



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

Por un pacto social y político

MEDIDAS URGENTES Y NECESARIAS PARA LUCHAR CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

PROPUESTAS DE STOP ACCIDENTES 2014

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

Hemos logrado alcanzar en España durante estos años una reducción de la accidentalidad que se debe sobre todo a la puesta en marcha de medidas de sanción y control y pone de relieve que todavía no hemos conseguido crear la cultura de la seguridad vial.

Los cambios inadecuados que quieren introducirse en el Proyecto de Reforma del Código Penal (despenalización de las faltas), nos hace temer que pueda producirse un aumento de la impunidad e incrementar la victimización.

Cumplimos con nuestro compromiso de trabajar en beneficio de la seguridad vial, en beneficio de la vida, para realizar **cambios urgentes y necesarios** tanto en el ámbito de la prevención como en la ayuda a las víctimas.

Seguimos 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* porque de la vida todos somos responsables.

- 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.

- Es **URGENTE** que se tramite y se apruebe en el Congreso de los Diputados el Proyecto de Ley para la **REFORMA DEL BAREMO** (Sistema de Indemnizaciones a las Víctimas de los Accidentes de Tráfico), que ha sido realizado por una Comisión de Expertos con participación de las Asociaciones de Víctimas y del Sector Asegurador, para poder garantizar los derechos asistenciales y las compensaciones indemnizatorias que se ajusten a la normativa europea.
- 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 suficiente, y una adecuada valoración de los dictámenes médicos periciales y de ingenieros que puedan ser aportados por las víctimas de accidentes de tráfico, así como mejorar la 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.
- Aprobar el **PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DEL ESTATUTO DE LA VÍCTIMA DEL DELITO** que debería ser denominado **“ESTATUTO DE LA VÍCTIMA”**, pues al indicar “del delito”, se están excluyendo a las víctimas de los juicios de faltas que actualmente también está regulado en el vigente Código Penal y que debemos de luchar todos y con mucha fuerza, para que no sean despenalizadas las faltas, y para que todas las víctimas que sufren daños corporales estén incluidas en el citado “Estatuto de la Víctima”.
 - Modificar la **LEY DE TASAS**: Para no vulnerar el derecho a la tutela judicial, debiendo defenderse el derecho de todo ciudadano de poder acudir a los Tribunales de Justicia, y de una forma muy especial, las víctimas de accidentes de tráfico o derivadas de cualquier otro hecho, deben quedar exentas del pago de tasas judiciales.
 - Modificación del **CÓDIGO PENAL**, en lo relativo a los artículos referidos a los delitos de tráfico (homicidio o lesiones) y contra la seguridad vial, ampliando las **penas** a cumplir cuando se produzca 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 vial o por siniestros con resultados de lesiones o muerte.
 - **NO a los INDULTOS** por delitos cometidos contra la seguridad vial
 - Intervención del **MINISTERIO FISCAL** en todos los procesos penales por siniestros con alguna persona fallecida o con heridas graves.
- Modificación 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.
- Corregir las diferencias existentes entre la **sanción administrativa y la sanción 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, coordinando sus sistemas y su formación con las Policías Autonómicas y 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 VÍCTIMAS 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.

- Apoyo del **DECENIO DE ACCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA OMS** para impulsar las medidas internacionales que mejores resultados obtienen y transmitir modelos a los países en desarrollo, con especial atención a los países latinoamericanos.
- Evaluación permanente de los **PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL**.
- 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** e 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**.
- Incentivar el **“CAMINO ESCOLAR”** en las ciudades.
- 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 auditorías realizadas para su seguimiento. Credibilidad, tipografía, y ubicación de las señales, su elevado número, deterioro, y su colocación prestan a confusión, y pueden ser el origen de la producción de accidentes.
- **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.
- **CONFIGURACIÓN DE AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS** con la modificación de los artículos correspondientes de la Ley de Tráfico, circulación y vehículos a motor que se refieren, 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 la denominación de **VIA RAPIDA** de la Ley de Carreteras.
- Modificación urgente de 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 VULNERABLES**: peatones, ciclistas, ciclomotores. Sustitución de los viejos guardarrailes por sistemas de protección ante caídas de 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

Perfeccionar la **RED DE ASISTENCIA PARA TODAS LAS VÍCTIMAS Y AFECTADOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO** para:

- ⑩ 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.
- ⑩ 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.
- ⑩ Coordinar con las Asociaciones de Víctimas 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.).
- ⑩ 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 EDUCACIÓN 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.
- **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**.

FORMACIÓN

- **TÍTULO HOMOLOGADO** a nivel de formación profesional **PARA LOS PROFESORES DE FORMACIÓN VIAL**.
- 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 EN LOS CENTROS DE FORMACIÓN VIAL**.
- **RENOVAR CONOCIMIENTOS** del permiso de conducir.
- **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.

SOLICITAMOS a los políticos rigor y voluntad de cambio.

Sólo ellos tienen por LEY las competencias y los presupuestos necesarios para conseguir reducir la accidentalidad, en beneficio de la vida.

STOP ACCIDENTES

Diciembre 2014