

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
QUINTO TALLER DE PROPUESTAS:
RECOGIDA, ANÁLISIS Y DIVULGACIÓN
DE LOS DATOS

29 de Abril de 2010

Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Dirección General de Participación Ciudadana

Índice

1. Introducción	2
2. Objetivos y desarrollo del taller	3
3. Asistentes	4
4. Resultados del debate.....	5
4.1. Propuestas prioritarias	5
4.2. Propuestas individuales	23
5. Evaluación de la sesión	28
Anexo 1	1
Valoración de las propuestas tratadas en plenario	1
Anexo 2	7
Modelo de correo remitido para la cumplimentación de propuestas.....	7
Anexo 3	11
Posición de la Asociación Provincial de Autoescuelas frente al fenómeno social de la circulación vial	11



1. Introducción

Una vez finalizada la primera ronda de talleres participativos, dedicada al contraste del diagnóstico sobre la seguridad vial aragonesa realizado por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, comenzó la fase propositiva del proceso participativo.

La voluntad política manifestada en la presentación del proceso de participación por parte de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes fue elaborar un Plan aplicable y práctico, privilegiando unas cuantas medidas importantes para la sociedad aragonesa por encima de grandes listados que sobrepasaran las posibilidades reales de ejecución y generaran falsas expectativas.

Siguiendo estas premisas, se diseñó una metodología que combinara la recogida de todas las aportaciones realizadas por los asistentes, con el debate de aquellos temas considerados prioritarios por los participantes.

Para ello se contaba con el trabajo previo de los asistentes, la mayoría de los cuales había respondido con anterioridad al correo electrónico que se adjunta como **Anexo 2** a este informe. En él, se solicitaba el envío de las propuestas que se deseara tratar en el taller y la priorización de aquella que se considerara más importante.

En cada taller se trabajó en base a tres niveles diferentes de propuestas:

1. PROPUESTAS PRIORITARIAS

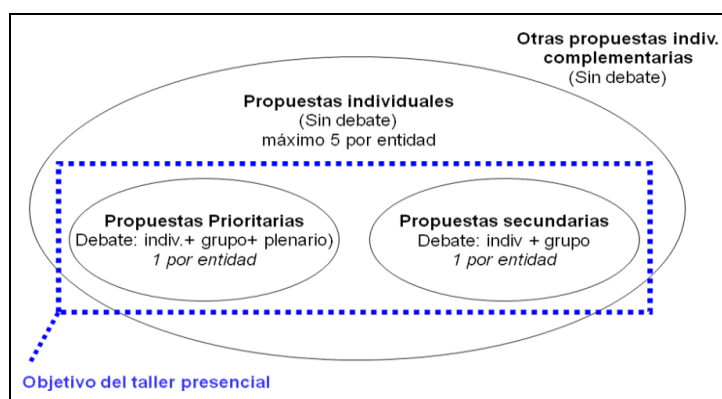
- Identificadas como tal por los participantes. Debatidas en grupos y en plenario.

2. PROPUESTAS SECUNDARIAS

- Debatidas únicamente en grupos.

3. PROPUESTAS INDIVIDUALES

- Resto de aportaciones remitidas al Plan que no son objeto de debate.



Esquema de los tres niveles de propuesta

Se celebraron cinco talleres coincidentes con los grupos de trabajo que llevaron a cabo la revisión del diagnóstico:

- Grupo de trabajo 1. Infraestructuras seguras
- Grupo de trabajo 2. Seguridad de los usuarios
- Grupo de trabajo 3. Seguridad de los vehículos
- Grupo de trabajo 4. Tratamiento post-accidente
- Grupo de trabajo 5. Recogida, análisis y divulgación de los datos

Esta acta recoge los resultados del taller celebrado el 29 de Abril de 2010 por el grupo de trabajo de Recogida, análisis y divulgación de los datos

2. Objetivos y desarrollo del taller

Los objetivos del taller eran:

- Abrir un espacio de participación a agentes sociales, asociaciones y ONG's en el diseño del Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón.
- Contrastar las principales medidas sobre Recogida, análisis y divulgación de los datos aportadas por los integrantes del grupo.
- Realizar una primera valoración sobre el carácter estratégico, el grado de urgencia y el interés general de las propuestas.

El taller se celebró el día 29 de abril de 2010 en Zaragoza, en la Sala Bayeu del Edificio Pignatelli y tuvo una duración de 4h, en horario de 10 a 14h con el siguiente orden del día:

10h.	Bienvenida, acogida y presentación de los objetivos de la sesión. Ronda de presentaciones
10,15h.	Propuestas prioritarias – trabajo individual (fichas)
10,25h.	Valoración en grupos de las propuestas
11h.	Plenario. Puesta en común y valoraciones del resto de grupos
12h.	PAUSA – CAFÉ
12,15h.	Plenario (continuación)
13,15h.	Propuestas secundarias – trabajo individual
13,25h.	Valoración en grupos de las propuestas
14h.	Despedida y evaluación de la sesión

3. Asistentes

NOMBRE		ENTIDAD
Antonio	Aced García	DIRECCIÓN GENERAL DE ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA
Juan José	Alba López	UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA
Ignacio	Albás	ACUPAMA
María	Bosque Royo	ASOCIACIÓN STOP ACCIDENTES
Jesús Manuel	Bueno Bellido	TRADIME ARAGÓN
Beatriz	Callén Escartín	CREA
José Ramón	Colell Farré	FUNDACIÓN EDUCATRAFIK
Ángel	Dolado Pérez	DECANO JUECES ZARAGOZA
Ángel	Gasque Valero	ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTOESCUELAS DE ZARAGOZA
Juan I.	Gómez Díaz-Bravo	ASEVITAL
Santiago	Hernández Luesma	AYUNTAMIENTO DE TERUEL. POLICIA LOCAL
Antonio	Ibáñez Zafrilla	JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA
Felix Ángel	López Alonso	PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL
Pilar	Martín Gil	ASOCIACIÓN DE LA PRENSA DE ARAGÓN
Mercedes	Martínez Rovira	DIRECCIÓN GENERAL DE ATENCIÓN A LA DEPENDENCIA
José Luis	Mazón Tirapo	ASOCIACIÓN PROVINCIAL AUTOESCUELAS ZARAGOZA
José Manuel	Oliver Saez	GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO DEL SECTOR DE ARAGÓN
Concepción	Ortiz Calvo	JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA
Marta	Ozcoidi Val	SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MEDICINA DE TRÁFICO
Diego	Ruiz Estrampes	ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA
Héctor	Saz Rodríguez	CONSEJO NACIONAL DE LA JUVENTUD DE ARAGÓN
Jesús	Valle Miguel	ISSLA
Beatriz	Zuñiga Reinales	JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA

Por parte del Gobierno de Aragón, las personas que participaron en el Taller fueron:

NOMBRE		ENTIDAD
José Luis	Artal Boné	Instituto Aragonés de la Juventud
Dolores	Bernal Esteban	Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
Xavier	Carbonell Casadesús	Asistencia técnica de la Dirección General de Participación Ciudadana
Diego	Chueca Gimeno	Asistencia técnica de la Dirección General de Participación Ciudadana

4. Resultados del debate

La bienvenida al taller la realizó Dolores Bernal Esteban, Asesora técnica de la Secretaría General Técnica del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Previamente al comienzo al debate, Xavier Carbonell, en nombre de la Dirección General de Participación Ciudadana, recordó el cronograma del proceso de participación y el camino realizado hasta la fecha, presentó los objetivos de la sesión, el horario y explicó la metodología a seguir en esta sesión.

4.1. Propuestas prioritarias

(Debatidas en el grupo y en el plenario)

4.1.1. Agencia Líder de Seguridad Vial

Entidad que hace la propuesta
Común
Descripción
Creación de una entidad con carácter autonómico que asumiera el liderazgo en la Seguridad Vial en Aragón desarrollara labores de coordinación entre diversas entidades privadas y públicas interesadas en problemas de seguridad vial. Se trataría de un organismo capaz de recopilar toda la información, analizarla y divulgarla de forma adecuada.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • La DGT desconoce algunos datos. Los datos que recogería la Agencia serían más amplios que la DGT. Los datos que recoge la DGT son insuficientes (por ejemplo, los datos sanitarios o conocer el porcentaje de aragoneses que tienen accidentes, procedencia, enfermedades, y otros datos de ámbitos diferentes al tráfico). La Agencia podría ofrecer datos vinculados con sanidad o agencias de seguros. Permitiría tener un conocimiento más exacto de las causas de los accidentes, consecuencias, etc. para poder tomar medidas efectivas. • Aragón puede ser un referente a nivel nacional a través de la creación de la Agencia y del trabajo que se está realizando para elaborar el Plan. • Sanidad está transferida a las comunidades autónomas, y por eso la DGT no recoge los datos sanitarios. La Agencia podría unificar esos datos. • Hay que medir la eficacia del Plan a través de algún organismo (que puede ser la Agencia). • La Administración del estado se acoge a la ley para no facilitar datos, y la Agencia podría difundirlos. • Si se quiere dar un enfoque integral, el trabajo en seguridad vial va más allá de las características del tráfico y los accidentes producidos. Existen otros agentes con

disponibilidad de información adicional al tráfico (sanidad, seguridad vehículos, educación, juventud, etc.). La Agencia podría coordinar las acciones e integrar los datos de fuentes diversas.

