



Respuesta tras los siniestros de tránsito en los países de Iberoamérica.

Indicadores desde la óptica de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial

Propuesta de desarrollo del Pilar V del Plan Mundial de Acción de Seguridad Vial



FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL (FICVI)

- Fundada en Medellín (Colombia) en Febrero de 2010 está conformada por 15 Organizaciones de la sociedad civil de víctimas y afectados por los siniestros de tránsito en **13 países de Iberoamérica**: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela.
- **Misión:** promover el cambio cultural mediante la acción conjunta y coordinada de sus organizaciones federadas para promover y fortalecer la seguridad vial en la región de Iberoamérica y el Caribe.
 - **concientizar** a las instituciones implicadas y a la sociedad en general para eliminar la violencia vial y sus efectos
 - **impulsar** todas las actuaciones necesarias para que nuestros gobiernos consideren la seguridad vial, una política de Estado.

objetivo: cero víctimas

para lograr que nadie más tenga que sufrir el dolor de este flagelo

FUNDACIÓN MAPFRE

FUNDACIÓN MAPFRE es una institución sin ánimo de lucro creada por MAPFRE en 1975, que desarrolla actividades de interés general en España y en otros países para contribuir al bienestar social mediante la consecución de los siguientes fines:

- Seguridad de las personas y de sus patrimonios, con especial atención a la seguridad vial, la medicina y la salud.
- Mejora de la calidad de vida y de las personas.
- Difusión de la cultura, las artes y las letras.
- Formación e investigación en materias relacionadas con el seguro y la gerencia de riesgos.
- Investigación y divulgación de conocimientos en relación con la historia común de España, Portugal y los países vinculados a ellos por lazos históricos.
- Mejora de las condiciones económicas, sociales y culturales de las personas y sectores menos favorecidos de la sociedad

Las acciones de seguridad vial que desarrolla FUNDACIÓN MAPFRE se centran en la atención a todos los grupos de riesgo y los colectivos vulnerables relacionados con el tránsito, a través de la realización de actividades y de proyectos de investigación.

FUNDACIÓN MAPFRE es igualmente miembro del Comité de Cooperación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), es también socio fundador de Latin NCAP y miembro de la *Global Road Safety Partnership* (GRSP), el *European Road Safety Council* (ETSC) y la *United Nations Road Safety Collaboration* (UNRSC).

FUNDACIÓN MAPFRE



Por qué

Es el grito de dolor de las familias afectadas por un siniestro de tránsito ante la impotencia, la incompreensión y el desamparo que sufren.

Una pregunta desgarradora que no siempre han encontrado respuesta:

¿Por qué? Me la he preguntado desde el 22 de mayo de 2004 hasta la fecha y creo que será la pregunta sin respuesta que tendré hasta el día de mi muerte.

Después del siniestro, mi vida cambio, me volví una madre furiosa y enojada con la vida, con el conductor ebrio, con las leyes y con Dios. Claudia. México

Porque los jueces no ayudan y los fiscales tampoco. Porque el fiscal tendría que haber dictado otra sentencia y no la dictó. ¿Por qué? Realmente, la comunidad en ese momento no existe, te las arreglas sola como puedes. Mabel. Argentina

¿Por qué nadie hace nada al respecto? ¿Por qué a nadie le importa que tantos jóvenes mueran? ¿Por qué el Gobierno no hace nada? Me di cuenta de esta realidad tan grande que afecta a las familias del mundo entero, y hoy lucho contra este mal. Soraya. Ecuador

Buscamos la respuesta

Este estudio desarrolla, desde la perspectiva de las víctimas en trece países (11 de Latinoamérica, además de España y Portugal), una aproximación al panorama actual y el análisis general de la situación de la región a través de la

➤ ***“Ruta de atención integral a víctimas”***

considerando para ello 6 aspectos:

- ✓ Emergencia y cadena asistencial post evento de tránsito.
- ✓ Recopilación de datos
- ✓ Atención a víctimas y familiares
- ✓ Indemnizaciones y cobertura económica de los seguros
- ✓ Justicia
- ✓ Marco y fortalecimiento institucional

Datos escalofriantes

- La Organización Mundial de la Salud estima que para 2015 los siniestros viales serán la principal causa de muerte prematura y discapacidad física para personas de 5 y más años de edad.
- Para 2020 el número de personas que morirán por esta causa en todo el mundo se acercaría a 1,9 millones.
 - ✓ 1ª causa de muerte en la región de Latinoamérica y el Caribe (LAC) para la población de 5 a 29 años de edad
 - ✓ 5 millones de personas heridas de gravedad
 - ✓ 142.000 latinoamericanos y caribeños mueren cada año.

CONSTATAMOS:

- Impacto humano, económico y social difícil de cuantificar
- Reporte Global del estado de la Seguridad 2013 OMS: No cuenta con los datos de víctimas directas lesionadas y nunca se contempla a las víctimas indirectas (familiares).

