

# THINK GAUR EUSKADI 2020

## SEGURIDAD VIAL

### Introducción.-

La Organización Mundial de la salud realizó un informe sobre accidentes de tráfico publicado en el 2004 (OMS. La seguridad vial no es accidental. <http://whqlibdoc.who.int/paho/2004/927531599X.pdf>).

La OMS manifiesta en su estudio, que las lesiones causadas por el tránsito constituyen un importante problema de la salud pública, pero desatendido, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados. De todos los sistemas con los que las personas han de enfrentarse cada día, los del tránsito son los más complejos y peligrosos. Se estima que, cada año, en el mundo mueren 1,2 millones de personas por causa de choques en la vía pública y hasta 50 millones resultan heridas. Las proyecciones indican que, sin un renovado compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años. Sin embargo, la tragedia que se esconde tras estas cifras atrae menos la atención de los medios de comunicación que otras menos frecuentes.

El *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* es el primer gran informe sobre esta cuestión publicado conjuntamente por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial. Subraya la preocupación de ambos organismos por el hecho de que los sistemas de tránsito inseguros estén dañando gravemente la salud pública y el desarrollo mundiales. Sostiene que la cifra de lesiones causadas por el tránsito es inaceptable y en gran medida evitable.

Por otra parte la Comisión Europea publicó el año 2004 ,el Libro Blanco " La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad"  
([http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/es/lb\\_es.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/es/lb_es.html))

Un promedio de 112 personas morían en las carreteras de la UE cada día; más de 40 000 al año. Estos costes humanos y económicos son inaceptables. En términos puramente económicos, los accidentes de carretera cuestan a la UE el 2 % de su PIB cada año.

La Comisión Europea ha establecido el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de aquí al 2010. Su voluntad es que los países de la UE logren este objetivo armonizando las sanciones por exceso de velocidad o por superar el límite de alcoholemia al volante y mejorando la señalización y las normas de seguridad de los vehículos.

En Euskadi estamos consiguiendo alcanzar estas cifras de reducción. En el informe anual de siniestralidad de la DGT se establece que somos la Comunidad Autónoma que desde el año 2003 ha tenido un mayor descenso de la siniestralidad (66,3%)

Pero esto no nos tiene que hacer bajar la guardia, sigue habiendo problemas en la accidentalidad entre los jóvenes y en la accidentalidad en los cascos urbanos, etc que se deben resolver. Por ello no tenemos que bajar la guardia y debemos establecernos unos objetivos.

### Objetivo General

AL igual que en los países escandinavos nos planteamos y proponemos a esta sociedad una "VISION 0" en materia de seguridad vial. Estos países que han adaptado este compromiso, son los que mejores cifras de siniestralidad vial tienen a nivel europeo.

## Objetivos específicos

Recientemente, en Junio de 2007, la Comisión Europea ha publicado el informe Supreme de buenas practicas en materia de seguridad vial en la Unión Europea ([http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/supreme\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/supreme_en.htm)).

Nuestro compromiso pasa por: analizar , recoger y dentro de nuestras competencias, poner en marcha todas aquellas que promuevan una mayor seguridad vial.

Entre otras podemos señalar:

- .\_ Establecimiento de Planes de Seguridad Vial con sus Objetivos.
- .- Mejoras de la Infraestructura Viaria
- .- Fomento de la Educación Vial y campañas de seguridad Vial
- .- Aplicación de la legislación en materia de Tráfico
- .- Atención a la víctimas, incluyendo el apoyo psicológico y mejorar la Normativa legal en materia indemnizatoria y de coberturas sanitarias con cargo a las Entidades Aseguradoras.
  - a) ACTUALIZAR URGENTEMENTE el BAREMO de las indemnizaciones que pueden percibir las víctimas y sus familiares del Seguro Obligatorio de Automóviles, desfasado desde su puesta en marcha en 1995 y adecuándolo a las cuantías habituales en la Comunidad Económica Europea, y a los niveles del citado Seguro Obligatorio que han entrado en vigor en España el 01.01.2008.
  - b) Mejorar la NORMATIVA LEGAL EN RELACION A LAS VÍCTIMAS:
    - NO aplicación de reducción indemnizatoria en materia de Responsabilidad Civil a menores de edad o mayores de 70 años (personas inimputables y materia social).
    - NO aplicación de reducción indemnizatoria en materia de Responsabilidad Civil a ciclistas (legislaciones europeas sobre medio ambiente).
    - Medidas para RESTRINGIR la aplicación de "culpa exclusiva de la víctima" a supuestos excepcionales, al estar cubiertas las víctimas por el Seguro Obligatorio y su función socializadora, para atender las indemnizaciones básicas.
    - Ampliación de la cobertura sanitaria en accidentes de tráfico con libre elección del Centro sanitario, y NO aplicación de reducción o coparticipación en materia de gastos sanitarios para garantizar su curación y tratamientos.
  - c) ORIENTACIÓN A LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES con medidas informativas y facilitando la GUIA PRÁCTICA DE STOP ACCIDENTES DE AYUDA Y ORIENTACIÓN PARA LOS AFECTADOS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO con establecimiento de sistemas de información para el conocimiento de sus derechos y de las acciones que pueden ejercitar. (STOP LINE: Teléfono de atención a víctimas de siniestros, etc.)
- .- Mejora en la recogida y recopilación de datos de los accidentes