

## PROPUESTAS PARA LAS ELECCIONES GENERALES DE NOVIEMBRE 2011

### 1. Introducción.

La última década ha supuesto un cambio importante en la visión política de la seguridad vial – la seguridad de los ciudadanos en su movilidad en la vía pública – con un descenso notable en el número de siniestros, heridos y muertos.

Aún cuando se reconoce todo el trabajo hecho, el esfuerzo no es suficiente, sobre todo desde el punto de vista de los afectados y de los ciudadanos que consideramos que la estructura política de un país tiene como primer objetivo cuidar la vida y la salud de los seres que componen la sociedad.

Es por esto que la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico y su sección de Afectados instan a los partidos políticos para que incluyan en sus programas electorales medidas importantes para lograr una continua y decisiva mejora de la seguridad vial en España.

### 2. Víctimas y Afectados

El número de heridos y muertos en la movilidad en España ha disminuido significativamente en la estadística diaria, mensual y anual.

Sin embargo debe quedar claro para los políticos que el número total de afectados y víctimas que han sufrido un siniestro en la movilidad en España, crece todavía cada día, cada mes y cada año.

Con la evolución positiva actual todavía se tardará unas decenas de años antes de que este grupo de ciudadanos empiece a disminuir.

El coste económico (poco contabilizado en nuestra sociedad) de años de sufrimientos físicos, mentales y sentimentales es enorme. Crece cada año por haber más y más afectados en el país.

Se ha dado un paso al entender que el problema existe, pero todavía se han adoptado pocas decisiones para acabar con una lacra que es el resultado de la tolerancia de la propia sociedad. Se da más importancia al hecho de fomentar la movilidad individual con velocidades no aptas para el ser humano, que a la integridad física y mental del ciudadano.

Hay que cambiar esta tolerancia perjudicial por una protección del ciudadano, por una reparación más justa de los daños y un reconocimiento desde la propia sociedad (que

ha consentido estas situaciones desgraciadas). Es un mensaje que P(A)T considera primordial en una sociedad que piensa que los valores humanos deben tener prioridad.

P(A)T propone así:

- ✓ Iniciar un debate sobre la responsabilidad de la sociedad en la seguridad vial y un cambio de valores que anteponga una movilidad humana a unos desplazamientos individuales que buscan velocidad y prioridad.
- ✓ Creación de oficinas de apoyo a víctimas y afectados que permitan el conocimiento de sus derechos y facilite moverse en un sistema complicado y enfocado a valores económicos antes que a las necesidades humanas.
- ✓ En relación con lo anterior, creación de un procedimiento para asesorar y ayudar a la justa reparación de los daños y perjuicios y la recuperación y la reinserción de víctimas y afectados.
- ✓ Abrir un debate sobre los derechos de los víctimas y afectados (cambios en la legislación) que reequilibre la balanza entre sus derechos y los derechos de los agresores de la vía. El sistema es demasiado garantista hacia los agresores viales y no defiende con la suficiente convicción a los víctimas y afectados.
- ✓ El valor de la vida y la integridad física del ciudadano, en sus movimientos en la vía pública, debe recibir un respaldo claro desde los partidos políticos, sus dirigentes y desde el Parlamento. Se trata de un debate de contenido tanto moral como económico. El ciudadano y su salud debe ir por delante de otros objetivos en la sociedad.

### 3. Contención

Una parte importante de los accidentes mortales son por colisión frontal. Tiene que ver con la impaciencia de los conductores en adelantar un vehículo que les precede, pero también con el factor de seguridad de la prohibición de adelantar, que se aplica mal por las administraciones y es desconocido para los conductores.

Se permite adelantar en demasiados lugares y se evita alargar la prohibición cerca de curvas.

La situación se complica por varios factores:

- vegetación que crece y no estaba previsto en el proyecto de la carretera, limitación de distancias de visibilidad.
- Un número relevante de conductores que circulan a velocidades superiores a las del proyecto de la vía.
- conductores que se impacientan por estar detrás de otro vehículo.

Hay mejoras en la distribución de velocidades que pueden ayudar a disminuir este problema.

- El número de vehículos que circulan manifiestamente lentos está disminuyendo. Los camiones entorpecedores están desapareciendo y ello limita la necesidad de adelantar.
- Las diferencias entre velocidades de los vehículos está disminuyendo lentamente.

También sería importante que el Congreso de los Diputados (Comisión de Seguridad Vial), con la Dirección General de Carreteras realice una valoración de las necesidades de ampliar las distancias de visibilidad/seguridad para establecer las prohibiciones de adelantar.

P(A)T defiende la necesidad de limitar las situaciones donde un conductor ocupa el espacio de otro para ganar unos pocos segundos. P(A)T considera que el derecho a adelantar no existe como tal. Es una posibilidad si las condiciones de seguridad lo permiten.