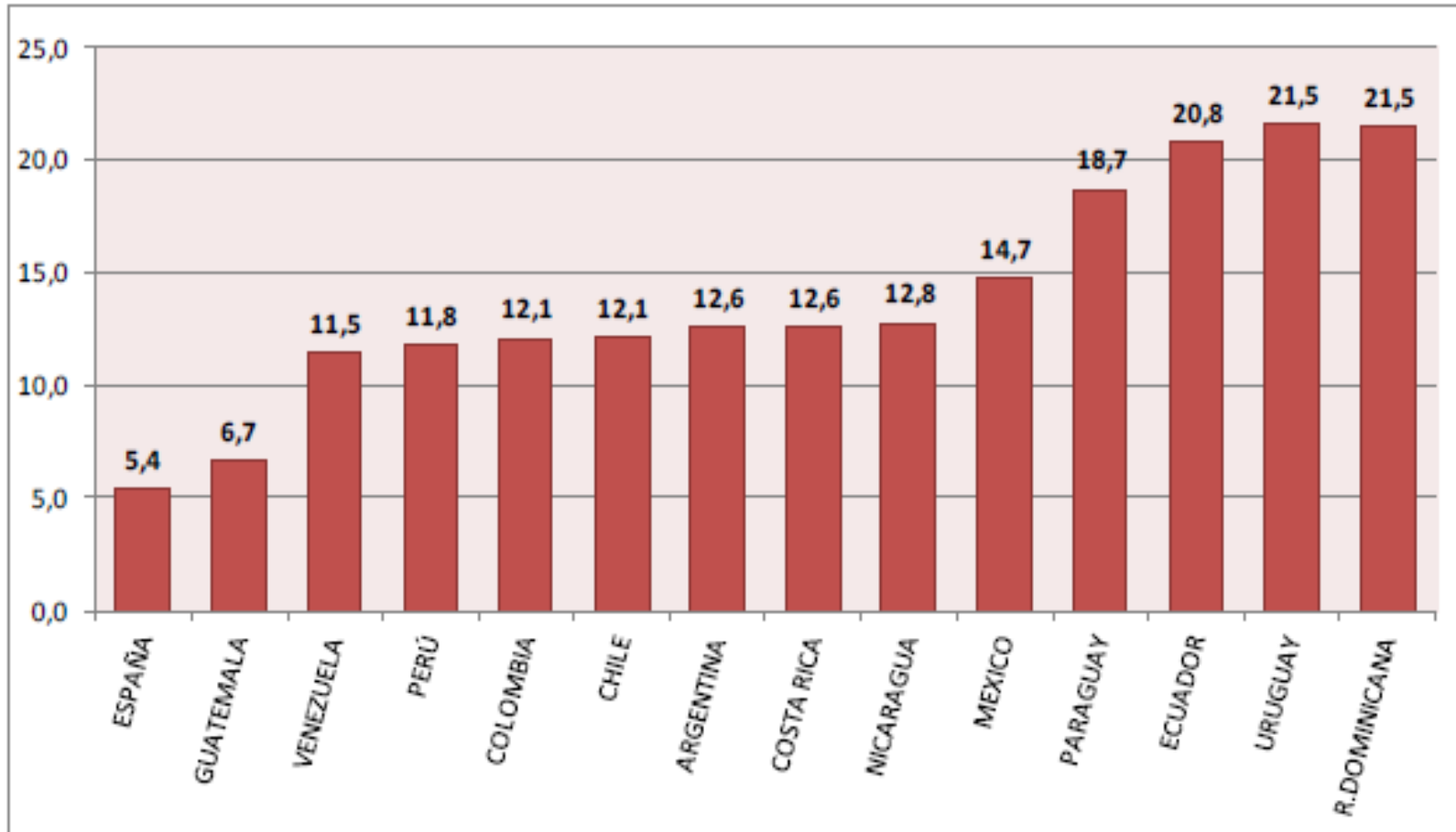
¿ Formaran parte de la estadística ?



¡ RIESGO !

3º informe iberoamericano OISEVI 2012

Figura 24. Tasa de Siniestralidad en Iberoamérica 2010. Tomado de OISEVI, Tercer Informe Iberoamericano sobre Seguridad Vial 2012



Marco Estratégico

Pilar 5 Plan de Acción del Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguros
- Pilar 3: Vehículos más seguros
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros
- **Pilar 5: Respuesta tras los accidentes**

Consideramos fundamental trabajar por acciones que vayan mucho más allá de los aspectos de atención de emergencias.

Marco Estratégico

Pilar 5 Plan de Acción del Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020

- Los indicadores de la OMS se limitan a temas relacionados a la respuesta de emergencias
- III Asamblea del OISEVI 2014, se acordó:
trabajar en el desarrollo de las actividades vinculadas con una respuesta integral a las víctimas de los siniestros promoviendo iniciativas y acciones interinstitucionales en los países que atiendan aspectos de salud, justicia y reparación integral.
- Plan de acción 2012-2015 de la FICVI sobre el desarrollo del Pilar 5.

Identificar elementos comunes de las realidades de la respuesta tras los siniestros de tránsito en cuanto a la atención integral que se brinda a las víctimas y sus familias.

- Revisar y **recopilar información** existente en los países seleccionados:
- **Evaluar** de manera concertada, con las asociaciones de FICVI e informantes clave, la información para determinar los indicadores factibles en el diagnóstico
- Dar a conocer los resultados del informe de **diagnóstico para motivar** la toma de decisiones y/o reivindicaciones en los países de estudio.
- **Difundir** los resultados en los espacios internacionales.