- Los datos de tráfico procederían de la DGT (base de datos Arena) pero la Agencia los analizaría, complementaría y explotaría. No se generarían datos paralelos.
- Con la información actual de la DGT no se pueden plantear medidas correctoras definitivas, que aborden todas las causas. La DGT recoge datos de lo ocurrido, pero la agencia los completaría con datos para poder evitar el accidente.
- La DGT hace bien su trabajo, pero el Gobierno de Aragón debe actuar para mejorar la seguridad vial recogiendo el trabajo de todos los profesionales implicados.

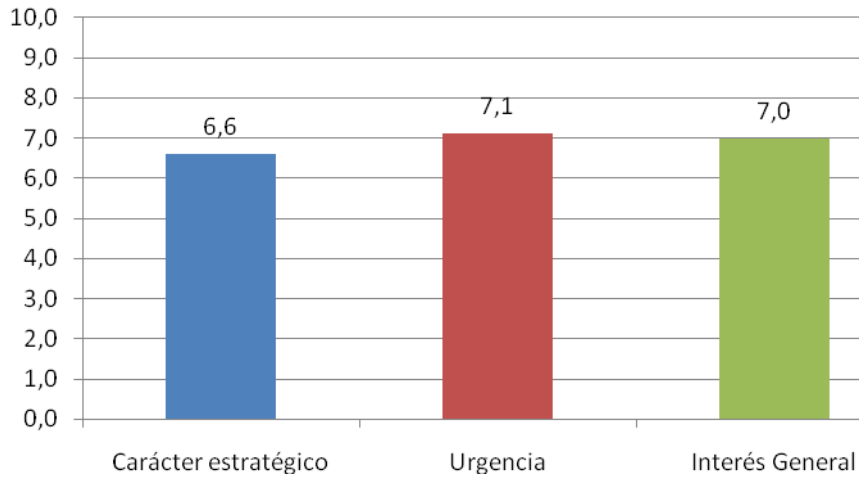
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- Se entiende que para la recogida, tratamiento y explotación eficaz de la información generada como consecuencia de la circulación (no sólo de accidentalidad), no es conveniente una diversificación en varios organismos, que a su vez son susceptibles de dependencia orgánica de diferentes Administraciones.
- La DGT ya recoge los datos a través de los agentes que acuden a un accidente, porque la información hay que recogerla en el momento del accidente. Además, ya existe el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, creado hace años, que recopila esa información. Por eso, no es adecuado diversificar en diferentes organismos. En todo caso se podría ampliar la competencia de la DGT para que analice y trabaje los datos. Puesto que la DGT tiene una larga experiencia, debe ser este organismo el que lidere esta materia, evitando la diversificación en 17 Agencias que reciban y traten la información.
- Supondría una duplicidad de recursos (evitar el crear por crear).
- El organismo que no quiera aportar información, puede ampararse fácilmente en la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal.

Argumentos adicionales

- Más que la propia Agencia, lo importante es que hace falta que “alguien” analice los datos.
- Debe propiciarse el acceso a la información tratada, entre Administraciones y entidades implicadas en materia de seguridad vial, para ello, la información debe estar abierta mediante firma de convenios.
- No es incompatible el planteamiento de liderazgo de la DGT con que las diferentes CC.AA. dispongan de un organismo que explote la información generada. Para conseguir mejoras en seguridad vial en su territorio.
- Es necesario estudiar con detenimiento el nombre del organismo, ya que “Instituto” puede crear reticencias por entender que se trata de una duplicidad.

Valoración de la propuesta por los participantes

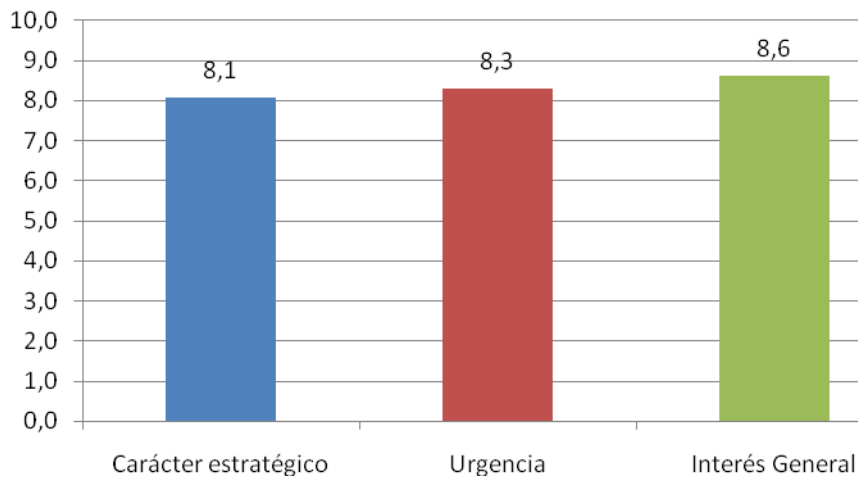


4.1.2. Creación de una base de datos realista para poder analizar la problemática

Entidad que hace la propuesta
Guardia Civil / Policía Local de Teruel
Descripción
<p>Desarrollo de una base de datos sobre accidentalidad que se alimente de datos estadísticos de diversas procedencias (DGT, servicios médicos, seguros, colectivos, entidades de análisis, etc.), ya que la Guardia Civil no puede solicitar datos ajenos al tráfico.</p> <p>Supondría un registro único de accidentes de tráfico para completar la información de talleres, seguros, etc.</p>
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Permitiría realizar acciones más concretas y efectivas. • Vincular datos de seguridad vial con los procedentes del sector de la sanidad o las agencias de seguros. • Unificar datos (para facilitar su análisis, más que la recogida que puede provenir de diversas fuentes). • Se trata de recabar datos, no de unificarlos todos en una única base de datos. Coordinar bases de datos.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • El ser registro único puede conllevar problemas o dificultades técnicas para la coordinación. • Costes económicos derivados de generar una nueva infraestructura. • Se intentó poner en marcha un proyecto de bases de datos comunes en Aragón y faltó el apoyo de la Fiscalía.



Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.3. Establecimiento de un protocolo único para la recogida de datos en accidentes de tráfico

Entidad que hace la propuesta
Universidad de Zaragoza. SEMT, AMM, Judicatura
Descripción
Establecimiento de criterios técnicos, formales, legales, etc. para poder unificar la toma de datos en accidentes de tráfico.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Cada vez hay mayor tendencia a recoger menos datos en el lugar del accidente (y que recoger más datos indirectos), y la recogida es muy diferente. Esa información llega a los juzgados y se hace un estudio distinto de las causas. Por eso es necesario establecer protocolos uniformes y vincular a todos los implicados en la recogida de datos (actualmente se pierden datos que al no recogerlos al momento son más difíciles de recoger posteriormente, por ejemplo, no se recogen datos sobre el factor humano). • Los nuevos sistemas de seguridad dejan cada vez menos evidencias en la carretera (por ejemplo el ABS impide ver la trazada de la frenada). Es necesario contemplar otros datos adicionales. • Diferenciar de las plantillas de recogida de información. Hablamos de datos complementarios que ayudaran en el proceso judicial a conocer el caso. Por ejemplo, recoger las condiciones restrictivas y condiciones de corrección (limitaciones) que figuran en el carnet de conducir. • Permitiría evitar la discrecionalidad de algunos peritos. • Actualmente, las víctimas ya piden un protocolo del atestado, porque así se evitan la investigación pericial.

- La policía local tiene pocos efectivos y poca formación especializada en algunas zonas. Un protocolo ayudaría.
- No se trata de hacer perder tiempo a la Guardia Civil sino de marcar la acción u omisión en determinadas situaciones. Por ejemplo, recoger información del estado del carnet de conducir.

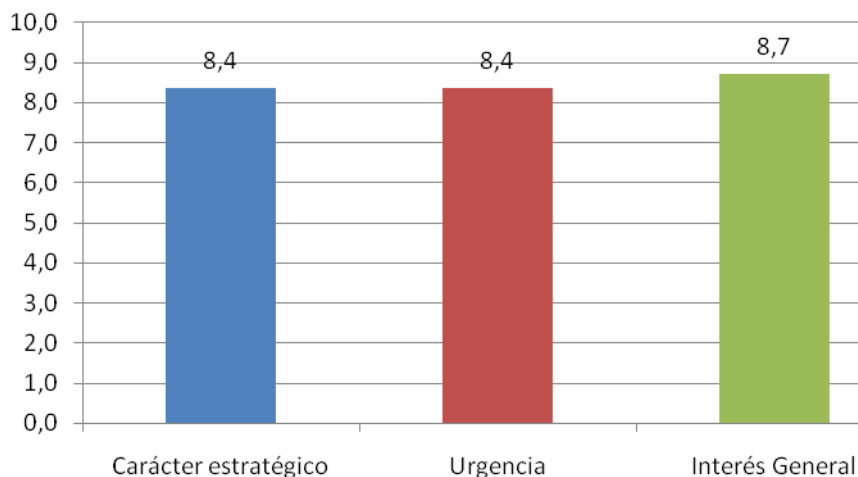
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- Es preciso diferenciar las fases de recogida de datos en el lugar del accidente que la investigación posterior del mismo. Algunos datos se pueden recoger más adelante cruzando bases de datos.
- Cuanto más compleja sea la toma de datos, más difícil será realizarla.
- Los datos sanitarios son difíciles de conseguir en base la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal.
- Una toma de datos compleja puede retener la circulación y generar nuevos accidentes.

