

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
TERCER TALLER DE PROPUESTAS:
SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS

26 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 secundarias.....	11
4.3. Propuestas individuales	14
5. Evaluación de la sesión	19
Anexo 1	1
Valoración de las propuestas tratadas en plenario	1
Anexo 2	5
Modelo de correo remitido para la cumplimentación de propuestas.....	5



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

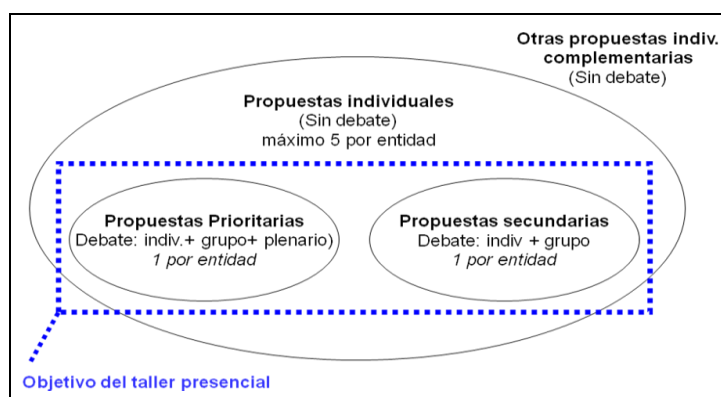
- Identificadas como tal por los participantes. Debatidas en grupos y en plenario.

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 **26 de Abril de 2010 por el grupo de trabajo 3 (Seguridad de los vehículos)**.

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 SEGURIDAD DE LOS VEHICULOS 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 26 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
Marta	Alonso Casamajó	CREA
Antonio	Claramonte Claramonte	Asociación Empresarial Radio Taxi Aragón
Juan Ignacio	Gómez Díaz Bravo	COIIAR
Diego	Ruiz Estrampes	Asociación Mutua Motera

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

NOMBRE		ENTIDAD
Joaquín	Gómez Espinosa	ITA
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.

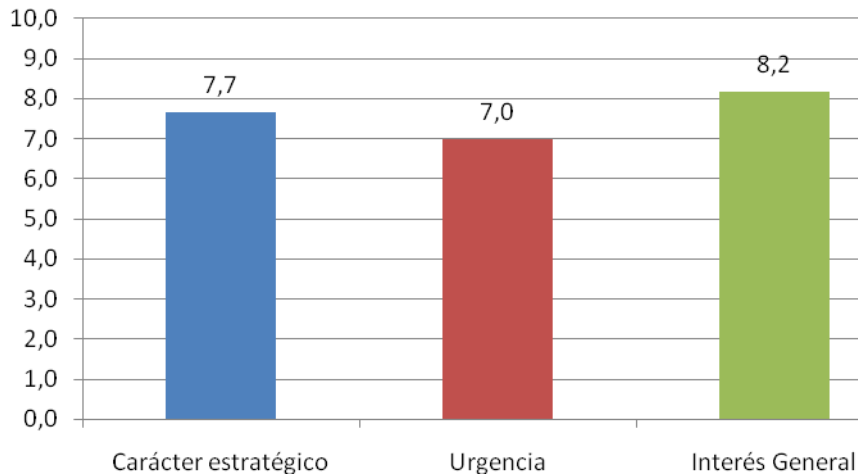
4.1. Propuestas prioritarias

(Debatidas en el grupo y en el plenario)

4.1.1. Plan renove para vehículos agrícola, industriales y motocicletas.

Entidad que hace la propuesta
AMM, CREA, Universidad de Zaragoza
Descripción
Desarrollo de un plan de incentivos para la renovación del parque móvil de vehículos industriales, agrícolas y motocicletas con el fin de favorecer la incorporación de nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva (control de tracción, ABS, etc.). Para la renovación sería imprescindible demostrara una mejora en la seguridad del vehículo.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Aumenta la seguridad del parque de vehículos. • Existen experiencias positivas en planes renove de turismos, los cuales han gozado de gran aceptación.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Difícil de valorar la eficacia concreta por la complejidad de identificar la responsabilidad concreta de cada acción.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Se descartan los turismos porque ya disponen de planes de renovación.

