

## MEDIDAS URGENTES Y NECESARIAS PARA LUCHAR CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

### PROPUESTAS DE STOP ACCIDENTES. Año 2021

Queremos crear alianzas, movilizar a la sociedad, compartir conocimientos y experiencias para transformar las políticas públicas y alcanzar resultados exitosos e innovadores en nuestra movilidad.

Asumimos el reto de construir entornos más seguros para la sociedad y todos los usuarios de las vías. Consideramos se deben implementar medidas con una visión integral para conseguir nuestro objetivo **CERO VÍCTIMAS**.

*El enfoque **Sistema Seguro**, también denominado Visión Cero, reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo y que los seres humanos, los vehículos y las infraestructuras viales deben interactuar de tal manera que se garantice un alto nivel de seguridad.*

### Nuestra cadena de valor es **AYUDAR, PREVENIR y EDUCAR**

Miembros



Adherimos




## AYUDAR A LOS AFECTADOS





**EXIGIMOS** la puesta en marcha del **ESTATUTO DE LA VÍCTIMA DEL DELITO** (aprobado por el Congreso de los Diputados Ley 4/2015,27 de abril) y que debería contemplar a **TODAS LAS VÍCTIMAS**. Hemos podido constatar 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 este Estatuto debe contemplar a todas las víctimas de hechos violentos sin distinción y especialmente los producidos en nuestra movilidad, como son los siniestros aéreos, ferroviarios y de tráfico, son hechos violentos e inesperados que matan o dejan mal heridos a seres inocentes y sus familias necesitan una protección, no solo jurídica sino también social y emocional.


Solicitamos:

 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 misión de coordinar una RED DE ATENCIÓN INTEGRAL PARA TODAS LAS VÍCTIMAS DE HECHOS VIOLENTOS** ubicadas en los servicios sociales de los ayuntamientos o en las Oficinas de atención a las víctimas existentes en las sedes judiciales.

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.

## TOMAR ACCIÓN = OBJETIVO: CERO VÍCTIMAS

**ADHERIMOS A LOS OBJETIVOS DESARROLLO SOSTENIBLE** <sup>1</sup>por responsabilidad y para cumplir las recomendaciones aprobadas 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 DE DESARROLLO SOSTENIBLE y EL 2º PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN**. Nos comprometemos a trabajar conjuntamente con todos los responsables implicados privados y públicos, con los gobiernos autonómicos y locales y la sociedad civil para alcanzar las metas propuestas.





- Impulsar las medidas internacionales que mejores resultados obtienen y transmitir modelos a los países en desarrollo, con especial atención a los países latinoamericanos

## PREVENIR Y EDUCAR






### OBJETIVO 3: GARANTIZAR UNA VIDA SALUDABLE Y PROMOVER EL BIENESTAR PARA TODOS EN TODAS LAS EDADES

**3.Meta5 Fortalecer la prevención y el tratamiento del abuso de sustancias adictivas, incluido el uso indebido de estupefacientes y el consumo nocivo de alcohol. Siendo uno de los principales factores de riesgo, se debe actuar:**

-  Tolerancia cero, **aumentar los controles preventivos**.
-  **Etilo test** al arranque para todos los transportistas, especialmente en el transporte escolar y para el infractor reincidente, etc.
-  Prohibir la venta y publicidad del alcohol en gasolineras y en autopistas.
-  Endurecimiento de la ley para reincidentes y rehabilitación obligatoria para conductores con problemas de adicción.

**3.Meta6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.**

-  Crear una **Secretaría de Estado de Movilidad** que permita desarrollar una política integral de movilidad siguiendo el enfoque del Sistema Seguro y poder ejercer una gestión institucional con todas las administraciones implicadas en la aplicación de medidas de seguridad vial, así como de la utilización de las nuevas tecnológicas.
-  **Máxima implicación institucional y consenso político**. Pacto de Estado en los **debates parlamentarios** importantes —de investidura, sobre el *Estado de la nación*— con expresa rendición de cuentas del desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial.
-  Evaluación permanente de los **planes estratégicos de movilidad**

<sup>1</sup> <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>




#### OBJETIVO 4: GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN INCLUSIVA, EQUITATIVA Y DE CALIDAD Y PROMOVER OPORTUNIDADES DE APRENDIZAJE DURANTE TODA LA VIDA PARA TODOS.


La educación es la base para mejorar nuestra vida y el desarrollo sostenible.

**4.Meta7 De aquí a 2030, asegurar que todos los alumnos adquieran los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para promover el desarrollo sostenible, entre otras cosas mediante la educación para el desarrollo sostenible y los estilos de vida sostenibles, los derechos humanos, la igualdad de género, la promoción de una cultura de paz y no violencia, la ciudadanía mundial y la valoración de la diversidad cultural y la contribución de la cultura al desarrollo sostenible**

Políticas publicas activas de transformación de las conductas de riesgo:

 La **educación vial debe ser obligatoria, transversal** y formar parte del currículo escolar a lo largo de todo el proceso educativo integrándose en una **educación en valores** para inculcar un comportamiento responsable.


 Asignaturas de educación para la seguridad vial en los **programas universitarios**.

 **Compromiso social y cultural** en colaboración con las administraciones locales y CC.AA. Se han de promover cambios de comportamientos con proyectos de concepción del riesgo y una mayor información.


 **Movilizar a la juventud** siendo ellos co-participes y proactivos.


 **Sensibilizar y formar a los colectivos en situación de más vulnerabilidad:** peatones, mayores, inmigrantes, etc.


 **Colaborar con los medios de comunicación** para informar, formar y sensibilizar. Especial atención con las RRSS.


 Control estricto e inmediato de la **publicidad** de vehículos a motor para contrarrestar los mensajes que atenten contra valores y principios de seguridad vial.