Argumentos adicionales

- Debería estar consensuado por todos los cuerpos de seguridad.

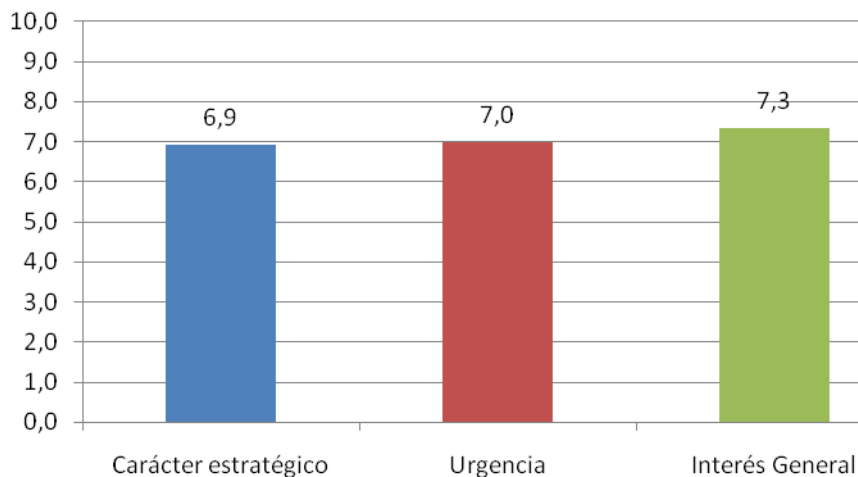
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.4. Campañas de sensibilización hacia vehículos de dos ruedas

Entidad que hace la propuesta
PMSV
Descripción
Realización de campañas específicas hacia los usuarios de cuatro ruedas sobre los vehículos de dos ruedas. Sirva como ejemplo los anuncios de la campaña Think! realizados en el Reino Unido.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Actualmente están dirigidas a vehículos de cuatro ruedas, principalmente. • El público objetivo serían los usuarios de vehículos de cuatro ruedas, pero también debería dirigirse a toda la población. • Se dispone de una televisión autonómica con capacidad para realizar las campañas con un coste más bajo que externalizándolo.

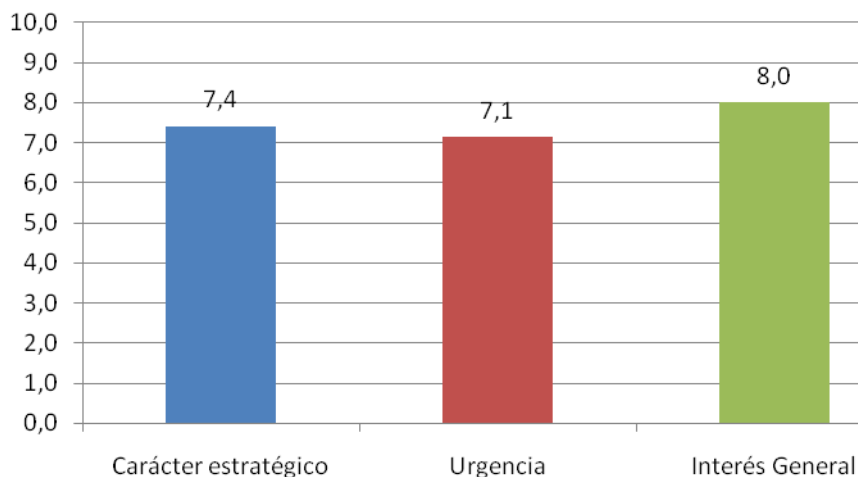
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.5. Censo de expertos y formadores en seguridad vial

Entidad que hace la propuesta
Fundación EducaTrafic
Descripción
Realizar un censo de todas las personas que trabajan en formación y/o sensibilización para mejorar el conocimiento del sector, establecer líneas de colaboración y vínculos de interés.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Establecer líneas de colaboración entre todos los agentes que trabajan en seguridad vial. Conocerse y relacionarse. Establecer vínculos de interés. • Aunar esfuerzos para reducir inseguridad. • Favorece la formación recíproca (descubres cosas que desconoces de otros ámbitos relacionados con la seguridad vial) • Por ejemplo, en estos debates que se están manteniendo se aprende. Se trata de evitar “sentirse el rey del mambo”.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Tradicional idiosincrasia de las individualidades. .
Argumentos adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Se considera experto a toda persona que conoce el problema de cerca, bien sea por vivencia, o por la profesión.

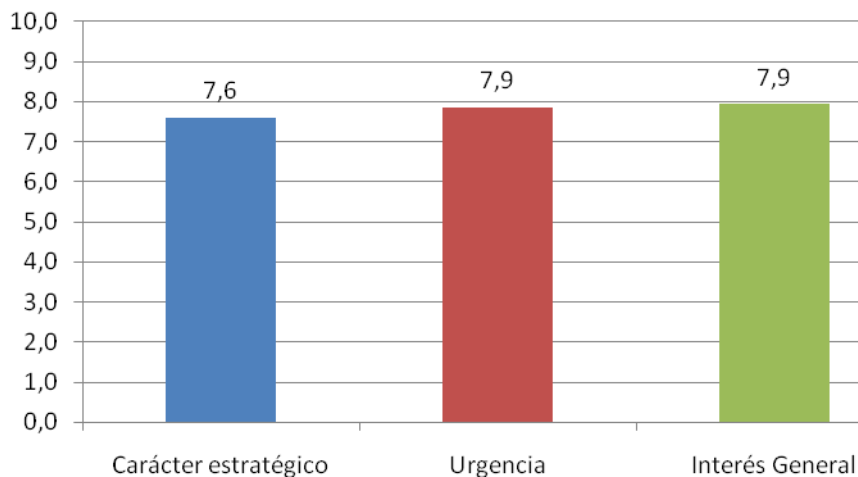
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.6. Control de calidad de los centros médicos de reconocimiento

Entidad que hace la propuesta
SEMT y ASECEMP
Descripción
Desarrollo de un estándar de calidad y un sistema de control interno para los centros médicos de reconocimiento.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Se mejoraría la unificación de criterio facultativo entre los centros. • Fomenta la formación específica de los facultativos (psicólogo, médico y oftalmólogo) y el reciclaje de los mismos. • Mejoraría la posibilidad de compartir datos homogéneos de utilizables en estadísticas. • Mejora la imagen del sector
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Necesario apoyo de la administración y la universidad. • Riesgo de llevar a extremos los chequeos (por ejemplo, requerir informes psicológicos a todas las personas).
Argumentos adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Las Jefaturas Provinciales de Tráfico son las responsables de la inspección de los centros y Aragón es una de las más exigentes. • El 3 de mayo de 2010 entra en vigor un reglamento que también permite a Sanidad inspeccionar el funcionamiento de estos centros.

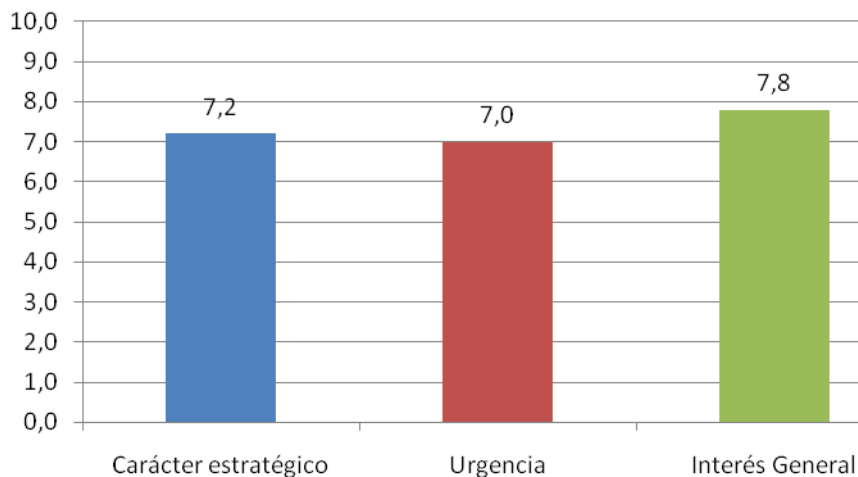
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.7. Canal de comunicación entre especialistas médicos y la administración competente en seguridad vial

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Atención a la Dependencia
Descripción
Creación de un canal de comunicación desde los especialistas médicos hacia la DGT para poder alertar de posibles limitaciones o condicionantes a la conducción detectados en consultas ajenas al sistema establecido de reconocimientos médicos (neurólogos, psiquiatras, centros de atención a drogodependencias, médicos rehabilitadores, oculistas, etc.)
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> Actualmente, el reglamento de conductores establece que quien tenga conocimiento de alteraciones que impiden que alguien pueda ejercer la conducción debe denunciarlo a jefatura. Pero no siempre se lleva a cabo (a veces porque no se sabe a quién deben dirigirse, no existe un referente; en otras ocasiones, la ley de protección de datos impide poder realizarlo).
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> Ya existen medidas punitivas para los médicos que no comunican problemas psicofísicos de una persona que conduce. El médico es el que lo debe comunicar a tráfico, si no lo hace puede recibir pena por inhibición u omisión de sus labores médicas.

