



POR UN PACTO SOCIAL Y POLÍTICO

PROPUESTA DE LAS ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS A LOS PARTIDOS POLÍTICOS

En la última década se ha conseguido un descenso notable en el número de siniestros, heridos y muertos en Europa, y España ha sido uno de los países con mejores resultados, gracias a una política de seguridad vial basada en el **consenso** y en la **responsabilidad compartida** entre las administraciones públicas y la sociedad civil (asociaciones, fundaciones, clubs de automovilistas, universidades, medios de comunicación, empresas...).

Sin embargo, para nosotros, casi 3.000 muertos y miles de heridos graves, aún son muchos, sobre todo, si tenemos en cuenta que los siniestros de tráfico son evitables. Por tanto, nuestro objetivo es:

CERO VÍCTIMAS

Reconocemos que se han tomado importantes medidas y que la sociedad se ha sensibilizado. Ahora hay que **consolidar** lo conseguido y **no bajar la guardia**, porque si no, los accidentes volverán a subir, como ha ocurrido en otros países (Francia, por ejemplo).

Por ello, las Asociaciones de víctimas y prevención de accidentes de tráfico (**STOP ACCIDENTES, PAT-APAT Y AESLEME**), tres entidades sin ánimo de lucro y con un amplio currículum en materia de seguridad vial, trasladan a los partidos políticos esta serie de propuestas, con la esperanza de que las incluyan en sus respectivos programas electorales, de cara a las elecciones generales, que se celebrarán el 20 de noviembre de 2011, y constituyan un **compromiso** para la **próxima legislatura**.

1. LA SEGURIDAD VIAL, UNA PRIORIDAD POLÍTICA.

Para que la sociedad civil perciba que el nuevo gobierno confiere el grado de **prioridad** que reclaman las víctimas de accidentes a la prevención de accidentes de tráfico, serían necesarias como mínimo las siguientes acciones:

- Que en el **programa electoral** se recoja un **apartado** dedicado a la **seguridad vial** con las acciones propuestas para hacer frente a los accidentes de tráfico y sus consecuencias
- Que la Seguridad Vial siga siendo una de las **prioridades del gobierno**.
- Máxima **implicación institucional** y **consenso político** en temas de seguridad vial.
- **Dotación Presupuestaria e incentivos fiscales** para que se puedan desarrollar las propuestas.



- Creación de un **Órgano de Gobierno** (Secretaría de Estado, Agencia ..) adscrita a la presidencia o vicepresidencia del gobierno, siguiendo las recomendaciones del Banco Mundial, con capacidad para **coordinar** los diferentes **ministerios** y los diversos niveles de **administración** y con **financiación** suficiente para desarrollar, desde un punto de vista integral, las prioridades y actuaciones necesarias para seguir mejorando la seguridad vial.
- Potenciar la **Comisión Parlamentaria de Seguridad Vial**, confiriéndole el carácter de **permanente**, así como capacidad de iniciativa legislativa y responsabilidad de aprobar los planes nacionales de seguridad vial y fiscalizar su cumplimiento.
Además, se le podría ampliar las competencias en áreas muy ligados a la Seguridad Vial como, “Eco-Movilidad y Sostenibilidad”.
- Promover un **Pacto Social por la Seguridad Vial**
- 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 tienen retirado su permiso de conducir.
- 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.
- 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.
- **Participar** activamente en las instituciones internacionales o en el **Parlamento Europeo**, **proponiendo mejoras** en seguridad vial como: las **cajas negras**, limitación de la velocidad máxima en la fabricación, y/o limitadores de velocidad en todo vehículo a motor, cierre automático de alcohol –**alcolock**- , etc.

2. JUSTICIA

- **Inmediatez** de la justicia y aplicación estricta de la ley.
- Agilizar los procedimientos judiciales y mejorar la atención **a las víctimas** en los Tribunales de Justicia.



- Intervención del ministerio **Fiscal** en todos los procesos penales por siniestros con alguna persona fallecida o con heridas graves.
- Modificación de la **Ley de Enjuiciamiento Criminal**, para que sea obligatoria la prueba de alcohol, tras el ingreso hospitalario de los conductores de los vehículos implicados en un accidente.
- **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.
- Modificación de la **Ley del Menor** en lo relativo a los **delitos de tráfico** cometidos por menores y en los que el hecho ha causado un **fallecimiento y/o un herido grave**, en el sentido de que la medida a imponer, sea la de inclusión en un Centro de Menores y la retirada del carné de conducir, o la imposibilidad de obtenerlo por un tiempo no menor a 4 años.
- Elaboración de **atestados** para la “protección de los derechos de las víctimas y familiares”, siguiendo unos **protocolos** unificados, y proporcionar la comunicación necesaria e información a las víctimas de su situación.
- Reforma del actual **Baremo de indemnizaciones**, desde una perspectiva de protección de las víctimas, de los usuarios más “vulnerables” y de un más justo resarcimiento de los perjuicios sufridos por las familias, como consecuencias de un siniestro de tráfico. Terminar los trabajos de la **Comisión**, creada por la Dirección General de Seguros, para elaborar una propuesta conjunta al Ministerio de Justicia.
- Crear una **Oficina de Atención a las Víctimas de siniestros de tráfico**, o ampliar las funciones de las oficinas existentes, que están dedicadas a “violencia de género o violaciones” donde ya existe la “**orientación legal**” y la “**atención psicológica**”.

