



PREVENCIÓN  
DE ACCIDENTES  
DE TRÁFICO

desde  
**1968**

## PROPUESTAS A LOS PARTIDOS POLITICOS SOBRE MOBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL ELECCIONES GENERALES - 23 Julio 2023

1. Presentación
2. Propuestas para programas electorales

---

### 1. Presentación

Hace escasamente un mes hemos tenido unas elecciones municipales, y autonómicas en algunas CCAA, y una de las cosas que se ha visto es que ha ganado protagonismo la movilidad en los debates y que hay una evidente inquietud entre la población sobre este tema. A pesar de ello, vemos que los responsables políticos no acaban de tomarse en serio este tema y si no veamos la evolución de la seguridad vial en los últimos años que ha sido desoladora y ha causado mucho dolor en muchas familias y impacta directamente en el bienestar y la salud de los ciudadanos.

No deberíamos olvidar que tenemos tres objetivos para los próximos años plenamente vigentes y alcanzables si apostamos seriamente por ellos:

- El **objetivo** general de **Visión Cero** para el año **2050 (cero personas fallecidas o heridas graves a causa de la movilidad)**, implica una **renovación** completa de las normativas y normas relacionadas con la movilidad y una alta implicación de los poderes públicos. De este cambio se ha hablado poco por parte del Estado.
- El **objetivo** de la **Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**: En setiembre de 2020 fue proclamado por Naciones Unidas y tiene como meta **reducción del 50 % de fallecidos y heridos graves en la movilidad entre 2021 y 2030**, instando a los gobiernos a implementar políticas y programas que lo hagan posible. Es la tercera década de acción y lamentablemente la anterior no alcanzó los objetivos marcados.
- Lograr que la **seguridad vial** sea un **tema omnipresente** en el debate público (como afortunadamente está ocurriendo con el cambio climático y la contaminación). Es importante que sea un tema de actualidad política y pública.



PREVENCIÓN  
DE ACCIDENTES  
DE TRÁFICO

desde  
**1968**

El incumplimiento con los objetivos marcados parece no preocupar incluso a los partidos políticos y responsables públicos. Es como si el tema de la muerte en carreteras y ciudades no fuera no fuera importante ya que pocas declaraciones y comentarios hemos oído.

Y sin embargo, según datos provisionales de la DGT, **hasta el 30 de junio de 2023 han fallecido en las carreteras 500 personas**, y es una barbaridad. ¿Podemos seguir admitiendo que se asuman las muertes en las calles y carreteras a causa de la movilidad con total normalidad? Pues nosotros creemos que no y además sabemos la receta para acabar con ello, pero hay que comprometerse, hay que actuar de forma decidida y no olvidar que como dirigentes políticos tienen una corresponsabilidad y en sus manos también está acabar con el goteo diario de víctimas de tráfico

P(A)T quiere contribuir a la necesaria mejora de la movilidad de las personas, que debe basarse en la seguridad vial y la protección de la salud y el medio ambiente y para ello en este documento propone a los partidos políticos incluir una serie de **medidas y acciones en sus programas electorales** pero sobre todo en su actuación política una vez pasadas las elecciones, adoptado la seguridad vial como un tema de máxima prioridad para la salud y el bienestar de la población.

## 2. Propuestas para los dirigentes políticos

- 1) Situar la movilidad de las personas y la seguridad vial como una **prioridad del mandato y de la legislatura** adoptando el compromiso de la **“Visión Cero”**
  - Declaración formal en el debate de investidura
  - Declaraciones públicas periódicas sobre temas de seguridad vial y movilidad, por parte del Presidente de Gobierno y ministros)
  - Establecer las prioridades y fijar objetivos acordes con el visión cero y los objetivos de la Unión Europea.
  - Implicación de todos los diputados en estos objetivos; la seguridad vial no debe ser tema de confrontación política
  - Adoptar un cambio de nomenclatura en seguridad vial y dejar de hablar de accidentes, por la connotación que conlleva, y hablar de siniestros.

### 2) Cambios legales

Hace tiempo que necesitamos un nuevo enfoque en las leyes y normas que regulan este ámbito, que deben estar inspiradas en la visión cero, la movilidad sostenible, saludable y segura, la movilidad desde la óptica de las personas y el enfoque preventivo y la transversalidad con los temas de sostenibilidad, salud y bienestar social y de las personas.

Algunas propuestas serían:



- **Ley de Seguridad Vial y movilidad de las personas**, y reglamentos y otras normas de desarrollo, con nuevos contenidos adaptados a la realidad actual y las nuevas formas de movilidad y una nueva óptica y prioridades, pasando de la óptica del parabrisas a la vista del peatón y la protección de los vulnerables.
- **Código Penal**, adaptando la regulación a nuestro entorno europeo y estableciendo claramente la posibilidad de penas alternativas, retiradas preventivas del permiso de conducir, comiso del vehículo, y otras que no son aplicadas en la actualidad.
- **Estatuto de la Víctima** con la incorporación nominada de las víctimas de tráfico o de la movilidad.
- **Creación de los Juzgados especializados de seguridad vial**, con la formación, especialización y la sensibilización necesarias, tanto de ámbito penal como civil.
- Establecer las **Auditorias de Seguridad Vial** obligatorias en todas las calles y carreteras para mantener los estándares de seguridad vial

### 3) Educación para la movilidad

Es básico invertir en educación y creemos que se debe prestigiar en los centros educativos y trasladar la importancia de la educación para la movilidad, con una visión transversal, de hábitos de salud, medio ambiente y seguridad vial y valores de respeto a las normas de convivencia, a los demás y a la vida.