Alcance del informe: señalar

- la ruta a seguir para brindar una **atención integral a las víctimas** de la violencia vial y a sus familiares.
- la situación a día de hoy en los diferentes países como la “luz en el horizonte” que señale **el camino a seguir**

- 1.- Recopilación de datos
- 2.- Diseño e implementación de herramientas metodológicas:
cuestionario temático de 36 puntos que se agruparon en seis secciones:
 - **Emergencias y cadena asistencial post evento de tránsito.**
 - **Recopilación de datos**
 - **Atención a víctimas y familiares**
 - **Indemnizaciones y cobertura económica de los seguros.**
 - **Justicia**
 - **Marco y fortalecimiento institucional.**
- 3.-Análisis de información y establecimiento de áreas prioritarias.
- 4.- Análisis comparativo entre países FICVI
- 5.- Principales avances y conclusiones

Compromiso con las asociaciones de víctimas de los países que conforman la FICVI

Identificación de áreas claves

**Solicitud de información de cada país
Cuestionarios**

**Recopilación y análisis de la información
(valoración de fiabilidad)**

Elaboración del informe de avances y mesas de discusión virtual con FUNDACIÓN MAPFRE

Elaboración del informe final

**Comunicación y divulgación del Informe
FICVI - FUNDACIÓN MAPFRE**

1.- Emergencia y cadena asistencial post evento de tránsito.

un número único de fácil memorización 9-1-1 ó 1-1-2 y protocolo PAS.

- **Activación del sistema de respuesta a siniestros viales:** personal de emergencia cualificado en ambulancias y protocolo de informe pericial de la policía
- **Notificación del siniestro e ingreso en el hospital:** un equipo formado en comunicación de malas noticias y apoyo de profesionales psicólogos al momento de la notificación.
- **La atención sanitaria :** acceso a la sanidad en igualdad de condiciones a todas las personas
- **Respuesta sanitaria en la fase aguda** unidad especializada en la lesión del accidentado, incluyendo el apoyo psicológico a víctimas y familiares.
- **La rehabilitación hospitalaria/posthospitalaria** en centros especializados o unidades específicas
 - **Gastos sanitarios.** considerarse las largas estancias hospitalarias y la necesidad de un acompañamiento continuado
 - **Gastos de rehabilitación.** especialistas para garantizar que se reciba el tratamiento que suele ser lento y prolongado.
 - **Gastos de adquisición de elementos de ayuda.** prótesis y aparatos de ayuda, sillas de ruedas, y para la rehabilitación en el propio hogar
 - **Gastos de adaptación de elementos estructurales.** una vivienda en un edificio sin barreras arquitectónicas, o eliminarlas si no se quiere o puede cambiar de domicilio.

2.- Recopilación de datos

Necesidad de un protocolo de actuación de transmisión y tratamiento de la información, adaptándose a las nuevas tecnologías.

Debe comprender:

- **informes de peritaje** y diligencias a la autoridad judicial. Investigación exhaustiva de todos los factores

- **un registro de víctimas y siniestros viales** resultante de la unión de diferentes fuentes (policial, forense y hospitalaria) para conocer la cifra real de fallecidos en el término de 30 días, y conocer los tipos de lesiones

-
- ficheros de micro-datos a los **centros investigadores** en seguridad vial que permite realizar estudios detallados de la siniestralidad y con ello priorizar hacia donde se dirigen los recursos para erradicar la problemática específica en cada país.

- **Publicar la información** diaria, a 30 días y estadística anual.

- OISEVI. cada país debe disponer de un **Observatorio de seguridad vial**

4.- Indemnizaciones, cobertura económica y seguros

- Debe existir por ley en el país un **Seguro Obligatorio a Terceros** (Ley de Responsabilidad Civil) que regule tanto la responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, como el aseguramiento de los mismos.
- En todos los países de la región se debe **perseguir y condenar con suficiente rigor a los conductores que carecen del seguro obligatorio** ya que se observa que, por lo general, no existe control o fiscalización aparente de la contratación de este seguro.
- Se deben **ampliar los servicios que ofrece el SOAT para que alcance a cubrir las necesidades de las víctimas y sus familias**, no sólo en cuando a su salud sino desde el punto de vista económico, el cual afecta fundamentalmente a las familias con menores recursos.
- En todos los **países debe existir un organismo que se ocupe de resarcir los daños producidos por vehículos sin asegurar, o por vehículos que se dan a la fuga o no son identificados.**

5.- Justicia

- Establecer protocolos dentro del sistema judicial para realizar las diligencias judiciales cumpliendo los **plazos establecidos**.
- Posibilidad de obtener la asistencia jurídica **gratuita**
- La legislación penal debe sancionar como delito o como falta determinadas actuaciones ligadas a la circulación. Definir con mayor rigor, **tipificando todos los delitos relacionados con la seguridad vial: excesos de velocidad y niveles de ingesta alcohólica/ drogas** .
- Unificar criterios y medidas que garanticen una respuesta proporcional al daño causado.
- **La justicia debe ser reparadora para la víctima, preventiva para la sociedad y reeducadora para el culpable.**

6.- Marco y fortalecimiento institucional

- Debe existir una **colaboración entre todos los actores** y organismos cuyas políticas repercuten, directa o indirectamente, sobre la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito.
- Cada país debe desarrollar **planes y estrategias nacionales de seguridad vial** que den una respuesta integral a la atención a las víctimas post siniestro de tránsito.
- Es necesario disponer de una **mayor y mejor información sobre los siniestros** de tránsito y sus circunstancias para una buena y eficaz toma de decisiones.
- Es indispensable que estas estrategias cuenten con **recursos económicos propios** para poder desarrollarse y que tengan consideración de política de Estado.
- Todos los países deben **formar parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)** como centro de referencia ya que sus criterios de trabajo se inspiran en buenas prácticas y modelos existentes.