#### 4. Mercancías

La competitividad en la carretera, y en especial en las autopistas es un tema candente. Hay empresas de transporte, especialmente con furgonetas, que contratan conductores que se exponen a altos riesgos llevando mercancías entre grandes urbes a velocidades por encima de lo permitido por la ley.

P(A)T recomienda una acción política-legal, en el Congreso de los Diputados, para garantizar que una empresa, cuyos conductores repetidamente exceden los límites de velocidad, sea sancionada con multa y inmovilización del vehículo.

Al no exceder, por ahora, el conductor los 200 km/h en autopista, el hecho no es delito y tampoco afecta a la empresa. Velocidades cerca de los 200 km/h en una furgoneta llena de mercancías, es un grave riesgo para los demás conductores – aparte del propio conductor-empleado.

#### 5. Plan Estratégico

Se ha aprobado el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo de reducir el número de muertos anuales en las vías españolas en un 40 %. Es un objetivo factible, pero requiere colaboración de todas las administraciones a todos los niveles y de todos los ciudadanos. Es por tanto de vital importancia que los partidos políticos se unan en los mensajes y actuaciones para mejorar la seguridad vial.

- Aumentar la importancia de las decisiones conjuntas del Consejo Superior de Seguridad Vial, pudiendo ser un referente para las actuaciones de las CCAA, las Diputaciones y los municipios.
- Lograr que el conductor entienda que la seguridad vial es básica para la salud de la población en todos los ámbitos – hasta en la carretera, camino y calle menos transitada.
- Implicar más a las diferentes asociaciones de prevención y de ayuda a víctimas y afectados para lograr que una voz más potente con el mensaje del deber ciudadano de comportamiento prudente y respetuoso llegue a todos los conductores (coches, furgonetas, camiones, autobuses y motos).

#### 6. Mensaje de velocidad

Trabajar para moderar el mensaje de la velocidad en la sociedad. Hay diferencia entre el mensaje que llega a los espectadores de un trial de motos (habilidad y destreza) y el



de un Gran Premio de motor. El GP (sea de moto o coche) transmite la osadía y pericia de quién obtiene el premio en combinación con la velocidad. No es suficiente, para compensar esta osadía, que algún piloto sea entrevistado cada cuantos meses diciendo "prudencia".

Cuando un conductor ha tomado algo de alcohol o drogas - todavía existen - desaparece la prudencia y esta osadía - "yo puedo, yo controlo" - emerge y crea muchos momentos de riesgo.

Estas situaciones se notan más en los GGPP de motociclismo, cuando un gran número de conductores salen a carreteras sin la prudencia necesaria.

Los mensajes en los medios - hasta en vallas publicitarias - incitan a los conductores normales a una competitividad peligrosa. P(A)T invita a los partidos políticos a iniciar un debate sobre la relación entre la violencia vial e imprudencia transmitidas por diferentes medios y el comportamiento incívico de un número significativo de conductores en las vías públicas.

Los mensajes sobre la velocidad deben ser inequívocos y pedagógicos. Hay muchos argumentos para una moderación de la velocidad. La mejor medida de seguridad es la prudencia.

## 7. Transmisión a la EU

Los diferentes organismos internacionales desde la ONU y la OMS hasta la UE se han implicado en el objetivo de salvar vidas en las calles y carreteras de los estados miembros.

Normalmente se escucha en España, que tal o cual norma se aprueba por imposición legal o exigencia de la UE o de Bruselas.

Poco se escucha de una iniciativa de un partido español, o del Congreso de los Diputados, que llega a Bruselas o a Nueva York. Sería deseable una actuación proactiva de la administración española y proponer iniciativas a la UE, la OMS, la OIIT, la OECD, en la ONU y en muchos otros foros internacionales que ayuden a aumentar la seguridad vial.

## 8. Peatones

El caminar es el modo de transporte más usado en España y en el mundo. Una parte notable de los muertos en la vía pública son peatones. (Muchas de estas muertes no son registradas como ocurridas en las vías públicas). Este hecho requiere un trato de deferencia por los legisladores y por los partidos políticos. Hay planes y estrategias para muchas cosas, pero falta un debate político, técnico y legislativo para subsanar esta falta de atención hacia una gran mayoría de los ciudadanos que se mueven a pie - muchos obligatoriamente.