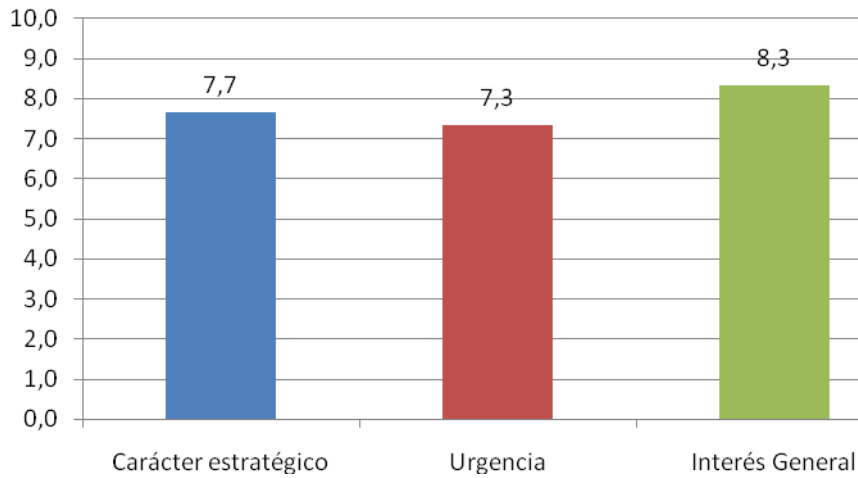
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.2. Formación e información a compradores

Entidad que hace la propuesta
AMM, CREA, Universidad de Zaragoza
Descripción
Se trata de que los vendedores sean los primeros informadores sobre características concretas de seguridad vial y que puedan convertir a ésta en un argumento más de venta (hasta la fecha, prácticamente inexistente). Formación relativa a la actuación y efecto de los sistemas de seguridad para compradores/vendedores (p.ej. campañas en los concesionarios, OCU's, ferias). Referencia: folletos FITSA.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Comprometería a los vendedores de vehículos y accesorios y convertiría a la seguridad en un argumento de venta. • Se podría garantizar por ley una información mínima (similar a las emisiones de CO2).
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Se debería realizar un seguimiento del grado de cumplimiento de la medida propuesta.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • También se puede aplicar a los sistemas de retención infantil. • Relacionada con propuesta de Centro de Zaragoza vinculada a una base de datos virtual con información sobre sistemas de seguridad (herramienta necesaria para la aplicación de la medida propuesta). • Combinar con acciones educativas en colegios (no sólo referente a Seguridad en los Vehículos sino a Seguridad Vial en general).

Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.3. Sistemas de seguridad en los vehículos

Entidad que hace la propuesta
Radio Taxi Aragón
Descripción
Los vehículos nuevos deberían incorporar de serie un sistema de localización GPS que se activaría en caso de accidente. El equipamiento de los vehículos se completaría con un sistema de información central en conexión permanente con unidades móviles de asistencia en carretera.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Válido para todos los vehículos y en todo momento. • Permite una intervención rápida por UVIs móviles estratégicamente repartidas. • Los vehículos de gama media-alta ya incorporan el equipo (pero no la conexión GSM), generalmente con acción manual (pulsador).