Fortalezas y debilidades

➤ **fortalezas** aquellos aspectos sobre los cuales el país ha avanzado y se han implementado medidas

➤ **debilidades** aquellos elementos aún no desarrollados para la atención integral a las víctimas

Las realidades en cuando a la “**ruta integral de atención a víctimas**” en los países de:

- Argentina
- Brasil
- Chile
- Colombia
- Costa Rica
- Ecuador
- España
- México
- Panamá
- Paraguay
- Portugal
- Uruguay
- Venezuela



MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Fortalezas

- La ANSV es el organismo director y líder de la seguridad vial en Iberoamérica. Su autoridad es reconocida internacionalmente ya que preside también el OISEVI. Ha permitido avanzar positivamente liderando medidas e investigaciones de seguridad vial. Existe una amplia participación de la sociedad civil a través de Asociaciones de víctimas y familiares que han sido reconocidas y forman parte también del Comité Consultivo de la ANSV.

Debilidades

- El sistema federal en Argentina es a veces una debilidad para implementar leyes rápidamente y fiscalizar su cumplimiento.

Observaciones / Recomendaciones

- Debería existir una sinergia a nivel de país para mejorar la información y crear una red de ayuda y atención a las víctimas y sus familias.



INDEMINIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA - SEGUROS

Fortalezas

- Seguro de daños personales causados por vehículos automotores (DPVAT). Se cobra anualmente junto con el impuesto a la propiedad y se administra por el consorcio DPVAT. El seguro obligatorio de responsabilidad civil contempla a todas las personas víctimas incluyendo los vehículos en fuga.

Debilidades

- Se estima que 1,2 millones circulan sin Seguro. El tope de indemnización a víctimas del seguro DPVAT es de R\$ 13.500 (U\$ 5.447). Esta indemnización cambia dependiendo de la gravedad de las lesiones o en caso de muerte.

Observaciones / Recomendaciones

- Se recomienda revisar los topes de indemnización



RECOPIACION DE DATOS

Fortalezas

- La CONASET es el organismo central, encargado de brindar información y atención en todo lo relacionado con los siniestros viales. El Observatorio de datos publica las estadísticas, indicadores, estudios de comportamiento y análisis geoespacial. Utiliza como fuente principal los datos provenientes de la base de datos de accidentes de tránsito que registra Carabineros de Chile SIEC2. La estadística descriptiva de la realidad vial del país se publica en un reporte mensual estableciendo una comparación numérica porcentual al mismo periodo del año anterior.

Debilidades

- Las cifras de fallecidos corresponden a las primeras 24 horas. Falla el cruce de datos con el Ministerio de salud lo que impide todavía conocer la realidad de los siniestros a los 30 días.

Observaciones / Recomendaciones

- Todas las personas que ingresan a un servicio de salud vienen con un parte policial que lo identifica como participante en un siniestro de tránsito. Esta información es almacenada en la base de ingresos hospitalarios del Ministerio de Salud. Se debería poder cruzar datos. Utiliza los códigos CIE



MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Fortalezas

- El Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2021, incluye la atención a víctimas dentro del pilar V. La sociedad civil ejerce una participación activa en el mejoramiento de la seguridad vial del país un claro ejemplo es la implicación de La Fundación Por La Vía Por La Vida - Liga Contra La Violencia Vial,
- En diciembre de 2013 se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Debilidades

- No existe una asignación presupuestal clara para el Pilar V de atención a víctimas de eventos de tránsito y la ANSV se encuentra todavía en el proceso de implementación.

Observaciones / Recomendaciones

- A pesar de que la atención a víctimas está incluida dentro de los pilares del PNSV 2013 - 2021, siguen teniendo falencias.



EMERGENCIA. CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO.

Fortalezas

- Un Sistema de Emergencias 911 que integra todos los servicios para brindar una respuesta eficiente y de calidad en los siniestros de tránsito. Existe un protocolo sanitario de atención pre-hospitalario en casos de emergencia. Dispone de transporte sanitario especializado terrestre y aéreo para áreas de difícil acceso.

Debilidades

- Deficiencias en la comunicación a la población de cómo actuar ante un siniestro vial. El tiempo de respuesta es mejorable, existiendo diferencias entre lugares (urbano, rural). Ausencia de formación y de un protocolo homologado para la comunicación de la "mala noticia" a los familiares y/o víctimas.

Observaciones / Recomendaciones /

- Realizar campañas específicas de información a la población para saber cómo actuar ante un siniestro vial. Se recomienda dar seguimiento para mejorar el tiempo de respuesta a víctimas, ya que las muertes en carretera se producen en los primeros minutos. Necesario establecer protocolos de comunicación de fallecimiento y/o lesiones graves a familiares e incluir dentro de la atención hospitalaria una unidad de acompañamiento a víctimas con psicólogos previamente formados.



ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

Fortalezas

- El Consejo Nacional de Discapacitados, CONADIS, es un organismo encargado de defender los derechos de las víctimas, no sólo de eventos de tránsito, que tienen una condición invalidante.

Debilidades

- Existen pocas ONG's que ofrecen desde su voluntariado apoyo e información pero no alcanzan en todo el país por falta de recursos.

Observaciones / Recomendaciones /

- Necesidad de crear unas unidades de atención a víctimas y a sus familiares que ofrezca una información institucional con un apoyo, psicológico, social y una orientación legal que ayude, en la medida de lo posible, a paliar las difíciles circunstancias a las cuales se enfrentan las víctimas y sus familiares.



JUSTICIA

Fortalezas

- El Código Penal español tiene tipificados delitos contra la seguridad vial. Existen Fiscalías especializadas de seguridad vial. Existe una justicia que castiga el delito en materia de tránsito. Múltiples controles preventivos a los conductores de consumo de alcohol/drogas, velocidad, etc. Acceso gratuito por la vía penal a las víctimas y representación judicial gratuita si la víctima carece de bienes para iniciar el juicio.