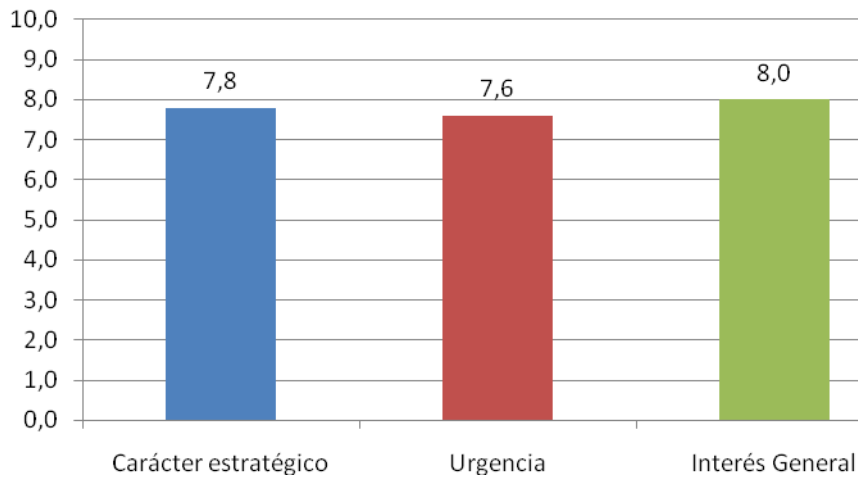
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.8. Establecimiento de un protocolo para comunicar con urgencia las posibles limitaciones o condicionantes a la conducción

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Atención a la Dependencia
Descripción
Se propone establecer un protocolo de comunicación para garantizar que los facultativos conocen la obligación de informar a la DGT sobre las limitaciones a la conducción y para que ésta comunicación se realice de la forma más rápida posible.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Facilitaría el cumplimiento de un requisito legal.

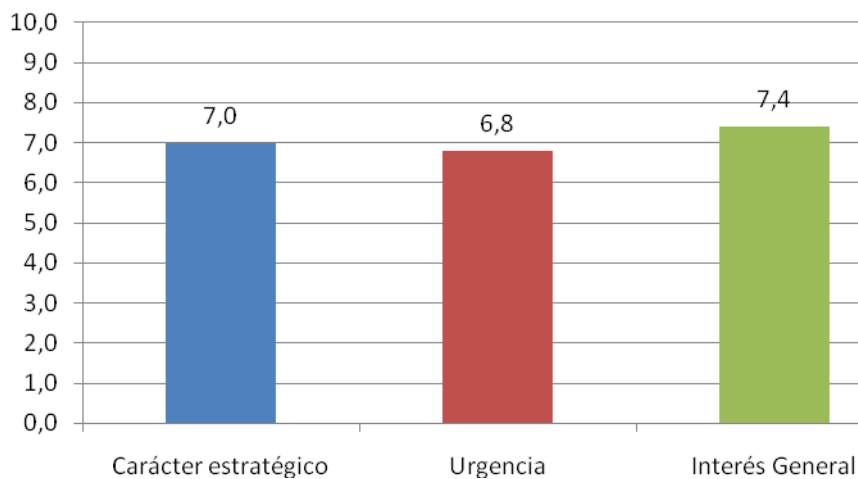
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.9. Contemplar el valor de la inversión en el Plan Integral de Seguridad Vial y el retorno de la misma

Entidad que hace la propuesta
Asociación Provincial de Autoescuelas
Descripción
Establecer los mecanismos para poder valorar los beneficios generados por el trabajo del PISVA y por una formación de calidad. El Plan debería recoger de forma imprescindible la valoración estimatoria de la inversión en seguridad vial para poner en valor sus acciones.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Reconocer que el Plan es una necesidad, y que es necesario y rentable invertir en él. • El Plan puede mejorar la eficacia en la recogida de datos y Aragón puede ser un referente nacional.

Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.10. Sensibilización para jóvenes en lugares con actividades generadoras de riesgo

Entidad que hace la propuesta
Consejo de la Juventud de Aragón
Descripción
Desarrollo de campañas de sensibilización que incidan en aquellas actividades más peligrosas en relación con los jóvenes y el tráfico (zonas de ocio nocturno, áreas con jóvenes desplazados, festividades, etc.).

Argumentos positivos del grupo y el plenario

- Efectividad pasajera de las campañas, y por eso hay que incidir en zonas de riesgo permanente.
- Los jóvenes también podrían reclamar formación (cómo cambiar una rueda, concienciación, etc.). Reclamarlo a las administraciones, no sólo a las autoescuelas.

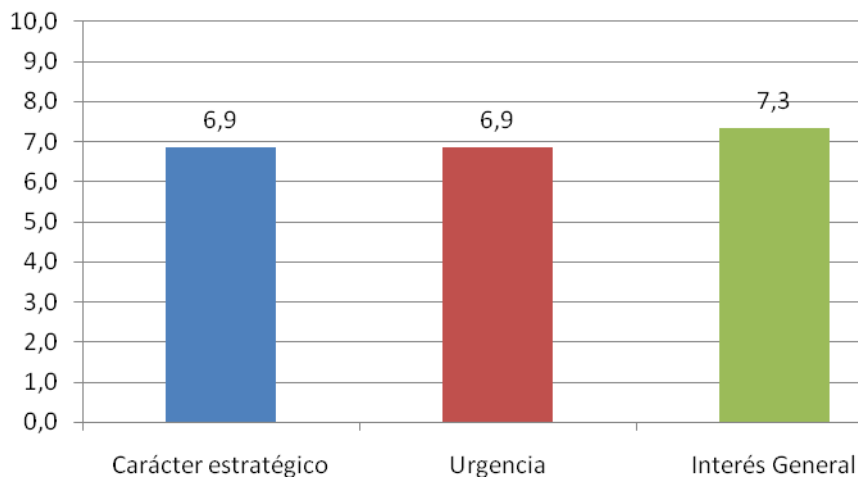
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- Ya se realizan campañas de sensibilización en este colectivo y puede existir saturación.
- Se duda sobre si puede transmitir un mensaje contraproducente a los jóvenes.

Argumentos adicionales

- Se pone como ejemplo la campaña desarrollada en El Ferrol: Pasaporte seguro a casa. En esta campaña se equiparon los bares con alcoholímetros para que los establecimientos pudieran sellar un pasaporte a las personas que hubieran consumido bebidas alcohólicas.

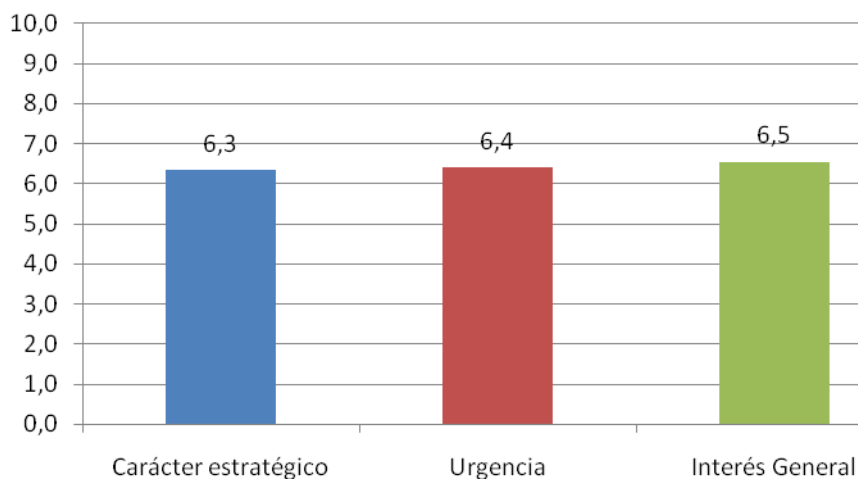
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.11. Aprovechar entorno laboral para actuar en seguridad vial

Entidad que hace la propuesta
ACUPAMA
Descripción
Potenciar desde la administración la unificación de toma de datos sobre accidentes en itínere para fomentar la formación y mejorar la seguridad vial
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Tenemos ventajas que nos permiten formación, sacar estadísticas, prevención de la salud, etc. Especialmente en temas de accidentes en itínere. • Recopilar datos de cómo la presión laboral puede incidir en el nivel de accidentes (y no sólo quedarse con accidentes en itínere). • Unificar – igualar actuaciones entre las diferentes empresas (o ámbitos laborales). • Mejora las condiciones del trabajador. • En materia de seguridad laboral los sindicatos pueden ser un gran aliado para las empresas.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Ya que es fuera del horario laboral, existe el riesgo de que los trabajadores interpreten que se está invadiendo su vida personal. • Los sindicatos en ocasiones pueden dificultar este trabajo ya que se puede mal interpretar el fomento de la seguridad como un obstáculo a los trabajadores. Tal vez haría falta una tarea de sensibilización de los propios sindicatos. • Existe un estudio publicado por UGT sobre movilidad en polígonos industriales que evidencia la resistencia de los trabajadores a asistir a cursos y a utilizar el transporte público.