3. SANIDAD

- Establecer unos tiempos de referencia en el sistema de urgencias y emergencias sanitarias, para disminuir el tiempo de respuesta “**hora dorada**” y trasladar al herido lo antes posible al centro hospitalario mas adecuado a su lesión.
- 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.

- **Ampliar** el número de “**Unidades de Daño Cerebral**” a aquellas Comunidades Autónomas donde no existan.
- Mejorar y ampliar la “**Rehabilitación Integral**” de los lesionados medulares y cerebrales, sobre todo en áreas tan importantes como la psicología, neuropsicología y logopedia.
- Conseguir que los **médicos** de Atención Primaria, así como los Especialistas que conocen las enfermedades y medicamentos que toman sus pacientes, y que son incompatibles temporal o definitivamente con la conducción, puedan **trasladar a la Administración** dicha información, sin incumplir la ley de protección de datos.
- Mejorar la revisión médico-psicológica de los futuros conductores y realizar **inspecciones de los centros de reconocimiento** para garantizar el rigor de los mismos.
- Examen ocular obligatorio para conductores con los permisos A y B cada 10 años y cada 5, para los mayores de 65 años.

4. EDUCACIÓN

- **Ampliar** el contenido de **educación vial** en la asignatura de “**educación para la ciudadanía**” o implantar una **asignatura obligatoria** a lo largo del currículo escolar, incidiendo en la transmisión de valores cívicos y sociales, eco- movilidad sostenible, responsable y segura.
- Establecer, en los **planes de estudios universitarios**, grados o postgrados de **especialización**, para la **capacitación** necesaria para **realizar** las **Auditorias de Seguridad Vial y Planes de Movilidad y Accesibilidad**. Estas titulaciones son imprescindibles para tener mejores carreteras y ciudades cada vez más sostenibles, donde peatones, personas discapacitadas, ciclistas y conductores convivan en un entorno más amable y seguro.

5. FORMACIÓN

- **Revisar** el sistema de **obtención del permiso** de conducir, ampliar el número de preguntas y respuestas para que sea más riguroso obtener el carné de conducir.
- Mejorar la formación de los nuevos conductores, incluyendo un mínimo de **10 horas de clases teóricas obligatorias presenciales de seguridad vial**.
- **Requerir** un **número obligatorio** de **formación teórico-práctica** previa a la **convalidación de permisos** obtenidos en el extranjero.
- Fomentar los “**cursos de conducción segura**” como forma de actualización de los conocimientos de los conductores, principalmente para las personas con poca experiencia o demasiados años de carné.



- Establecer la **conducción acompañada** (siguiendo las recomendaciones del parlamento europeo) a partir de los **17 años**, para mejorar el aprendizaje de los futuros conductores; y así conseguir que desarrollen mayores habilidades en el manejo del vehículo y mejor competencia para la toma de decisiones antes de acceder al permiso de conducir.

6. 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**.

7. INFRAESTRUCTURAS

- 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 las dotaciones presupuestarias para **conservación** de carreteras (firmes, baches, barreras de seguridad, señales, etc).
- Continuar con la labor de eliminación de los **tramos de concentración de accidentes** y crear el marco normativo, para que los proyectos de corrección se contraten por procedimientos de urgencia.
- Instalación y **sustitución progresiva de los guardarrailes** por sistemas de protección, que impidan que los motoristas fallezcan o resulten gravemente heridos, en aquellos tramos cuyas características técnicas lo hagan aconsejable.
- Incluir, de manera **obligatoria**, las **auditorías de Seguridad Vial** en todos los proyectos de nueva construcción y en aquellos de conservación o modificación, con determinado índice de accidentalidad o intensidad diaria de tráfico.
- Creación del marco normativo adecuado para que los proyectos de **corrección de tramos** peligrosos o de concentración de **accidentes** se contraten por **procedimientos de urgencia**, como si se tratase de obras en tramos afectados por desastres o catástrofes naturales.

8. VEHÍCULO

- Propiciar que los fabricantes de automóviles acorten los plazos de **incorporación de** los avances tecnológicos de seguridad activa y pasiva como elementos de serie en los vehículos. Ello exige la creación de un marco de beneficios fiscales suficientemente incentivador.



- **Impulsar** un Plan Prever para facilitar la **renovación del parque automovilístico**, incentivando la adquisición de coches seguros y ecológicos.
- Promover la instalación de “**alcolocks**” en los vehículos de conductores profesionales, conductores con menos de 2 años de carné y personas con problemas de adicción al alcohol y vehículos con titularidad de las administraciones.
- Llevar chalecos reflectantes, para todos los pasajeros, para que en caso de accidente, todos puedan salir del vehículo con él puesto.

9. ENTORNO URBANO

- Para ayudar a calmar el tráfico y reducir el riesgo de atropello en nuestras ciudades (y en base a la recomendación del parlamento europeo) pedimos establecer “**zonas 30**” en las calles de un **único carril circulatorio**, donde la velocidad máxima permitida sea 30 km/h.
- Establecer como obligatorio el uso del **casco a los ciclistas en zona urbana**. Mejorar la **accesibilidad** de las **ciudades** (cumplimiento LIONDAU), para que las personas discapacitadas que deban usar una silla de ruedas o muletas, puedan desplazarse por sus ciudades, sin ninguna barrera (bordillos, escaleras..)

El modelo de “sociedad de las prisas” debe de contrarrestarse por un modelo de sociedad que reclama una eco-movilidad sostenible y segura.

Madrid 19 de octubre 2011