Debilidades

- Existen tasas judiciales para acceder a la Administración de Justicia por la vía civil. El código penal (ley contra crímenes) data básicamente del siglo XIX y el sistema Judicial es lento y provoca desproporción en la reparación del daño causado. Problemas sin resolver con la reincidencia. Claro retroceso en la nueva modificación del Código Penal, donde algunos tipos considerados como delitos pasan a ser faltas y no se podrán juzgar por la vía penal.

Observaciones / Recomendaciones

- Se recomienda modificar el código penal. Dotar de recursos el sistema judicial para garantizar el principio de agilidad en los procesos judiciales. Volver a garantizar el acceso gratuito en los procedimientos civiles. Desarrollar y aprobar lo antes posible el proyecto de Estatuto de las víctimas.



RECOPIACION DE DATOS

Fortalezas

- El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) es el encargado de la recopilación de datos en zonas urbanas y suburbanas. Se realiza una recopilación y análisis de los datos y posterior difusión de los resultados. Posee la sede del Secretariado de la Red de Investigación en Lesiones causadas por el Tránsito y se utilizan los Códigos CIE. Por Ley se establece un test de consumo de alcohol/drogas a los implicados. Existe una metodología para homologar el desarrollo de los Observatorios de lesiones causadas por tránsito a nivel federal.

Debilidades

- Clara dificultad del cruce de datos de los diferentes organismos responsables encargados de recopilar la información de Estados y Municipios. Los datos presentan poca fiabilidad y carecen de la información complementaria del sector salud. Se demuestra un grave sub registro de los factores de riesgo relacionados con los siniestros, lo que no permite identificar el porcentaje de siniestros con aliento alcohólico sin poder precisar el nivel del mismo ni los casos en los que no estuvo presente.

Observaciones / Recomendaciones /

- Se requiere mejorar la calidad de los datos mediante la implementación de sistemas de recolección y análisis de la información, que permita unificar y cruzar toda la información en materia de siniestros viales incluida la recopilada en el observatorio de lesiones, se recomienda centralizar la información en un solo Observatorio de Seguridad Vial.



EMERGENCIA. CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO.

Fortalezas

- Se ha implementado un número único 911 para emergencias donde son recibidos los reportes de los siniestros viales que está en fase de expansión para ser implementado a nivel nacional.

Debilidades

- El sistema de salud pública no es universal y existe desequilibrio social. El número único para emergencia no está disponible a nivel nacional en todos los lugares. Sólo pueden beneficiarse del mismo, las provincias de Panamá, Colón y parte de Coclé. No existe una política de comunicación que informe al ciudadano que hacer en caso de siniestro.

Observaciones / Recomendaciones

- Aumentar la capacidad de respuesta por parte de las unidades policiales y de los servicios de emergencias, en la atención de los casos más graves, para asegurar a las víctimas servicios de salud de urgencia y de rehabilitación apropiado para los lesionados.



JUSTICIA

Fortalezas

- A partir de mayo del 2014 la Ley n° 5.016/2014 en sus art. 110/113 habla de la clasificación de las infracciones en leves, graves y gravísimas. La conducción en estado de intoxicación alcohólica desde 0,001 a 0,1999 g/l es calificada como “falta leve” y desde 0,2 a 0,799 g/l es “falta grave”, pero en noviembre pasado se presentaron las propuestas de reglamentación a dicha ley quedando: falta grave 0,001 a 0,199g/l y falta gravísima 0,2 a 0,799 g/l.

Debilidades

- Se realizan muy pocos controles preventivos de alcoholemia, no son permanentes, ni intensivos ni constantes, solo en fechas puntuales.

Observaciones / Recomendaciones

- El proceso de cambio en su legislación es esperanzador y difícil ahora mismo de poder evaluar. La ANTSV estará integrada por algunas instituciones públicas y municipios, serán las encargadas de emitir reglamentaciones y supervisará el cumplimiento de las disposiciones de la legislación en materia de tránsito en el país.



EMERGENCIA. CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

Fortalezas

- Existe un número único europeo 112 que activa el transporte medicalizado de calidad, a través del Sistema Integrado de Emergencia Médica (SIEM). Son 4 centrales que activan los medios necesarios que pueden ser por tierra o aire. Existe una entrada de registro y seguimiento del tratamiento hospitalario hasta el alta del paciente.

Debilidades

- La atención psicológica se activa solo en caso de siniestros viales múltiples. Muy recientemente se está trabajando sobre los datos promedio de tiempo de respuesta.
- "La mala noticia" puede ser dada por diversos profesionales que no tienen una formación específica para ello

Observaciones / Recomendaciones

- Necesidad de incrementar las campañas informativas a la población de cómo actuar en caso de presenciar y/o sufrir un siniestro vial.
- Necesidad de un mejor apoyo psicológico a las víctimas y sus familias



INDEMINIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA – SEGUROS

Fortalezas

- Seguro Obligatorio de Automotores SOA, reglamentado mediante la Ley 18.412. Existe un baremo de secuelas físicas y psicológicas que establece las lesiones resarcibles. Las lesiones se indemnizan según porcentajes determinados sobre el total asegurado. En caso de fallecimiento o incapacidad total o permanente se paga la totalidad de la indemnización; excepto que existan otros lesionados en el mismo siniestro. En dicha situación la indemnización de cada siniestrado se ajustará proporcionalmente al monto asegurado, sin que se pueda exceder el límite de éste.- Existe Fondo de indemnización de Coberturas Especiales a cargo de UNASEV.

Debilidades

- Entre un 20 y 25% de vehículos no poseen el SOA. Registros no inscriben documentos sobre automotores y los Municipios no realizan transferencias, cesiones, empadronamientos, etc. ni certificados de libre de deudas y antecedentes.

