



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**  
Asociación SIN ANIMO DE LUCRO de ámbito nacional reconocida de UTILIDAD PÚBLICA e inscrita en el Registro de Asociaciones del Ministerio del Interior con fecha de 22 de Noviembre de 2000 con N° Nacional 167202 de la Sección 1ª nif:G 62484480

## ***Por un pacto social y político***

### **MEDIDAS URGENTES Y NECESARIAS PARA LUCHAR CONTRA LA VIOLENCIA VIAL PROPUESTAS POR STOP ACCIDENTES 2012**

No podemos estar satisfechos mientras haya víctimas inocentes en siniestros de tráfico evitables

El éxito sin precedente en la historia de la seguridad vial que se ha conseguido durante estos 8 años en España, logrando reducir en el 2011 la siniestralidad un 50%, en dicho periodo nos debe de alentar para impulsar la seguridad vial como una política prioritaria de Estado.

La sociedad aprueba en su gran mayoría las medidas acordadas, aunque todavía consideramos imprescindible la responsabilidad del Gobierno y el compromiso de toda la ciudadanía para realizar cambios *urgentes y necesarios* tanto en el ámbito de la prevención como de la ayuda a las víctimas para crear la cultura de la seguridad vial.

Se ha conseguido tener uno de los mejores resultados en Europa. Ahora se está colaborando a nivel mundial con la *Década de acción para la seguridad vial* y la *Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial* y España es y debe ser uno de los ejemplos a seguir.

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

**OBJETIVO: CERO VÍCTIMAS**

**JUSTICIA**

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

- **Se deben concluir los estudios de la Comisión para la REFORMA DEL BAREMO** de las indemnizaciones que reciben las víctimas de accidentes de circulación y sus familiares a través del Seguro Obligatorio de Automóviles, ahora totalmente desfasado desde su puesta en funcionamiento en 1995 y 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.
  - Intervención del **Ministerio Fiscal** en todos los procesos penales por siniestros con alguna persona fallecida o con heridas graves.
  - **Modificación del Código Penal**, en lo relativo a los artículos de los delitos de tráfico, ampliando las **penas** a cumplir cuando ocurra un **fallecimiento y/o herido grave**, y que la pena impuesta se cumpla en su integridad, sin posibilidad de reducción de la misma. Así como tipificar la reincidencia en los delitos contra la seguridad del 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 llevan aparejado el ingreso en ningún centro de internamiento en régimen cerrado. La pena máxima es el régimen abierto y teniendo en cuenta la gravedad del 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”, y dejar de tener antecedentes penales.
  - 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.

- Corregir las diferencias existentes entre la **sanción administrativa y la penal** que crean una cierta impunidad y un desequilibrio (ver multas, retirada de permiso, cursos, etc.)
- 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.
- Interrelación entre los diferentes **cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado** en cuanto a **conductores** que han sido **sentenciados y/o sancionados** y como consecuencia de ello tengan retirado su permiso de conducir.
- **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 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.
- Inclusión de la seguridad vial en todos los **debates parlamentarios** importantes —de investidura, sobre el estado de la nación— con expresa rendición de cuentas del desarrollo de los planes de seguridad vial. Máxima **implicación institucional** y **consenso político** en temas de seguridad vial.

## 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 las medidas internacionales que mejores resultados obtienen y transmitir modelos a los países en desarrollo, con especial atención a los países latinoamericanos, y en apoyo del **Decenio de Acción de la Seguridad Vial de la OMS**.
- Creación de un **organismo que coordine eficazmente todos los ministerios implicados** de manera transversal en la mejora de la seguridad vial
- Crear un **Consejo Nacional de Seguridad Vial**, que sustituya a los vigentes Consejo Superior y Comisión Interministerial y en el que participen las entidades y organizaciones auténticamente comprometidas con la seguridad vial 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 y móviles 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 atenten contra valores y principios de seguridad vial. Prohibir la publicidad del alcohol y su venta en autopistas y gasolineras.
- **INCENTIVAR EL USO DEL 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. Desarrollar Planes de seguridad vial urbana.
- Fomentar 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 CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y SEÑALIZACIÓN DE 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,** con especial atención a la red secundaria. 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, sendas peatonales junto a la vía sin separación física, etc.
  - Modificar los artículos correspondientes de la Ley de Tráfico, circulación y vehículos 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 causa de múltiples accidentes mortales.
  - Eliminar de la **LEY DE CARRETERAS** la denominación de **VIA RAPIDA.**
  - Que se proceda con urgencia a modificar los tramos de concentración de accidentes (TCA) también en vías secundarias.
  - Consolidar y extender la **metodología** de la **Directiva Europea** sobre gestión de la seguridad en las infraestructuras viales, en la conservación y explotación de nuestras carreteras.
  - **INCREMENTAR LA SEGURIDAD** de los colectivos más vulnerables: peatones, ciclistas, ciclomotores. Sustitución de los antiguos guardarrailes 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 que hayan demostrado su coste- efectividad: *Airbag, ABS, ESP,* 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, dotados de tres puntos de anclaje.
- Incluir 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)
- Proyecto LAVIA (Limitador adaptado automáticamente a la velocidad, conectado con GPS) en vía de experimentación en varios países Europeos.
- 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 en la acogida en el hospital. Comunicación de la mala noticia. Protocolo de actuación en el **ámbito hospitalario**.
- Incorporar **psicólogos especializados en urgencias y emergencias**, en las urgencias de los hospitales, para que las víctimas (de tráfico, violencia, catástrofes, atentados, etc), ya sean heridos o familiares, tengan, desde el primer momento, la asistencia psicológica que necesitan y que ésta no se limite al momento inmediatamente posterior al siniestro, sino que se alargue el tiempo necesario que el paciente necesite.
- Establecer las **OFICINAS DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS en todas las Comunidades autónomas** para una mejor orientación a las víctimas y sus familiares proporcionando información para el conocimiento de sus derechos y de las acciones que pueden ejercitar, para apoyar y ofrecer 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.). el modelo de OAV recientemente implantado en Catalunya, es el modelo a seguir.
- Difundir el estudio realizado por la DGT y la Universidad de Murcia sobre **LOS COSTES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO** para invertir más en su prevención.

## EDUCAR = PREVENIR

Crear una CULTURA DE LA SEGURIDAD VIAL que permita un mayor compromiso 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

## INVESTIGACIÓN

- Desarrollar proyectos de investigación encaminados a **mejorar el conocimiento** científico en materia de siniestralidad vial, que nos permitan conocer las causas de los accidentes para así **poder tomar las decisiones** y medidas **necesarias**.
- Unificar y compartir las **estadísticas** de los cuerpos de policía/guardia civil con las de la red de hospitales y/o compañías de seguros para poder **conocer el número de fallecidos y heridos graves y el tipo y gravedad de sus lesiones**.

## 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 práctica: conducir en condiciones adversas, etc.
- Obligatoriedad de una formación más rigurosa de los profesionales, con horas de prácticas antes de salir a la 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 médico 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 hemos conseguido el 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 porque de la vida todos somos responsables.*

Stop Accidentes – Enero 2012