### 4) El permiso de conducir

La regulación del permiso, desde la obtención hasta el final de la etapa es determinante para una reducción de la siniestralidad y un entorno más seguro, amable y sostenible.

- Adaptar el modelo de los cursos de sensibilización para la recuperación de puntos a la **obtención del permiso de conducir**, con sesiones presenciales obligatorias para la sensibilización y el testimonio de víctimas)

- **Cursos de sensibilización para la recuperación de puntos** : ante el cambio que se ha producido recientemente estamos muy preocupados dado nos tememos que pueda afectar a la calidad de los cursos y lo que es más grave al efecto reeducador y de sensibilización que ha tenido hasta la fecha. Por ello se debe garantizar la participación de las asociaciones de víctimas de tráfico para el testimonio de las víctimas y garantizar a su vez la calidad de los cursos o en su caso, , establecer que la recuperación de puntos no sea automática, si no que se tenga que realizar algún tipo de prueba por parte de la DGT.

- **Reincidentes**: Los años del sistema del permiso por puntos han demostrado un problema con los conductores reincidentes y no se han aplicado medidas hasta ahora. Debe regularse:

- un máximo en el número de cursos por persona
- adoptar un enfoque de salud, ya que en muchos casos se trata de un problema de adicción y por tanto el curso no sirve para nada y pierde su función reeducadora y de sensibilización, sirviendo sólo para poder conducir un cierto tiempo más. Se deben ofrecer programas específicos y limitaciones



en la conducción (como la instalación obligatoria de alcohollocks) y no permitir curso ni conducción. Son personas que tienen un problema de salud y cuando conducen son también un peligro para la salud de los demás.

## 5) Prevención

- Aprovechar las tecnologías disponibles para ayudar a salvar vidas: incorporación obligatoria de los sistemas de seguridad activa y pasiva en todos los vehículos (no sólo opcional o en lata gama), instalación de alcohollocks (inicialmente en conductores profesionales, reincidentes,.. y progresivamente a todos los vehículos y conductores), instalación de limitador de velocidad o limitación de fábrica más acorde con los límites existentes en carreteras y autopistas, dispositivos de control de fatiga y distracciones, ...
- Obligatoriedad de utilizar **medidas de seguridad en vehículos de dos ruedas y VMP** y otros similares (casco, algún elemento reflectante en la ropa, ..), poniendo por delante la prevención.
- Extender el **seguro obligatorio** de responsabilidad civil de vehículos a motor a todos vehículo que se mueva por calles y carreteras y por tanto que pueda hacer daño a alguien, incluidos los VMP y las bicicletas eléctricas. Los derechos y indemnizaciones a las víctimas tienen que ser los mismos sin distinguir el tipo de vehículo o artilugio que la haya atropellado.
- Aumentar la dotación de **agentes de tráfico** y número de patrullas en carretera.
- Establecer planes de **control de velocidad y de alcohol y otras drogas**: el alcohol, otras drogas y medicamentos y la velocidad son los principales factores de siniestralidad, especialmente la de más graves consecuencias y hay que actuar decididamente para erradicarlos y explicarlo claramente a la ciudadanía.

## 6) Post-crash

En P(A)T prestamos una **atención y orientación integral a las víctimas** –psicológica, jurídica, social, humana, ..- y ello requiere de reconocimiento y soporte público. Se ha de dar un paso por parte de la administración para dar la respuesta que víctimas y familiares merecen, reconociendo sus derechos y su situación, con una **respuesta más ágil y “fácil”** y extendiendo la atención integral que requieren.

También es imprescindible el **reconocimiento** de las llamadas **víctimas indirectas** (familiares y seres queridos de una persona fallecida o con secuelas permanentes en un siniestro de tráfico) como **“víctimas”** con los derechos inherentes a ello.

Además de todo lo anterior, pedimos que puesto que la convocatoria electoral ha hecho decaer la aprobación de la llamada “Reforma del Baremo”, Ley 35/2015 de 22 de setiembre de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, en la nueva legislatura se retome como una prioridad, ya que incluye 50 mejoras al sistema actual en beneficio de las víctimas, en especial las de mayor



PREVENCIÓN  
DE ACCIDENTES  
DE TRÁFICO

desde  
1968

gravedad y grandes lesionados, y es una propuesta consensuada y aprobada para su tramitación en julio de 2020.

**Víctimas y vulnerables piden protección y atención. Los dirigentes políticos tienen responsabilidad y nuestros representantes deben explicarnos sus planes para protegernos y evitar tantas desgracias en la movilidad.**

**Por la Junta de P(A)T**

Si tienen alguna duda o comentario sobre el tema pueden ponerse en contacto con P(A)T:  
[pat-apat@pat-apat.org](mailto:pat-apat@pat-apat.org) o 93 301 37 78