Observaciones / Recomendaciones

- Se recomienda controlar mejor al conductor que no tiene el SOA aunque el Ministerio del Interior considera el secuestro y depósito más una multa equivalente al promedio del costo del seguro.



RECOPIACION DE DATOS

Fortalezas

- Todos los documentos que se gestionan en el levantamiento del siniestro vial como croquis, experticia, acta policial, versión del conductor y de los testigos, lo levanta la Policía Nacional Bolivariana que está homologada en materia de tránsito terrestre; es la que tiene competencia en el levantamiento del accidente, pero también capacitan a otros funcionarios policiales para que actúen dependiendo de la zona donde esté ubicado el siniestro.

Debilidades

- Cada institución, policía y bomberos, llevan sus propias estadísticas pero existe un Departamento del Ministerio de la Salud, que hace un Anuario de mortalidad (CIE10) y dan las estadísticas oficiales de muertes en *accidentes de transporte*. (2011) No hay estadísticas mensuales, ni estadísticas específicas. No contamos con cifras oficiales actualizadas.

Observaciones / Recomendaciones

- Existe una asociación que se llama Observatorio de Seguridad Vial pero con datos insuficientes.
- Se recomienda el afianzamiento del Observatorio de Seguridad Vial para la recopilación de datos que permita tomar medidas preventivas.

EMERGENCIA. CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

- El número **único y gratuito 911** se está implantando en los países de Mercosur, aunque todavía su utilización no está generalizada ni evaluada. En otros países o regiones son sucede lo mismo: Colombia utiliza el número 123; Brasil, el 192; Chile, el 133; y México el 066.
- El **ECU 911 de Ecuador** utiliza tecnología punta en telecomunicación operando con 8 centros en su país y logra movilizar unidades especializadas. Dispone también de una aplicación para celular “Móvil ECU911” que permite una localización inmediata. Actúa para todo tipo de emergencias.
- En Portugal, los servicios de emergencias **112 utilizan motoristas** equipados con un kit de urgencias, que les permite acudir más ágilmente al lugar de siniestros. Los Vehículos de Intervención Rápida (VIR) en España logran acceder al lugar el siniestro con gran eficacia.

EMERGENCIA. CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

	AR	BR	CH	CO	CR	ECU	ES	MEX	PAN	PAR	POR	URU	VEN
Nº 911- 112							* 112				* 112		
OTROS Nº		192	133	123				066					
Nº MULTIPLE													
EVALUACIÓN TIEMPOS													

- 112: Número Pan europeo

Portugal



RECOPILOCIÓN DE DATOS

- La creación del **OISEVI** con sede en Argentina y la integración al mismo de la mayoría de los países de la región albergan la esperanza de mejorar la recogida y el análisis de los datos. Argentina y Chile son también miembros de la red internacional **IRTAD**.
- En Chile, un solo organismo (los *Carabineros de Chile*) son los encargados de trasladar los datos a la **CONASET** (Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito), lo que facilita y asegura una buena información. La estadística descriptiva de la realidad vial del país se publica en un reporte mensual estableciendo una comparación numérica porcentual al mismo periodo del año anterior.
- En España la implantación de procedimientos informáticos para la captación de datos: el **sistema ARENA**, basado en una aplicación web y en una base de datos para recoger y almacenar información de accidentes de tráfico urbano e interurbano de diversa tipología, distribuirla a otras fuentes y BB DD y generar informes sencillos. Este sistema ha permitido acortar los tiempos de comunicación y grabación de los datos, de forma que en el caso de siniestros con fallecidos o heridos graves la información se encuentra en el sistema en veinticuatro horas en la mayoría de los casos.

RECOPIACIÓN DE DATOS

	AR	BR	CH	CO	CR	ECU	ES	MEX	PAN	PAR	POR	URU	VEN
ESTADISTICAS													
OBSERVATORIO SV							*						
IRTAD/LAC												*	
Protocolo CIE 10 NO cruce datos		NO		NO	NO	NO		NO	NO	NO		NO	NO



Países con retraso en la presentación de las estadísticas o son de reciente creación

* en España: paso a ser una Sub dirección Gral de Análisis y Vigilancia estadística

* Uruguay está en proceso de integración

CIE10: NO se cruza ese dato

ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

- **En España existen varios servicios institucionales de atención a las víctimas y/o familiares** que se ubican según las competencias de los gobiernos nacionales o autonómicos para recibir información y orientación. Son de reciente creación y están atendidos por profesionales que ofrecen información sobre sus derechos, apoyo, recursos asistenciales y de acompañamiento cuando sea preciso para solventar las necesidades específicas de las víctimas que hayan sufrido daños considerables por la gravedad del delito.
- **Las ONG's** suelen paliar muchas de las demandas desde el voluntariado con grupos de auto ayuda, por ejemplo, que realizan un seguimiento personal de apoyo y acompañamiento en todos los ámbitos, sobre todo en los juicios.
- En casi todos los **países de Iberoamérica existen numerosas asociaciones de la sociedad civil** que prestan apoyo a víctimas y trabajan desde un voluntariado muy precario pero entusiasta. A nivel región, Teletón representa un movimiento importante en la región. Teletón o telemaratón es un evento benéfico televisado, generalmente de varias horas de duración, cuyo objetivo es la coordinación y promoción de planes, programas y acciones destinadas a contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de las personas con discapacidad.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

UVAT: UNIDADES DE ATENCION A VICTIMAS DE ACCIDENTES TRÁNSITO.