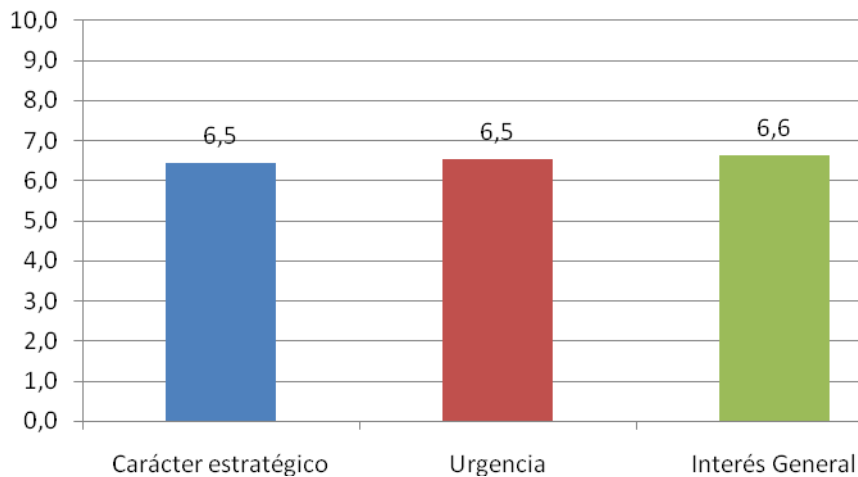
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.12. Campaña "Drogas no, conducción sí": Programa "Tú eliges"

Entidad que hace la propuesta
ASEVITAL
Descripción
Concienciación a la sociedad aragonesa, especialmente a colectivos de alto riesgo (jóvenes, etc.) de los inconvenientes del consumo de droga y su incompatibilidad en la conducción mediante la realización de jornadas, charlas y conferencias en centros de educación.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Dentro del área de educación y formación: campañas para sensibilizar y concienciar a colectivos más vulnerables. • Disminuir la siniestralidad y minimizar sus consecuencias.

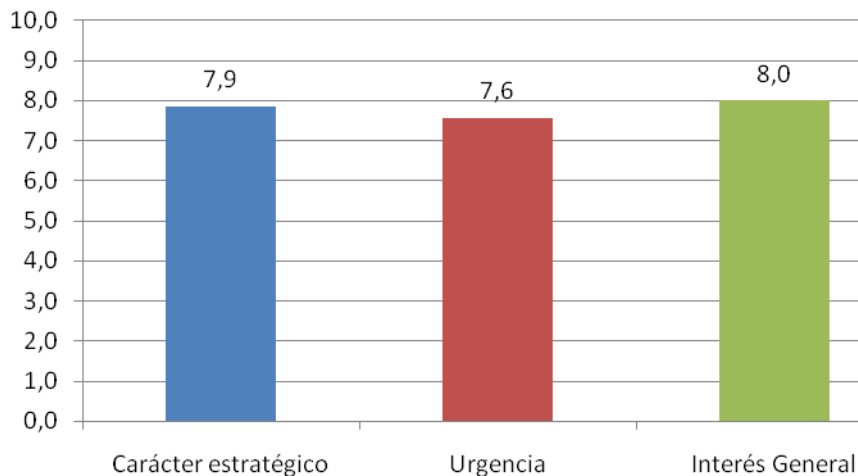
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.13. Publicidad de datos ya existentes

Entidad que hace la propuesta
TRADIME
Descripción
Se trata de que tengan publicidad las bases de datos ya existentes, fácil acceso por el público y se remitan a las entidades sociales más implicadas en la seguridad vial.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechar lo existente. • Se puede empezar a trabajar inmediatamente: hay datos y no se utilizan. • Bajo coste de la propuesta, porque ya existe • Bidireccional: facilitar datos y que si se tienen datos se remitan a la administración competente.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Los organismos que funcionan como compartimentos cerrados pueden dificultar la publicidad. • Siempre hay que tener en cuenta el respeto a los datos de carácter personal.
Argumentos adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Vinculada a la propuesta del Centro Zaragoza sobre análisis de siniestros.

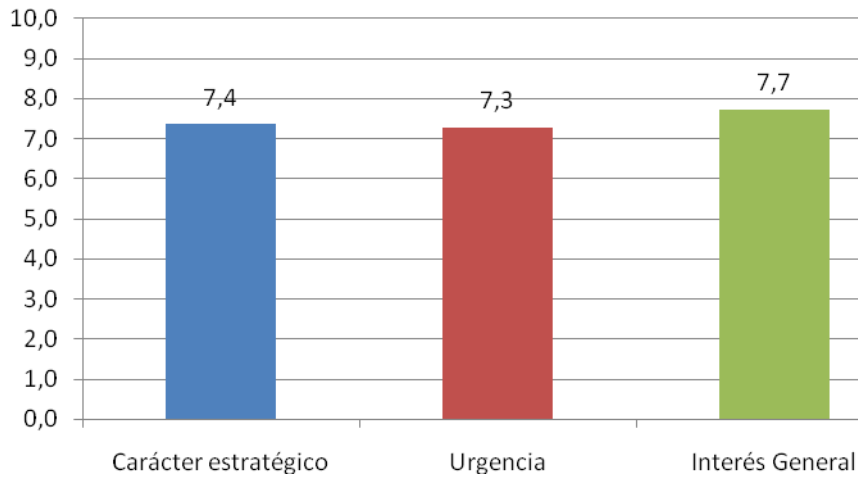
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.14. Oferta de datos para su estudio

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Atención a la Dependencia
Descripción
<p>Aportar datos anónimos respecto a personas solicitantes de la valoración y reconocimiento de la situación de dependencia como consecuencia de accidentes de tráfico. En coordinación con los Servicios Sociales, y siempre teniendo en cuenta la protección de datos personales, se podría conocer el número de solicitantes por accidente, edad, sexo, grado y nivel de dependencia.</p> <p>La DG de Atención a la Dependencia puede aportar estos datos y piden que se usen y se divulguen, por ejemplo, en programas de formación dirigidos a víctimas o familiares. Podrían ser útiles para tratamiento post-accidente y atención a usuarios.</p>
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Incluir una casilla en el informe médico que se remite a la DG de Atención a la Dependencia para indicar si es por accidente de tráfico. Teniendo este dato podrían saber el número de personas que solicitan dependencia por accidente de tráfico. • También un segundo dato: el número de personas, grado de dependencia, sexo, edad, y consecuencia del accidente de tráfico. • Útil para incluir esta información en programas que se activen. • Se debería anotar la causa del accidente y si conducen. Por ejemplo, hay casos de gente que solicita dependencia pero solicitan mantener el permiso de conducir, siendo que esa persona es más vulnerable que otra para conducir. • Se apunta que se debería tener en cuenta las adaptaciones de los puestos de trabajo por las repercusiones de un accidente (que también es un dato a recoger). • Se informa que a partir del 3 de mayo la comunicación entre los centros médicos y tráfico se realizará telemáticamente.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Pueden existir dificultades para integrarlo en los programas informáticos de atención primaria, ya que se codifican por el CIF. Será necesario consultar a la empresa gestora del sistema.

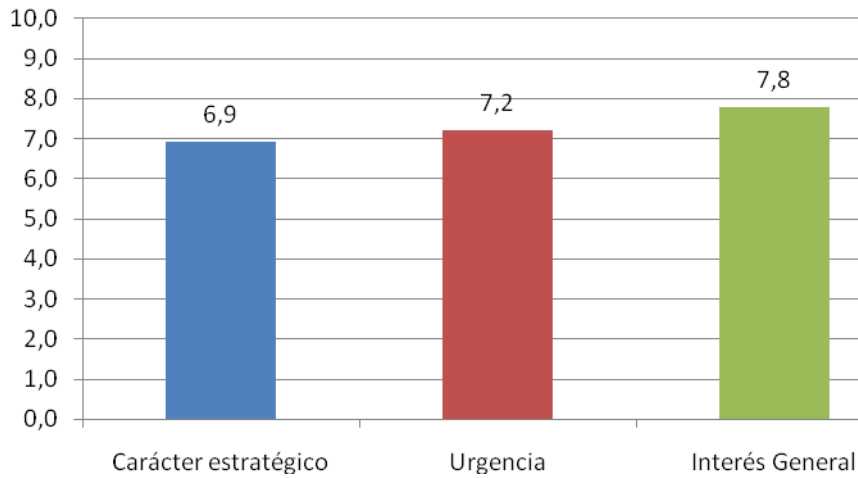
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.15. Completar los datos de fallecidos en accidentes de tráfico

Entidad que hace la propuesta
STOP accidentes
Descripción
Añadir a los datos de fallecidos por accidentes de tráfico a las personas que mueren en el hospital en días posteriores, ya que las causas de la muerte vienen dadas por el propio accidente. Cuándo se recogen los datos de muertos por accidentes, sólo se consideran las personas muertas en el acto o en hospital hasta 24 horas. Habría que considerar también a las personas que fallecen más tarde por causa del accidente.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Recogida de datos más completa y real sobre los fallecidos por accidente de tráfico. • Facilitaría el análisis de datos.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Dificultad para recoger estos datos por su lejanía en el tiempo.

Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.16. Sistema de centralización de la información existente y explotación más eficaz.

Entidad que hace la propuesta
CREA
Descripción
Centralizar, sistematizar, integrar y canalizar la información disponible en las distintas entidades y organismos implicados y realizar una mejor explotación de la misma para utilizarlo de forma más eficaz.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Permitirá identificar problemáticas más concretas y desarrollar acciones más efectivas..
Argumentos adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • .El grupo considera que es una recopilación de la mayoría de temas tratados en la sesión. No se valorará en la parrilla de propuestas.



4.2. Propuestas individuales

(Sin debate)

4.2.1. Análisis de los tipos y características de los siniestros y de los tipos de vehículos implicados

Entidad que hace la propuesta
CENTRO ZARAGOZA (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.)
Descripción
<p>Planificación estratégica de una línea de investigación dirigida a la identificación de los tipos de siniestros y de todos los detalles de los mismos, identificando los tipos de vehículos más frecuentemente siniestrados, para posteriormente desarrollar las medidas que se considere necesarias para contribuir a disminuir los accidentes con estos tipos de vehículos y situaciones identificadas.</p> <p>Desarrollo de una “plantilla general de datos” que de información a las diferentes áreas de investigación, análisis y estudio que se creen (relacionadas con industria, transportes y obras públicas, sanidad, trabajo, educación, justicia y seguridad).</p>

4.2.2. Campañas (Anuales y/o temporales) de seguridad vial centradas en aspectos concretos obtenidos de datos reales de siniestros en Aragón.

Entidad que hace la propuesta
CENTRO ZARAGOZA (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.)
Descripción
<p>Elaboración de campañas de seguridad vial, centradas en aspectos concretos obtenidos de los datos reales de siniestros en Aragón. Pueden ser campañas anuales y/o temporales (Invierno, semana santa, verano, puentes significativos...).</p> <p>Por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campaña dirigida a los niñ@s: <ol style="list-style-type: none"> 1.- Como peatones 2.- En el transporte hacia el colegio (Autobús) 3.- En el vehículo familiar. • Campaña dirigida a la 3ª edad (como peatones). • Campaña de seguridad para los usuarios de bicicletas. • Campaña de seguridad para los usuarios de motocicletas y ciclomotores.

4.2.3. Análisis de situaciones conflictivas

Entidad que hace la propuesta
CENTRO ZARAGOZA (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.)
Descripción
Análisis de situaciones conflictivas (rotondas, cruces, vehículos, zonas urbanas,...), y elaboración de propuestas tecnológicas de bajo coste para la mejora de las configuraciones en las que más frecuentemente se producen los siniestros.

4.2.4. Campañas de sensibilización en la educación obligatoria

Entidad que hace la propuesta
PMSV
Descripción
Mientras se evalúa como incluir la asignatura de Seguridad Vial en la educación obligatoria, realizar todas las campañas posibles de sensibilización en los colegios a todos los niveles. Intentar coordinar a las instituciones publicas o privadas mediante un "libro de estilo" para que todos puedan transmitir las mismas ideas

4.2.5. Diagnosticar la existencia de puntos peligrosos en las vías

Entidad que hace la propuesta
PMSV
Descripción
Evitar la definición de punto negro como es en la actualidad y definir puntos kilométricos concretos para poder realizar actuaciones concretas.

4.2.6. Dotación de medios a los cuerpos de seguridad

Entidad que hace la propuesta
PMSV
Descripción
Exigir la dotación de los medios adecuados a las fuerzas de seguridad para que la recogida de datos sea más rápida y precisa en los accidentes y en la elaboración de informes de las vías.

4.2.7. Recogida de datos a nivel de ciudadano

Entidad que hace la propuesta
PMSV
Descripción
Investigar la denuncia de los ciudadanos sobre puntos concretos en los que haya insistencia sobre deficiencias.

4.2.8. Divulgación de campañas específicas para jóvenes sobre seguridad vial

Entidad que hace la propuesta
Instituto Aragonés de la Juventud
Descripción
Utilización de los canales propios del IAJ: página Web, red SAIJ, FACEBOOK y Red Aragonesa de Albergues Juveniles.

4.2.9. Educación y prevención en Seguridad Vial

Entidad que hace la propuesta
Instituto Aragonés de la Juventud
Descripción
Talleres o charlas a cargo de expertos en actividades de Tiempo Libre (Campos de trabajo y Actividades de vacaciones)

4.2.10. "Tolerancia 0 "

Entidad que hace la propuesta
AESLEME
Descripción
Campañas a pie de carretera en sillas de ruedas.

4.2.11. "Son Peatones"

Entidad que hace la propuesta
AESLEME
Descripción
Conferencias y charlas divulgativas en centros educativos, 3ª edad, etc.

4.2.12. "Campaña Concienciación en autoescuelas"

Entidad que hace la propuesta
AESLEME
Descripción
Concienciación mediante una charla impartida por una víctima de accidente de tráfico.



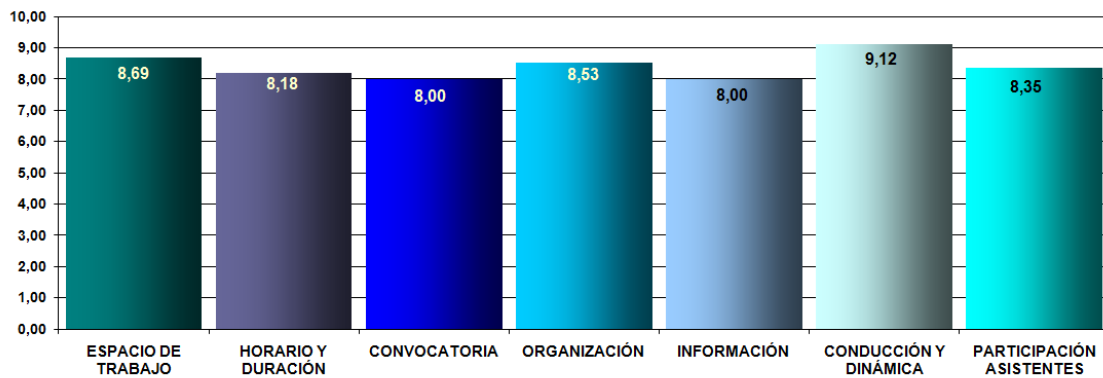
5. Evaluación de la sesión

Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

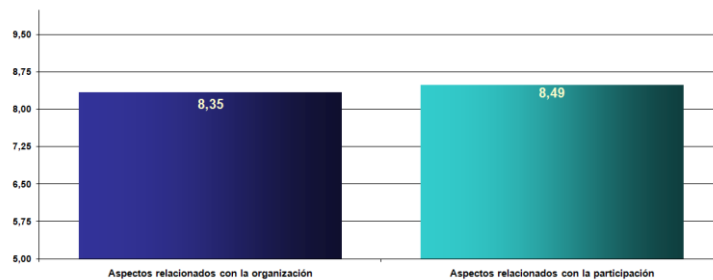
Para valorar el funcionamiento de las mesas de debate, se facilitó a las asistentes en la última sesión un sencillo cuestionario cerrado, por el que analizar diversos aspectos entre un baremo que oscila entre el 1 y el 10, siendo 10 la puntuación máxima.

Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 17 cuestionarios recogidos.

