

La seguridad vial debe ser una prioridad política y una política de Estado

MEDIDAS URGENTES Y NECESARIAS PARA LUCHAR CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

PROPUESTAS DE STOP ACCIDENTES 2016

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 siniestralidad vial que se debe sobre todo a la puesta en marcha de medidas de sanción y control, pero el actual repunte pone de relieve que todavía no hemos conseguido crear la cultura de la seguridad vial.

Las modificaciones que se han introducido en la Reforma del Código Penal (despenalización de las faltas), y en el Reglamento de circulación nos hace temer que pueda producirse un aumento de la impunidad e incrementar los siniestros en tráfico.

Consideramos un compromiso ineludible del Gobierno proteger el bienestar de sus ciudadanos, por lo que la seguridad vial debe entrar a formar parte de una política de Estado, igual que la educación y la sanidad. Se deben de 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 con la *Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial* porque de la vida todos somos responsables.

1. AYUDAR

2. PREVENIR

3. EDUCAR

OBJETIVO: CERO VÍCTIMAS

1.- AYUDA A LOS AFECTADOS

EXIGIMOS solidaridad con todas las víctimas inocentes que pierden la vida o sufren heridas en los mal llamados “accidentes” de tráfico, así como en los que sean AEREOS o FERROVIARIOS. Son catástrofes humanas inesperadas, cuyas trágicas consecuencias son individuales e igualmente dolorosas para todos los que los sufren, incluyendo familiares.

El recién aprobado **ESTATUTO DE LA VÍCTIMA DEL DELITO** debería contemplar a TODAS LAS VÍCTIMAS. Hemos podido constatar que no se menciona en el texto a las víctimas de los delitos de tráfico, que se sigue hablando de los juicios de faltas (aunque han desaparecido), y que en su Disposición Adicional 6ª concluye que se llevará a efecto el mencionado Estatuto sin presupuesto económico y sin dotación de personal. Consideramos que las víctimas de los siniestros viales debemos de estar incluidas en el mencionado Estatuto, y se debe de modificar el mismo en ese sentido, así como en dotarlo de presupuesto y de personal para su correcta puesta en funcionamiento.

Necesidad de:

- Crear una **SECRETARIA DE ESTADO QUE ATIENDA A TODAS LA VÍCTIMAS** y a sus familiares. Esto permitiría unir instituciones actualmente dispersas, reduciendo gastos, ya que un mismo profesional puede atender a cualquier víctima siempre que siga un protocolo de atención. **Con la MISION de coordinar una red de ayuda a las víctimas desde UNIDADES DE ATENCIÓN PARA TODAS LAS VÍCTIMAS**, ubicadas en los servicios sociales de los ayuntamientos o en las Oficinas de atención a las víctimas existentes en las sedes judiciales. (Se suprimen o modifican las actuales UVAT’S en las Jefaturas de tráfico de la DGT)

Observación: se podría coordinar o implantar el modelo existente en el Ministerio de Justicia que tiene oficinas SOLO en las Comunidades Autónomas de Castilla León, Castilla La Mancha, Extremadura, Murcia, Baleares y Ceuta y Melilla. (las otras CCAA tienen competencias transferidas)
<http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/es/servicios-ciudadano/oficinas-asistencia-victimas>

Elaborar un Protocolo de actuación necesario para su puesta en funcionamiento:

- **Escuchar, ayudar, orientar** a las víctimas y sus familiares proporcionando información para el conocimiento de sus derechos y de las acciones que pueden ejercitar. Ofrecer **apoyo psicológico** y derivar hacia las diferentes **ayudas sociales** disponibles realizando siempre un seguimiento. **Acompañar** en todo lo que soliciten las víctimas.
- Coordinar con las Asociaciones de Víctimas existentes en el territorio nacional que ofrecen un espacio solidario y cercano debido a sus vivencias y experiencias semejantes.
- Ofrecer una información de atención a víctimas en las redes sociales, pagina web, **número de teléfono único para todas las víctimas**.

Necesidad de:

- **FORMACIÓN** de todos los profesionales implicados (trabajador social, psicólogo, juristas, médicos, etc.) para que las víctimas desde el primer momento, reciban la asistencia que necesitan.

*Un estudio realizado por la DGT y la Universidad de Murcia sobre el **VALOR MONETARIO DE UN VIDA ESTADÍSTICA Y EL CÁLCULO DE LOS COSTES SOCIALES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO** en el año 2011 determina el valor de ¡1,4 millones € por 1 fallecido en accidente de tráfico!*

Un costo humano y económico inasumible que se puede evitar

2.- PREVENIR

JUSTICIA

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

- **Modificar la LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL, en especial respecto a los plazos que** afectan a las víctimas de siniestros 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 siniestros de tráfico, así como mejorar la regulación relativa a controles de alcoholemia y drogas de forma imperativa para todos los implicados en un siniestro de tráfico.
- Modificación del **CÓDIGO PENAL**, en lo relativo a los artículos referidos a los delitos de tráfico (homicidio o lesiones) y contra la seguridad vial, que la pena impuesta se cumpla en su integridad, sin posibilidad de reducción de la misma. Que no se juzgue sólo el hecho ocasionado, sino que se tenga en cuenta y en consecuencia se incremente la pena, dependiendo del número de personas lesionadas/fallecidas como consecuencia del mismo. 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 dejan 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.)
 - **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.
 - DOTACION ECONOMICA para los Fiscales Delegados de Seguridad Vial. Que la figura del Fiscal Delegado, no sea sin remuneración y sin relevación de funciones.
 - **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 programas electorales y 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 UNITED NATIONS** 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 MOVILIDAD 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 en la fabricación.
- Cumplir las recomendaciones de la **Resolución aprobada por la Asamblea General de UN el 15 de abril de 2016** con las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 y el Plan Mundial para el Decenio de Acción.

INFRAESTRUCTURAS

- **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. Sustitución de los actuales guardarrailes por otros que no causen lesiones/muertes a los usuarios.
- **CONFIGURACIÓN DE AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS** con la modificación de los artículos correspondientes de la Ley de carreteras 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 siniestros mortales.
- Modificación urgente de los **TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES (TCA)** sobre todo 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. Sendas peatonales fuera de la vía en las vías secundarias.

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*, (entrara en vigor en 2018) *etilotest* al arranque para el infractor reincidente, etc. Aplicar incentivos fiscales.
- Dotar urgentemente al **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/ISA** (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.**

3.- EDUCAR

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**: peatones mayores, inmigrantes, etc.
- **COMUNICAR MEJOR** para informar y sensibilizar.
-

FORMACIÓN

- **TÍTULO HOMOLOGADO** a nivel de formación profesional **para los profesores de formación vial**.
- Modificar la Ley de circulación para que sea obligatorio para los profesionales del taxi la obtención del carnet de conducir el BTP, C y D.
- 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, en el momento de la renovación del permiso de circulación.
- **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
ENERO 2016**