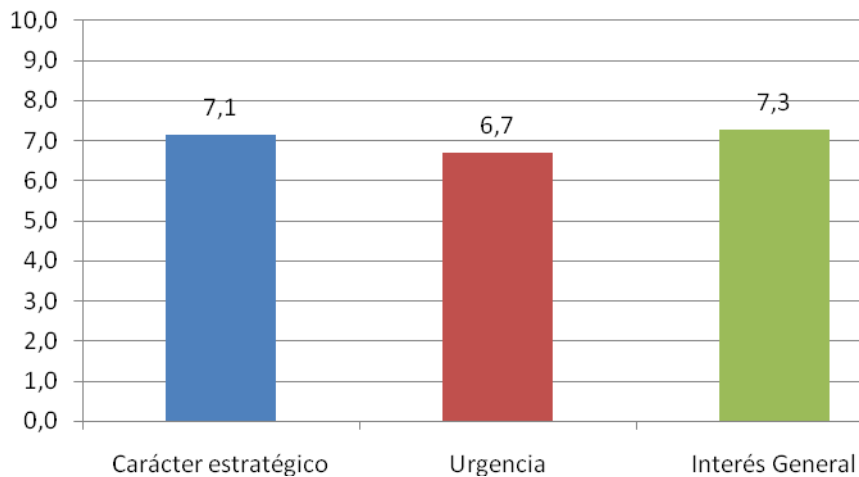
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- Dificultad para graduar el grado de colisión que supone la activación del sistema.
- El operativo de geolocalización generalizada a nivel nacional o internacional supone un coste muy elevado.
- Precisa elevada inversión económica por equipo (entre 1.500 € y 18.000 € aprox. en función del grado de control) y conexión GSM.
- El coste de la conexión GSM debería ser asumida por el usuario (3 a 5€/mes).
- Se podría desconectar en caso de suponer un control continuo del vehículo (aplicable a flotas de vehículos).

Aportaciones adicionales

- El sistema para motocicletas supone un coste de 200€/año.
- Existen propuestas experimentales a nivel europeo que no implican al sector de automoción y que facilitan la coordinación administrativa (aviso desde la propia valla de protección, cámaras etc.).

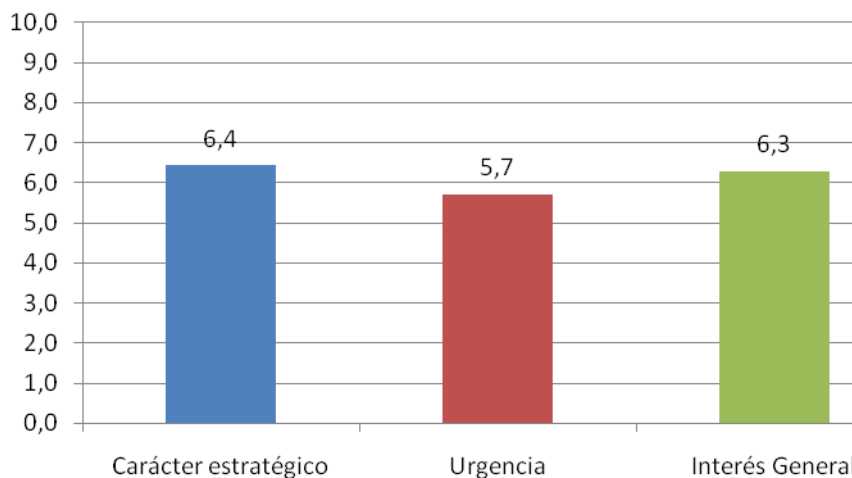
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.4. Desarrollo y aplicación del air bag en motocicletas

Entidad que hace la propuesta
COIIAR (Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y la Rioja).
Descripción
Propiciar el desarrollo de este elemento de seguridad para fomentar su uso con las motocicletas hasta llegar a la obligatoriedad.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Se incide directamente en un elemento con elevado índice de riesgo. • Reduciría la vulnerabilidad de las motocicletas y evitaría secuelas. • Existen experiencias iniciales (principalmente Honda, que dispone de una moto de alta gama que incorpora el sistema de serie), pero están poco desarrolladas. • Aplicable a nivel de vehículo o de indumentaria del motociclista. • Ya existe un chaleco airbag que se coloca sobre la chaqueta y no genera incomodidad. Los colectivos moteros los identifican como medidas adecuadas. • Posible vincular a bonificaciones en los seguros.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Precisa un impulso de I+D coordinado. • Se considera muy complicada su implementación a nivel de vehículo. • Las experiencias actuales de indumentaria están avanzadas y ya se comercializan, pero es preciso avanzar en el sistema de disparo (actualmente mecánico y sólo se dispara al separarse de la moto). • No todos los chalecos airbag están homologados y es preciso desarrollar una buena información.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • La promoción de estos sistemas debería comprender los siguientes pasos: 1. Información al colectivo; 2. Bonificación con seguros o planes renove; 3. Obligación legal