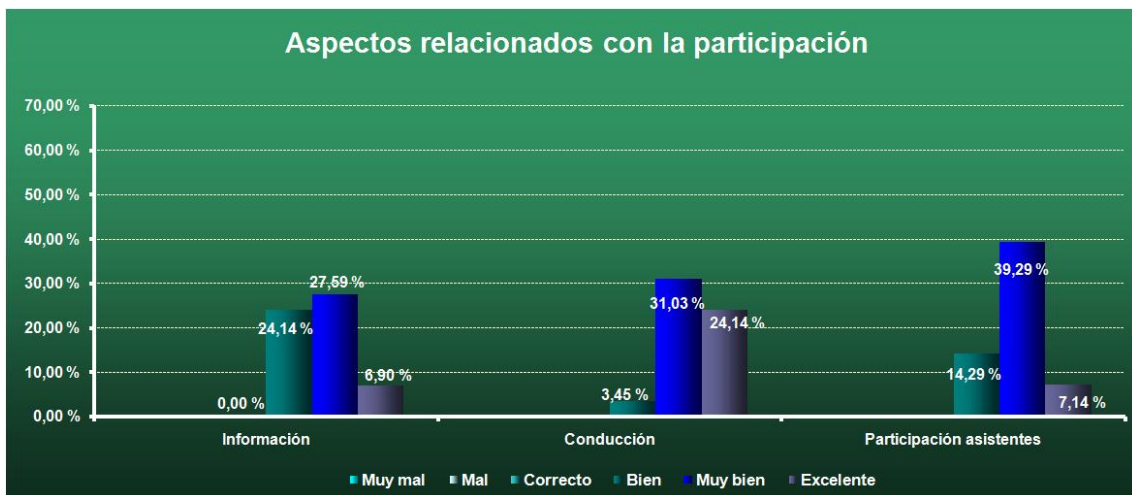
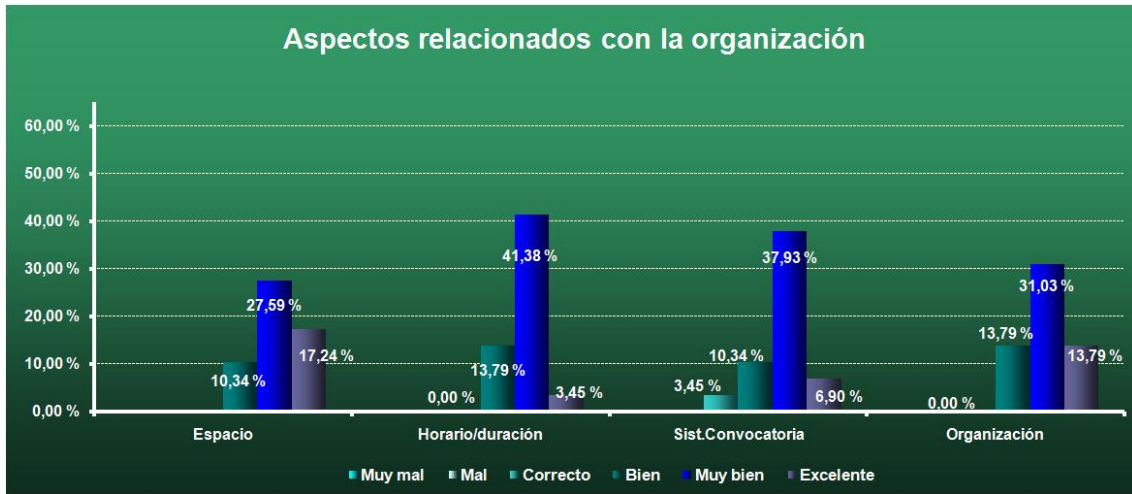
PUNTUACIÓN MEDIA



Muy mal	Puntuaciones 1 y 2
Mal	Puntuaciones 3 y 4
Correcto	Puntuación 5
Bien	Puntuaciones 6 y 7
Muy bien	Puntuaciones 8 y 9
Excelente	Puntuación 10



Puntuaciones medias y valoraciones generales



Comentarios de los participantes

Aspectos positivos a destacar

- Participación
- El carácter constructivo
- Organización muy buena
- Dinámicas muy amenas
- Interés de los participantes

Aspectos que conviene mejorar

- Comité de expertos
- No redundar en temas ya tratados en sesiones anteriores.
- Duración extensa, si es posible evitarlo

Otros comentarios

- Poca participación de las Jefaturas de Tráfico de Huesca y Teruel

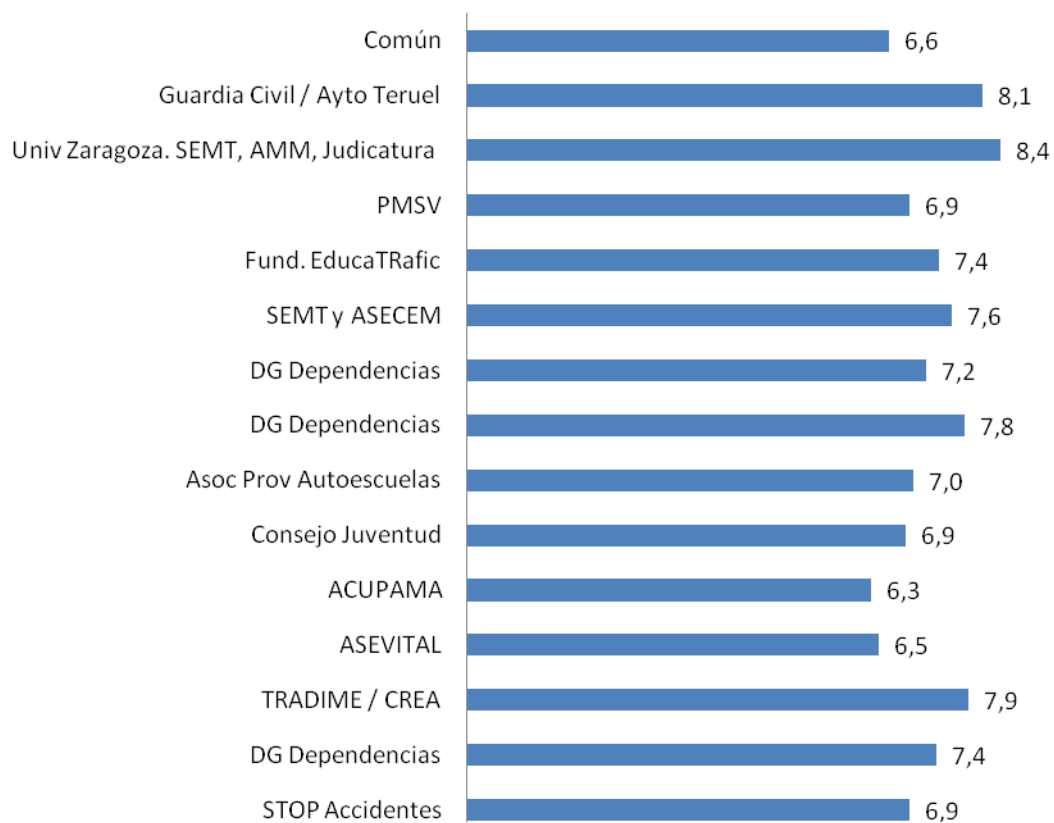
Anexo 1

Valoración de las propuestas tratadas en plenario

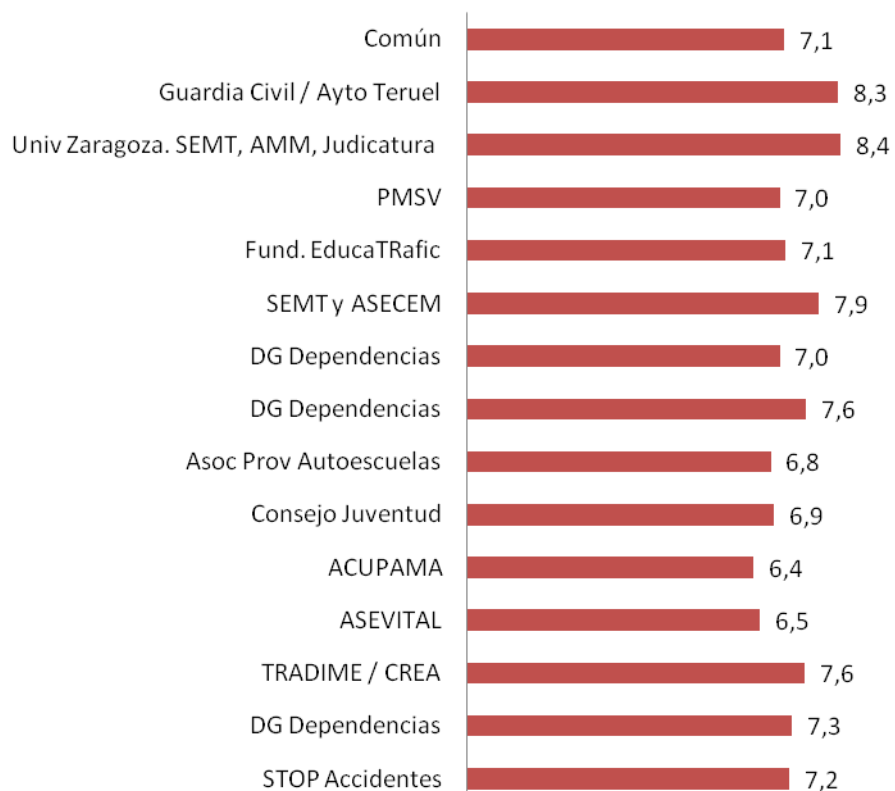
Propuestas prioritarias

Entidad	Carácter estratégico	Urgencia	Interés General
Común	6,6	7,1	7,0
Guardia Civil / Ayto Teruel	8,1	8,3	8,6
Univ Zaragoza. SEMT, AMM, Judicatura	8,4	8,4	8,7
PMSV	6,9	7,0	7,3
Fund. EducaTrafic	7,4	7,1	8,0
SEMT y ASECEM	7,6	7,9	7,9
DG Dependencias	7,2	7,0	7,8
DG Dependencias	7,8	7,6	8,0
Asoc Prov Autoescuelas	7,0	6,8	7,4
Consejo Juventud	6,9	6,9	7,3
ACUPAMA	6,3	6,4	6,5
ASEVITAL	6,5	6,5	6,6
TRADIME / CREA	7,9	7,6	8,0
DG Dependencias	7,4	7,3	7,7
STOP Accidentes	6,9	7,2	7,8