	AR	BR	CH	CO	CR	ECU	ES	MEX	PAN	PAR	POR	URU	VEN
UVAT													
PARA OTRAS VIC													

Otras: Países donde existen organismos de atención a víctimas de otros tipos de delito violentos

INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA – SEGUROS

- **En España el baremo o sistema para valoración de los daños** y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación determina la cuantía de la indemnización por daños y perjuicios causados en accidentes de circulación a las personas, incluidos los daños morales. El baremo se actualiza con el IPC.

El **Consortio de Compensación de Seguros (CCS)**, es un organismo público, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, patrimonio distinto al del Estado y adscripción al Ministerio de Economía y Hacienda.

- El CCS indemniza a quienes hubieran sufridos daños por siniestros ocurridos en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido y/o cuando dicho vehículo no esté asegurado.

- **En Brasil** se cobra el seguro obligatorio al **mismo tiempo que el impuesto de circulación**, aunque se reconoce que 1,2 millones de vehículos están en situación irregular.
- El **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tráfico (SOAT)**, por ejemplo en **Ecuador**, garantiza la atención gratuita de las víctimas hasta el monto de la cobertura. Los gastos incurridos serán cancelados por la compañía aseguradora que emitió la póliza SOAT del vehículo en el que se encontraba la víctima o que atropelló a un peatón. En caso de que el vehículo no puede ser identificado, o éste circulara con una póliza caducada, los gastos incurridos por la Casa de Salud serán cubiertos por el FONSAT (fondo nacional de accidentes de tránsito); es decir, siempre hay una garantía de pago al prestador de servicios médicos.

INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA – SEGUROS

	AR	BR	CH	CO	CR	ECU	ES	MEX	PAN	PAR	POR	URU	VEN
SOAT								*					
FONDO DE GARANTIA													
BAREMO													

- * Entro en vigor el 23 de septiembre 2014 el seguro obligatorio en carreteras federales.

JUSTICIA

▪ **En Chile, la Ley Emilia**, vigente desde el 16 de septiembre de 2014, sanciona con cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves, gravísimas o la muerte. Se establece como delito fugarse del lugar del accidente y negarse a realizar el alcohotest o la alcoholemia. Complementa la Ley Tolerancia Cero que entró en vigencia el año 2012, bajando los límites de alcohol permitidos en la sangre para los conductores y aumentando las sanciones por manejo en estado de ebriedad, como por ejemplo la cancelación de la licencia de conducir.

▪ **En España, la Fiscalía de Seguridad Vial** armoniza los criterios de actuación para una efectiva respuesta de los ilícitos penales contra la seguridad vial,



JUSTICIA

	AR	BR	CH	CO	CR	ECU	ES	MEX	PAN	PAR	POR	URU	VEN
DELITO ALCOHOLEMIA													
FISCALIA DE SEGURIDAD VIAL													

MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

- La creación de agencias líderes con presupuesto independiente como la **Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de Argentina** que lleva varios años trabajando y la recién creada **Agencia de Seguridad Vial de Colombia**.
- La **amplia participación de la sociedad civil** en los países de la región desde un voluntariado ejemplar, el cual ha logrado situar la problemática en un primer plano con la ayuda de los medios de comunicación y entidades privadas, realizando sus propias campañas y siendo muy activas en las redes sociales. En Argentina, por ejemplo, dicho tipo de organizaciones civiles forman parte de los órganos consultivos de la ANSV.

MARCO Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

AGENCIA LIDER. Pilar 1

Debe ser un organismo con la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial, con presupuesto propio, (asignado en el Presupuesto general de la Nación) cuya sostenibilidad financiera no solo se base en obtener importantes recursos, sino también de hacer buen uso de los mismos.

	AR	BR	CH	CO	CR	ECU	ES	MEX	PAN	PAR	POR	URU	VEN
PRESUPUESTO INDEPENDIENTE													
SOLO COORDINAN													

Propuestas a nivel regional

EMERGENCIA. CADENA ASISTENCIAL POST EVENTO DE TRÁNSITO

- Establecer con rigor una **evaluación** de las emergencias y de los tiempos de respuesta.
- Mejorar la **formación** de todos los actores intervinientes y necesidad de un protocolo de actuación para comunicar a los familiares la “mala noticia”.
- Promocionar **campañas de información** para saber cómo actuar en caso de siniestro de tránsito y dar a conocer el número de emergencias **único y gratuito** 911 que debe ser operativo en todos los lugares.

RECOPIACIÓN DE DATOS

- ❑ El organismo iberoamericano **OISEVI** ejerce una labor fundamental en la recogida de datos, posibilitando la investigación e interrelacionando los diferentes organismos de la región para impulsar políticas de seguridad vial.
- ❑ La mejora de la recogida de datos sigue siendo una asignatura pendiente, pues falla el **cruce de datos** entre los diferentes organismos intervinientes, sobre todo referente a los ingresos hospitalarios.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES

- Se recomienda una atención personalizada con profesionales formados en una **unidad de atención a víctimas del tránsito y sus familiares**.
- Se recomienda establecer un **protocolo de atención** que permita unificar recursos con los profesionales implicados, de manera que todas las víctimas reciban la misma calidad de servicio de orientación, atención psicológica y jurídica que otros afectados por delitos violentos.
- Es indispensable ofrecer una **información escrita y/o online** que oriente de manera transparente y veraz a todos los afectados, para que conozcan sus derechos y sepan dónde acudir. Resulta fundamental comunicar mejor la información disponible.

