS PARA ACABAR CON ESTA MASACRE.

Stop Accidentes – Enero 2011