

Fernando Alonso apadrina una campaña para acabar con el alcohol al volante

Publicado 11/05/2016 a las 16:36:36 OCT



Foto: EUROPA PRESS
DCE, Ayuntamiento de Barcelona, Congreso y Asesores suscriben el acuerdo impulsado por Diego y Antonio Nadal

BARCELONA, 11 May (EUROPA PRESS). El piloto de Fórmula 1 Fernando Alonso ha apadrinado este lunes la firma de un "pacto de vida" para acabar con el alcohol al volante gracias a la implicación de administraciones y entidades impulsada por Diego y Antonio Nadal. En la presentación de la campaña 'Unete al pacto' que evita el alcohol al volante, Alonso ha querido hacer un mensaje especial a todos los que ven las carreras de Fórmula 1 los domingos en televisión para decirles que los pilotos profesionales dejan "toda la adrenalina en el circuito" y que en su día a día rigen caminos y puentes en sus trayectos al día a día de su vida cotidiana. "Mucha gente ha sido como ejemplo, y nosotros en el coche de carrera, a parte de estar en un estado controlado y preparado, siempre respiramos mucho las embocaciones que tenemos", como por ejemplo a través del uso de los sistemas de seguridad, cuando hay gente que no se pone a pensar y otros que dicen que, ha advertido.



1



Unete al pacto

#UNETEALPACTO

W. UNETE-ALPACTO.ES

La vida de Alonso, caso del abandono

El piloto de Fórmula 1 Fernando Alonso ha apadrinado este lunes la firma de un "pacto de vida" para acabar con el alcohol al volante gracias a la implicación de administraciones y entidades impulsada por Diego y Antonio Nadal. En la presentación de la campaña 'Unete al pacto' que evita el alcohol al volante, Alonso ha querido hacer un mensaje especial a todos los que ven las carreras de Fórmula 1 los domingos en televisión para decirles que los pilotos profesionales dejan "toda la adrenalina en el circuito" y que en su día a día rigen caminos y puentes en sus trayectos al día a día de su vida cotidiana. "Mucha gente ha sido como ejemplo, y nosotros en el coche de carrera, a parte de estar en un estado controlado y preparado, siempre respiramos mucho las embocaciones que tenemos", como por ejemplo a través del uso de los sistemas de seguridad, cuando hay gente que no se pone a pensar y otros que dicen que, ha advertido.

Reserva la sección

El piloto de Fórmula 1 Fernando Alonso ha apadrinado este lunes la firma de un "pacto de vida" para acabar con el alcohol al volante gracias a la implicación de administraciones y entidades impulsada por Diego y Antonio Nadal. En la presentación de la campaña 'Unete al pacto' que evita el alcohol al volante, Alonso ha querido hacer un mensaje especial a todos los que ven las carreras de Fórmula 1 los domingos en televisión para decirles que los pilotos profesionales dejan "toda la adrenalina en el circuito" y que en su día a día rigen caminos y puentes en sus trayectos al día a día de su vida cotidiana. "Mucha gente ha sido como ejemplo, y nosotros en el coche de carrera, a parte de estar en un estado controlado y preparado, siempre respiramos mucho las embocaciones que tenemos", como por ejemplo a través del uso de los sistemas de seguridad, cuando hay gente que no se pone a pensar y otros que dicen que, ha advertido.

PREMIO:

BBVA SEGUROS

"Este año nos supone una satisfacción especial poder colaborar con AESLEME en su campaña educativa "Te puede pasar". Si bien es un proyecto que lleva activo 25 años y que ha conseguido difundir su mensaje a casi 10,5 millones de personas, su objetivo está más vivo que nunca: conseguir una reducción en la tasa de accidentes hasta llegar a "Cero víctimas en las carreteras". La filosofía de AESLEME entra en perfecta sintonía con la de BBVA Seguros, poniendo la prevención en un primer plano. Es fundamental concienciar a la sociedad de que la seguridad vial nos afecta a todos y todos tomamos un rol activo en ella, tanto peatones como ciclistas o conductores. Esta es la labor en la que AESLEME está altamente involucrada y que este año tenemos el privilegio de hacer también nuestra".