#### 4.c: Formación de formadores:

 **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 e impartir clases de sensibilización a los futuros conductores, con testimonio de las víctimas.


 **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.




### OBJETIVO 9: CONSTRUIR INFRAESTRUCTURAS RESILIENTES, PROMOVER LA INDUSTRIALIZACIÓN SOSTENIBLE Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN.


**9.Meta1** *Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos*


 **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 siniestros.


 **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** modificando los artículos correspondientes de la Ley de carreteras que se refieren, para que conste 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. Zonas de descanso cada 30km.

 Modificación urgente de los **tramos de concentración de siniestros viales (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 en situación de vulnerabilidad: peatones, ciclistas, ciclomotores. **Sendas peatonales fuera de la vía en las vías secundarias.**

 El Parlamento europeo <sup>2</sup>aprobó el 16 de abril 2019 las nuevas normas para mejorar la seguridad en la carretera e incluir obligatoriamente en los vehículos nuevos: **Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción ADAS** (a partir de 2022)


 Aplicar incentivos fiscales sobre los **elementos de seguridad** y el equipamiento de serie en todos los vehículos con los últimos sistemas de seguridad activa y pasiva.

 Incluir **cajas negras** de serie en los vehículos.

 Dotar urgentemente al **transporte escolar** de sistemas de retención obligatorios, dotados de tres puntos de anclaje.

 Control administrativo de un **registro público de fallos mecánicos de vehículos.**

 Instalación de **tacógrafos en las furgonetas** dedicadas al transporte de mercancías.

 Exigir la participación del testimonio de las víctimas en la obtención del CAP (Certificado de Aptitud Profesional) a los transportistas tanto de viajeros como de mercancías





---

<sup>2</sup> <https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20190307STO30715/seguridad-vial-nuevas-medidas-europeas-para-reducir-los-accidentes-de-trafico>





## OBJETIVO 11: LOGRAR QUE LAS CIUDADES Y LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS SEAN INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES


**11. Meta2.** *Proporcionar acceso a **sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos** y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad*

-  **Desarrollar Planes de movilidad urbana.** Atención especial en los núcleos urbanos para calmar el tráfico. **Zonas 30km/h y 20km/h** delante de los centros escolares y residenciales.
-  Crear calles peatonales e impulsar el uso de la bicicleta en las ciudades
-  Incentivar e implantar el “**CAMINO ESCOLAR**” en todas las ciudades
-  Trabajar desde un urbanismo inclusive y de urbanidad para los habitantes.

**11.Meta6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo** per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

-  **Incentivar el uso del transporte público** e impulsar el transporte de mercancías y pasajeros por ferrocarril.
-  **Reducir la potencia inútil de los vehículos a la fabricación,** reduce la contaminación. Seguir el ejemplo de la marca VOLVO **que limita la velocidad de todos sus vehículos a 180km/H**

**11.Meta7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y **espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles**, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.

-  Facilitar el acceso a todas las personas en situación de vulnerabilidad, eliminar todas las barreras arquitectónicas con especial atención en los entornos de residencias de personas mayores y entornos escolares.






## 16. PROMOVER SOCIEDADES, JUSTAS, PACÍFICAS E INCLUSIVAS


*Para hacer frente a estos desafíos y construir sociedades más pacíficas e inclusivas, es necesario que se establezcan reglamentaciones más eficientes y transparentes, y presupuestos gubernamentales integrales y realistas.*


**16.Meta1 Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.**


**16.Meta3** Promover el estado de derecho en los planos nacional e internacional y garantizar la igualdad de acceso a la justicia para todos.


**16.Meta6** Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas.


 **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.

 **Juzgados penales especializados en delitos contra la seguridad vial** donde se resuelvan de forma preferente los procesos judiciales con víctimas fallecidas o lesiones graves. Obtendremos JUSTICIA para las víctimas y PREVENCIÓN al aplicarse las penas.


 **Juzgados civiles especializados en responsabilidad civil** donde se resuelvan con rapidez las reclamaciones de víctimas de accidentes de tráfico o daños sanitarios. Obtendremos CALIDAD y PRONTITUD en las resoluciones.


 **Urgente aprobación de las nuevas bases técnicas del sistema de indemnizaciones** consensuadas en la Comisión del Seguimiento de Baremo para mejorar los derechos de las víctimas. Actualizar las bases técnicas del 2012 que han quedado desfasadas, para avanzar en los derechos de las víctimas.


 **Mejorar los convenios de asistencia sanitaria a las víctimas de los accidentes de tráfico y libre elección de centro**, con la participación de las Asociaciones de Víctimas para garantizar la mejor calidad asistencial. Obtendremos recuperación de la salud si disponemos de todas las pruebas y medios necesarios para una asistencia sanitaria de máxima calidad con libertad de elección..

 **Modificar las prestaciones por discapacidad: son bajas y en algunos casos inexistentes debido al grado de discapacidad determinado. Las víctimas con secuelas necesitan cuidados, tratamientos y elementos ortopédicos de un gran coste económico**





 **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. 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 dejan de tener antecedentes penales.


 **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 para los Fiscales Delegados de Seguridad Vial.

 **. NO a los indultos** por delitos cometidos contra la seguridad vial.

#### **Pedimos:**

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

 **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.



### **OBJETIVO 17: REVITALIZAR LA ALIANZA MUNDIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.**

**17.Meta 17** *Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de **la sociedad civil**, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas*

Para cumplir nuestros objetivos y los ODS, exigimos resultados:

**SOLICITAMOS a los políticos actuar con voluntad de cambio.** Sólo ellos tienen por LEY las competencias y los presupuestos necesarios para conseguir reducir la siniestralidad vial, en beneficio de la vida.

**STOP ACCIDENTES 2021**