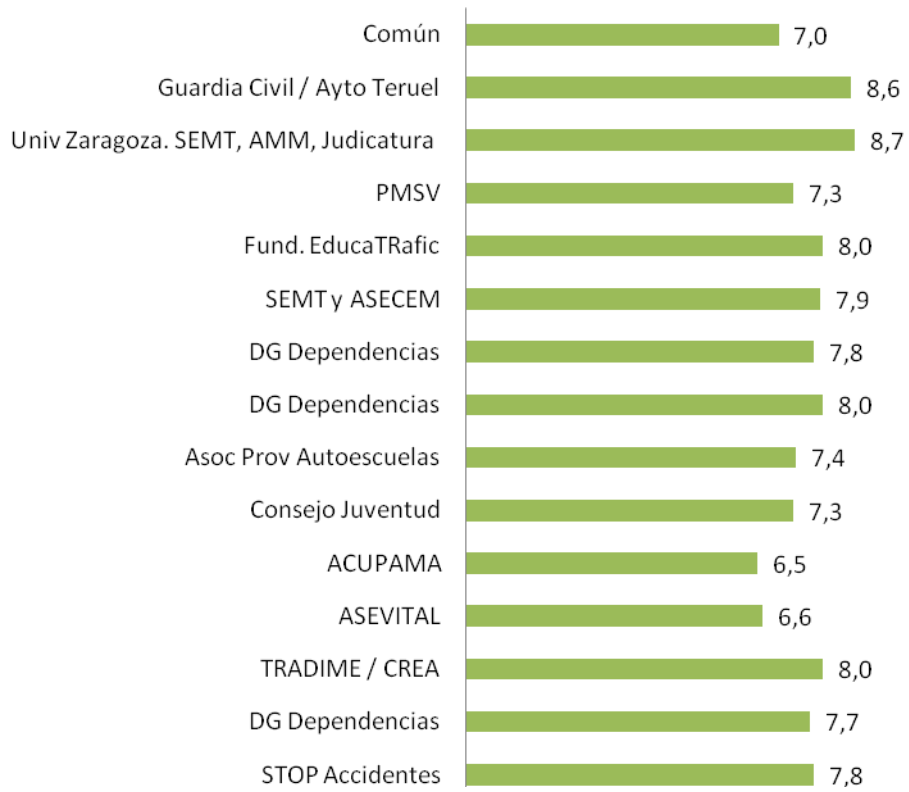
Carácter estratégico



Urgencia



Interés General



Anexo 2

Modelo de correo remitido para la cumplimentación de propuestas

PISVA - FASE PROPUESTAS

Tal y como ya anunciamos en las sesiones de diagnóstico, en esta segunda fase del proceso resulta imposible que cada entidad comente todas las propuestas de mejora que le gustaría añadir al Plan. Concurren dos circunstancias. Por un lado es prácticamente ingestible abordar el volumen potencial de información en una única sesión presencial de tres horas y media de duración. Por otro la voluntad política manifestada en la presentación del proceso de participación por parte de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes es la de elaborar un Plan que sea aplicable y práctico, privilegiando unas cuantas medidas importantes para la sociedad aragonesa por encima de grandes listados que sobrepasen las posibilidades reales de ejecución y generen falsas expectativas.

Con este enfoque y para un buen funcionamiento de la sesión convendría que siguiera los siguientes pasos:

PASO nº 1: Por favor elabore **un listado con las propuestas** que considere interesantes para su posible incorporación al Plan, siguiendo el formato estandarizado que se adjunta para todos los participantes. En la elaboración del listado puede incluir tanto propuestas propias, que no aparecen en el borrador, como propuestas que sí aparecen en el documento borrador entregado.

PASO nº 2: Seleccione de entre ellas la que considere fundamental y prioritaria (**UNA**) para debatirla en la sesión presencial en la que usted vaya a participar. Escriba esta propuesta en el apartado PRIORITARIA.

PASO nº 3: Envíe el documento de propuestas en este mismo formato por email a: planseguridadvial@aragon.es

Muchas gracias.

ENTIDAD:

FECHA:

PROPUESTA DE ACTUACIÓN PRIORITARIA

Marque con una X la temática de la propuesta

1. INFRAESTRUCTURAS SEGURAS	
2. SEGURIDAD DE LOS USUARIOS	
3. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS	
4. TRATAMIENTO POST ACCIDENTE	
5. RECOGIDA, ANALISIS Y DIVULGACIÓN DE LOS DATOS	

Título

--

Breve descripción

--

PROPUESTA DE ACTUACIONES

1. INFRAESTRUCTURAS SEGURAS	
1.1.	TITULO: BREVE DESCRIPCIÓN:
1.2.	TITULO: BREVE DESCRIPCIÓN:
1.3.	TITULO: BREVE DESCRIPCIÓN:

Anexo 3

**Posición de la Asociación Provincial de Autoescuelas
frente al fenómeno social de la circulación vial**

POSICION DE LA ASOCIACION PROVINCIAL DE AUTOESCUELAS FRENTE AL FENOMENO SOCIAL DE LA CIRCULACION VIAL

La enseñanza de la circulación por las vías públicas se encomendó a las autoescuelas y hemos venido cumpliendo esa función durante los últimos 50 años.

Por una parte está la Administración, la Dirección General de Tráfico tiene un programa y Orden de Exámenes para permisos de conducir que no recoge ni exige conocimientos sobre las nuevas tecnologías en los vehículos ni las nuevas técnicas de conducción llamada RESPONSABLE sobre economía y ecología.

Por otra parte la sociedad sólo está dispuesta a contratar y pagar la enseñanza justa e indispensable para superar las pruebas exigidas en el examen de TRAFICO; ni un euro más.

Era Thomas y Hobbs quien argumentaba que: "...el hombre conduce como vive".

La cuestión pues a quedado claramente retratada, enseñamos lo que se nos pide y están dispuestos a pagar y esto lo hacemos desde nada menos que 50 años.

La pregunta que se nos planteó hace tiempo a nivel profesional y de sector fue si hay que continuar igual o ha llegado el momento de enseñar técnicas de conducción y actitudes y comportamientos acordes a la evolución de las vías y los vehículos, es decir, dar una formación vial apropiada al siglo XXI.

¿Que hay que saber en el siglo XXI?, primero que circular por la vía pública es algo que se ha de aprender como peatón o ciclista en la enseñanza básica y pasar a continuación al aprendizaje de la circulación con vehículos que no sólo van a ser de combustibles fósiles si no que se va a poder elegir también los eléctricos y consecuentemente los híbridos.

Los condicionantes que presiden nuestra sociedad ahora son la SEGURIDAD, vial en nuestro caso, y la ECOCONDUCCION, ecología y el ahorro de energía.

Esto requiere claramente una enseñanza DISTINTA pero ¿están las autoescuelas preparadas para impartir estas enseñanzas o cursos especiales? Y, ¿está la sociedad, los usuarios de la vía pública, dispuestos a pagarlo?

Nos lleva a la reflexión de que hay que formar a peatones, ciclistas, conductores de vehículos y también habrá que reciclar a los antiguos y posteriormente de forma continuada a todos.

Pero insisto, ¿está dispuesta la sociedad a pagar esta formación?

Hemos comprobado que hasta ahora NO y lo decimos así de rotundo porque además de tener nuestras autoescuelas como empresas que han de ganar dinero y tener beneficios, en este sector prima el factor vocacional y desinteresadamente, sin ánimo de lucro, existen incontables iniciativas y experiencias hechas, unas veces, por asociaciones

provinciales, otras con ámbito nacional y otras incluso cada autoescuela a sus alumnos o exalumnos para perfeccionarles en conocimientos de Mecánica, Cursos de Conducción Segura o de Ecoconducción y la conclusión es que nos ha costado dinero siempre.

La otra reflexión es que este esfuerzo beneficia a unos cuantos usuarios pero la eficacia sólo puede venir masificando y generalizándolo a todos los usuarios.

No estamos hablando sólo de conductores de vehículos de tracción mecánica si no también de peatones, patinadores, ciclistas que mientras en los países del norte de Europa una infracción les cuesta 500 coronas y están perfectamente concienciados y adiestrados desde niños, en España los cursos infantiles que se realizan sólo alcanzan a una pequeña parte de la población escolar. A la autoescuela deben llegar con una buena educación adquirida en la enseñanza básica y en la familia y ahora mismo, eso no ocurre.

¿Podemos las autoescuelas enseñar más y mejor?, claro que sí pero como se dice en ese conocido chiste “.....pagando”.

Terminemos con un solo ejemplo: En un restaurante nos podemos alimentar bien o mal depende de lo que seleccionemos en la carta pero cada plato tiene un precio distinto. Si todos los clientes seleccionan platos económicos cargados de grasa diremos que en ese restaurante se sirve comida poco saludable pero si todos los clientes eligen platos caros de productos nobles diríamos que se sirve comida saludable. No deja de ser el mismo cocinero pero preparará la comida que le pidan y no la que recomendaría.

No debemos pues esconder la cabeza como avestruces, la realidad de nuestra experiencia es ésta y se necesita más y mejor formación acorde a las necesidades de la circulación actual pero alguien tiene que pagarla, o bien los usuarios o la Administración por la vía de las subvenciones que quedarían compensadas en ahorro en energía, en gastos hospitalarios o en menos contaminación. Pero a quien no se nos puede exigir mayor esfuerzo es a empresas privadas que tenemos que cubrir gastos y tener nuestro legítimo beneficio empresarial.

José Luis Mazón Tirapo
Miembro de la Junta Directiva de la ASOCIACION PROVINCIAL DE AUTOESCUELAS