Entrega el premio:
Eugenio Yurrita, CEO de BBVA Seguros

PROYECTO:

Te puede pasar



Recibe el premio:
Mar Cogollos, Directora de AESLEME

Las víctimas de accidentes de tráfico urgen la subida de las indemnizaciones

- Un año después, la ley acordada con los sectores implicados para mejorar las cantidades sigue sin recibir luz verde
- La norma evitará que a un niño que corre tras un balón y es atropellado se le considere culpable, como hasta ahora

ALEJANDRO CARRA
MADRID

Levan casi un año esperando, desde que en mayo del año pasado una comisión de expertos completó un documento que intentaba reparar una discriminación inexplicable para las víctimas de tráfico. Y por ahora, tendrán que seguir haciéndolo, después de que el pasado viernes el Consejo de Ministros no aprobara el prometido proyecto de ley que reforma el baremo de indemnizaciones.

En el grupo formado en 2010 y presidido por el catedrático de Derecho Civil Miquel Martí Casal han trabajado asociaciones de víctimas de tráfico, magistratura, Fiscalía de seguridad vial, el presidente de la Asociación de Abogados Españoles y las principales aseguradoras. El objetivo lo resume la presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, Mar Cogollos: «Ahora que hemos conseguido una siniestralidad de nivel europeo, debemos tener derechos e indemnizaciones también de nivel europeo».

Hasta 115 medidas

Tras cuatro años de negociación, se logró lo que el representante de las asociaciones de víctimas de tráfico y miembro de la comisión, José Pérez Tirado, define como «la ley perfecta». Perfecta porque llega a manos del Gobierno con 115 artículos milimétricamente redactados y consensuados. Porque no supondría un coste extra a las arcas públicas, ya que las aseguradoras lo asumen. Porque incluso todos los grupos parlamentarios -a través de una proposición de ley- han instado al Gobierno a impulsar la reforma de un sistema de valoración de daños y perjuicios que se redactó en 1995, y ahí se quedó. Perfecta, pero atrapada en los pasillos de los ministerios de Economía y Justicia.

«Me conozco de memoria todos los viernes de este 2015. No me he perdido un solo Consejo de Ministros desde el arranque del año, y en todos me he llevado la misma decepción al ver que no se presentaba el proyecto de ley. Si queremos que entre en vigor en enero de 2016, debe aprobarse en el siguiente Consejo. De lo contrario, no daría fiem-

po a que se cumpliera el trámite parlamentario», asegura Pérez Tirado.

Las víctimas no entienden por qué una propuesta consensuada y sin repercusión en las arcas públicas no llega al Consejo de Ministros. «Las aseguradoras la han aceptado porque reconocen que pueden asumir esos costes, al haber pasado de ser los campeones de la siniestralidad a tener, con 28 millones de vehículos, los mismos fallecidos que en 1962, con un millón. Pero ahí sigue, perdida», dice Pérez Tirado.

Una ley obsoleta

Cuando se fijó el baremo en 1995 se asumió que era imposible pagar como en otros países. Pero ahora, cuando España supera en seguridad vial a muchos de sus vecinos, las víctimas no ven justificable esta desigualdad. En la nueva ley se acabará con situaciones asombrosas. «Mejoran todas las indemnizaciones a familiares, los derechos de los grandes lesionados y la protección a los menores de 14 años. Aunque parezca de ficción, con la actual ley si un niño de tres años cruza detrás de una pelota y es atropellado por un coche, se le declara culpable, y no hay indemnización. En la nueva ley, los menores de 14 años siempre tendrían que ser indemnizados, como ocurre en el resto de Europa», detalla Pérez Tirado.