9. Algunas **propuestas** podemos resumirlas en:

- **Actuaciones pro-seguridad vial de carácter general:**

- ✓ La **seguridad vial** debe ser declarada una **prioridad de Gobierno** con máxima implicación institucional. Consenso político en temas de seguridad vial. Declaración pública de objetivos pidiendo la colaboración de todos los ciudadanos para conseguirlo. **Pacto social pro-seguridad vial**.
- ✓ Creación de un **órgano del gobierno** (Secretaría de Estado, Agencia, etc.) que reúna las **competencias en seguridad vial** y **coordine** desde una **visión integral** las políticas, prioridades y actuaciones necesarias para conseguir que nadie muera o resulte con heridas graves en un siniestro de tráfico. Si no es así establecer un **Plan de Gobierno de Seguridad Vial** con un enfoque multidisciplinar e integral.
- ✓ Mantener la **Comisión de Seguridad Vial** con carácter **permanente** y realizar un **debate anual** sobre la seguridad vial, la situación vial y medidas a tomar en el pleno del Congreso de los Diputados.
- ✓ Trasladar **iniciativas sobre seguridad vial** a las instituciones internacionales o el Parlamento Europeo. Temas como cajas negras y limitadores de velocidad en todo vehículo a motor, cierre automático de alcohol –alcolock- y otros muchos pueden ser planteados.
- ✓ Incrementar las actuaciones en **educación vial y formación**, incidiendo en la transmisión de valores cívicos y sociales y principios de seguridad y respeto a las normas y a los demás. Potenciar la asignatura de educación para la ciudadanía e incluir una “educación para la movilidad sostenible, responsable, serena y segura”. Revisión del sistema de obtención del permiso de conducir.
- ✓ Reforzar los **Planes de Seguridad Vial**, dedicando mayores presupuestos a las actuaciones – tanto en zona urbana como interurbana. Potenciar las acciones de seguridad vial en zona urbana mediante más **Planes locales de seguridad vial** y más ayuda a los municipios. Acciones de todo tipo, desde educación vial hasta actuaciones en puntos negros y auditorías.
- ✓ Estudiar y proponer una “**Ley Urbana de movilidad**”, adaptada a las necesidades y características de los núcleos urbanos y al sistema y definiciones que deben imperar en las calles para conseguir una movilidad sostenible, responsable, segura y serena. Por ejemplo la definición de Zonas 30.
- ✓ Realizar **auditorías de seguridad vial** en carreteras. Las auditorías deben ampliarse a proyectos relacionados con la gestión del tráfico y la movilidad. También conviene impulsar una actuación municipal de auditorías de seguridad vial en los proyectos municipales relacionados con la red

vial y la gestión de la movilidad.

**- Actuaciones pro-víctimas:**

- ✓ **Conocimiento cuantitativo de los siniestros:** Clara voluntad de conocer la envergadura real del problema de la inseguridad vial y el número total de víctimas y afectados en toda la red vial. Unificar las **estadísticas** de los cuerpos de policía con las de la red de hospitales y/o compañías de seguros.
- ✓ **Conocimiento cualitativo de los siniestros:** Impulsar los **estudios** necesarios para conocer detalladamente la situación y las secuelas de los siniestros en la vía pública en afectados y víctimas. Los afectados (miles de nuevas realidades al año) se encuentran en una situación de indefensión por la ignorancia de los efectos y secuelas que producen los siniestros del tráfico.
- ✓ Creación de una **oficina de atención a las víctimas de siniestros de tráfico**, al objeto de informar, asesorar y ayudar a las personas afectadas por un siniestro, con una atención psicológica inmediata, y orientación sobre aspectos legales, jurídicos, ayudas públicas, atención médica y psicológica a medio y largo plazo y toda aquella información sobre recursos y ayudas públicas y privadas que pueda ofrecer nuestro sistema. Las víctimas deben sentirse arropadas por el sistema y no debemos añadir más ansiedad, desorientación y sufrimiento al derivado directamente del siniestro de tráfico.
- ✓ **Agilizar los procedimientos judiciales** -ahorra mucho sufrimiento a las familias- y mejorar y dignificar el trato recibido en los Tribunales de Justicia. Mayor dotación de recursos humanos y económicos. **Intervención del ministerio fiscal** en todos los siniestros con alguna persona fallecida o con heridas graves. Obligatoriedad de la **prueba de alcohol** tras el **ingreso hospitalario** de los conductores de los vehículos. Elaboración de **atestados** bajo la óptica de "protección de los derechos de las víctimas y familiares", siguiendo unos protocolos unificados. Comunicación e información a las víctimas y seguimiento de su situación.
- ✓ Reformar el actual **Baremo** o **sistema de valoración de las secuelas y cálculo de indemnizaciones** adoptando reconociendo el carácter de víctimas de los siniestros de tráfico a los familiares de las personas fallecidas y lesionadas. Incluir las secuelas psicológicas, daños patrimoniales, lucro cesante y aquellos daños y perjuicios que afecten a las víctimas y sus familias como consecuencia del siniestro, cumpliendo la función social y de protección y justo resarcimiento a las víctimas, según el principio de indemnización íntegra que establece la resolución 75 del Consejo de Europa

## 10. Declaraciones



Desde P(A)T se pide a los partidos políticos que incluyan en sus programas ante las elecciones generales del veinte de noviembre próximo alguna de estas reflexiones y necesidades de la sociedad española y que den prioridad a la seguridad vial en sus declaraciones con un claro compromiso por conseguir que ninguna persona fallezca o resulte herida por el hecho de moverse por las calles y carreteras de España.

La Dirección de P(A)T y miembros de la Junta Directiva