INDEMNIZACIONES: COBERTURA ECONÓMICA – SEGUROS

- En todos los países de la región debe existir un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) con las **suficientes coberturas**.
- En todos los países de la región se debe **perseguir y condenar** con suficiente rigor a los conductores que carecen del seguro obligatorio
- Se deben **ampliar los servicios** que ofrece el SOAT para que alcance a cubrir las necesidades de las víctimas y sus familias que quedan en total desamparo
- En todos los países debe existir un organismo que se ocupe de **resarcir los daños** producidos por vehículos sin asegurar, o por vehículos que se dan a la fuga o no son identificados.

JUSTICIA

- Se debe legislar de forma que las leyes expresen con claridad la peligrosidad de las conductas en el tránsito, especificando en el código penal, por ejemplo, las **tasas de alcohol así como los excesos de velocidad permitidos o considerados como delito o falta.**
- Se deben crear **Fiscalías de Seguridad Vial** para proteger los derechos de las víctimas.
- Es necesario legislar para establecer **controles preventivos de alcoholemia y velocidad** con instalación de radares y presencia policial para sancionar al infractor.
- La justicia debe ser preventiva para la sociedad, reparadora para las víctimas, y reeducadora para el infractor.**
- Existe mucha legislación al respecto pero **pocas veces se aplica**, lo que crea en ocasiones indefensión y desconfianza en el sistema judicial.

MARCO Y FORTALECIMIENTO

- ❑ Es imprescindible crear **agencias líderes de seguridad vial** con presupuesto independientes y que en la elaboración de sus planes estratégicos contemplen el trabajo en colaboración con las organizaciones de la sociedad civil.
- ❑ Es necesario **fortalecer las organizaciones de la sociedad civil**, las cuales desempeñan un papel primordial de sensibilización de la ciudadanía.
- ❑ Hay que impulsar la redacción de una **GUÍA DE AYUDA Y ORIENTACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE LA VIOLENCIA VIAL** y la creación de **UNIDADES DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE LA VIOLENCIA VIAL** en los países de la región.
- ❑ Consideramos que en un futuro próximo debería contemplarse la elaboración de un ***Estatuto de las Víctimas***, que incluya los derechos de todas las víctimas que sufren violencias

CONCLUSIONES

Marcelo:

➤ *La realidad es que la teoría la tienen todos pero en la práctica nada sucede como debería ser. De hecho **se ha retrocedido** ya que la justicia avanza en el sentido contrario a los países que lograron resultados positivos.*

Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Luis Moreno:

➤ *Los accidentes de tráfico en América Latina y el Caribe causan 275 muertes al día y su costo económico es de un 2 a un **4 % del PIB** regional.*

“Avances en Seguridad vial y América latina y el Caribe 2010-2012”,
BID:

➤ *En relación a la atención posterior al accidente: la falta de datos por parte de los países, en relación a este tema, pone de manifiesto que la atención posterior al accidente **no se valora adecuadamente** en las políticas de mejora de la seguridad vial.*

CONTESTANDO A LA PREGUNTA ¿POR QUÉ?

HEMOS CONSTATADO:

- Elevado número de instituciones que ofrecen servicios al ciudadano pero sigue sin sentirse protegido ni encontrar el apoyo necesario.
- Elevado número de leyes y normas que rigen en todos los países de la región y que no se aplican.
- Numerosos estudios e investigaciones que no se derivan en buenas prácticas.
- Numerosas herramientas pero no se utilizan en beneficio de los afectados.

CONTESTANDO A LA PREGUNTA ¿POR QUÉ?

- La falta de atención médica, a menudo porque las urgencias no llegan a tiempo.
- La fiabilidad de los datos sigue siendo muy deficiente, lo que impide investigar las causas y aplicar las medidas necesarias.
- El sistema judicial carece de medios y es lento, las leyes no se aplican, la justicia no nos protege.

CONTESTANDO A LA PREGUNTA ¿POR QUÉ?

- **No hay reproche social** hacia las conductas temerarias, como conducir con alta tasa de alcoholemia, por ejemplo. Esto hace que el ciudadano rechace la sanción, la vea como un castigo en vez de considerarla preventiva y educativa.

Sin embargo, lo hemos dicho muchas veces y lo repetiremos:

El radar no recauda dinero, salva vidas.

Jeanne Picard

CONTESTANDO A LA PREGUNTA ¿POR QUÉ?

No hemos encontrado todas las respuestas a nuestra pregunta, seguimos siendo las víctimas **olvidadas** por el poder político, **desprotegidas** por la justicia y **silenciadas** por los medios de comunicación.

Pero tenemos la esperanza



Hemos marcado **una ruta a seguir** que abre el camino del entendimiento, que conteste a las preguntas de *POR QUÉ* y que ayude a cerrar heridas y elaborar un duelo.

CONTESTANDO A LA PREGUNTA ¿POR QUÉ?

- Para luchar contra la indiferencia y el olvido de la sociedad y del poder político debemos hacer visible el drama humano y de salud pública que provocan los siniestros de tránsito, comprometernos con su erradicación y actuar juntos.
- Tenemos los medios necesarios para alcanzar los objetivos y transformar la realidad con un espíritu creativo y crítico.

Todos estamos comprometidos y juntos lo conseguiremos.

Una buena estrategia crece y hace crecer conjuntamente, genera confianza, participación, responsabilidad e implicación. Hace brotar los valores.

Ángel Gabilondo. Palabras a mano.2010

gracias

FUNDACIÓN MAPFRE

www.fundacionmapfre.org



**FEDERACIÓN IBEROAMERICANA DE
ASOCIACIONES DE VÍCTIMAS
CONTRA LA VIOLENCIA VIAL.- FICVI**
www.contralaviolenciavial.org