Pero hay otras 114 mejoras, entre ellas que las familias de fallecidos tengan un tratamiento psicológico de seis meses; que a un accidentado intervenido quirúrgicamente se le paguen entre 400 y 600 euros; que a una persona que trabaje atendiendo su casa se le compense económicamente mientras esté de baja con el equivalente al salario mínimo o con un salario y medio, según el número de miembros de la familia. O incluso que, si el accidentado es un menor que queda inhabilitado para trabajar de por vida, al llegar a los 30 años de edad perciba un salario y medio hasta la edad de jubilación.

La ley vigente está obsoleta hasta en temas sociales. «En el año 95 no se reconocieron a las familias monoparentales, ni se pensó en las nuevas familias que aportan hijos de otros matrimonios. En la nueva ley se les trataría a todos como si fuesen hermanos y al padre de sustitución como al biológi-

Diferencias en las compensaciones

Comparativa España - Italia

Fallecido de 55 años, con esposa, casado hace 30 años, con 3 hijos de 29, 15 y 10 años, con padre y madre que viven en otro domicilio, y con 2 hermanas de 50 y 46 años. En España, correspondería el Grupo I «Víctima con cónyuge» (Resolución 2013), y en Italia, con la Tabella Milanesi de 2011, resultan las siguientes indemnizaciones.

Perjudicado	Cuantía-España	Cuantía-Italia
Al cónyuge	114.691	154.350
Hija menor de 10 años	47.788	154.350
Hija menor de 15 años	47.788	154.350
Hijo mayor de 29 años	9.558	154.350
Al padre	9.558	154.350
A la madre	9.558	154.350
A la hermana de 46 años	0	22.340
A la hermana de 50 años	0	22.340
Indemnización total en euros	238.941	970.780

Comparativa España - Inglaterra

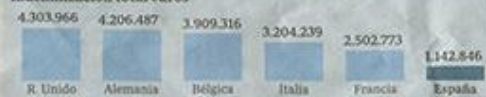
Fallecido de 35 años en accidente 2008, con juicio en 2010, esposa de 32 años, con 2 hijos de 6 años y 2 años y la esposa estaba embarazada de 6 meses. Ingresos anuales de 86.215 euros, se considera una dependencia de la familia del 75% de sus ingresos, con dependencia de los hijos hasta los 21 años, y aplicando las tablas de la sexta edición Ogden Tables.

Perjudicado	Cuantía-España	Cuantía-Inglaterra
Gastos de entierro	4.500	5.389
Daños de duelo	120.620	16.307
Pérdida del cuidado y atención del esposo	-	6.909
Pérdida del padre (5.000 x 3)	129.237	20.729
Perjuicio económico hasta la fecha del juicio	-	85.066
Perjuicio económico futuro de esposa e hijos	174.470	1.268.859
Perjuicios por actividades y servicios hasta fecha juicio	-	23.425
Perjuicios por actividades y servicios futuros	-	299.537
Intereses hasta la fecha del juicio	-	3.231
*grave desajuste perjuicio económico STS 25.03.2010 y aplicación del 75%	174.470	-
Indemnización total en euros	603.297	1.729.452

Supuesto grandes lesionados

Victima de 33 años, soltero, con una gravísima secuela de tetraplejía, que requería de 6 meses de hospital, 2 años de rehabilitación y cuidados permanentes de 15 horas diarias, y que tenía un sueldo bruto de 24.565 euros anuales, y neto de 15.339 euros, sus indemnizaciones dependiendo del país donde hubiera ocurrido el accidente, presentaban las siguientes diferencias:

Indemnización total euros



Fuente: Asociación de víctimas de accidentes de tráfico

co. También se tendría en cuenta el caso de la muerte del hijo único. Las aseguradoras incluso se harían cargo de los gastos futuros de sanidad, como son la revisión de prótesis, nuevas pruebas, rehabilitación... Con esta reforma no alcanzaremos la "primera velocidad",

pero al menos, tendremos mejores derechos», concluye Pérez Tirado.

Todo cambiaría en enero de 2016 si la ley recibe luz verde del Consejo de Ministros. Algo que, aseguró el pasado día 17 el ministro de Justicia, Rafael Catalá, «sucederá en los próximos días».