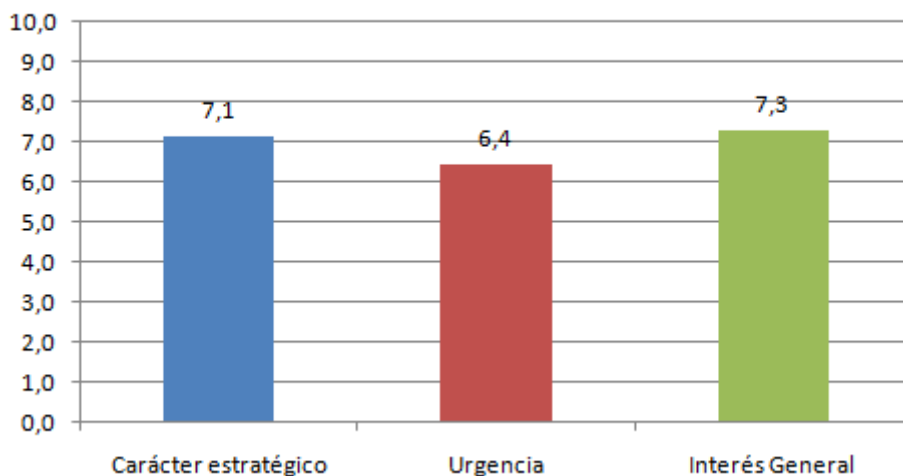
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.5. Atención continuada del Servicio Pericial de Justicia

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Administración de Justicia
Descripción
Establecer un servicio de Guardia para atención en los Juzgados de Guardia el servicio continuado para investigación de accidentes de tráfico y de apoyo al poder judicial. Todo ello lo discutimos en los talleres 3 y 4 y se adjunta justificación.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Refuerza la atención al ciudadano.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Existe desconocimiento ciudadano sobre la labor real de los peritos judiciales. • La atención al ciudadano sobre problemas relacionados con la seguridad de los vehículos los podría asumir un Instituto de Seguridad Vial en vez de la Administración de Justicia, siguiendo el ejemplo de la Agencia Americana de Seguridad del Tráfico.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Actualmente, existen 3 técnicos para todo Aragón. • Los requisitos de titulación no contemplan la necesidad de una titulación.

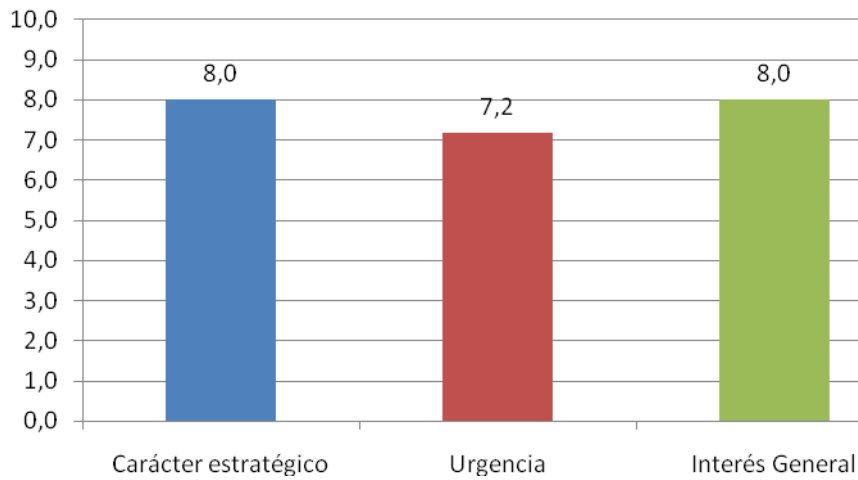
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.6. Creación de un Ente que coordine las actuaciones de seguridad vial en Aragón

Entidad que hace la propuesta
Conjunta
Descripción
Creación de un Ente que coordine las actuaciones de seguridad vial en Aragón

Valoración de la propuesta por los participantes



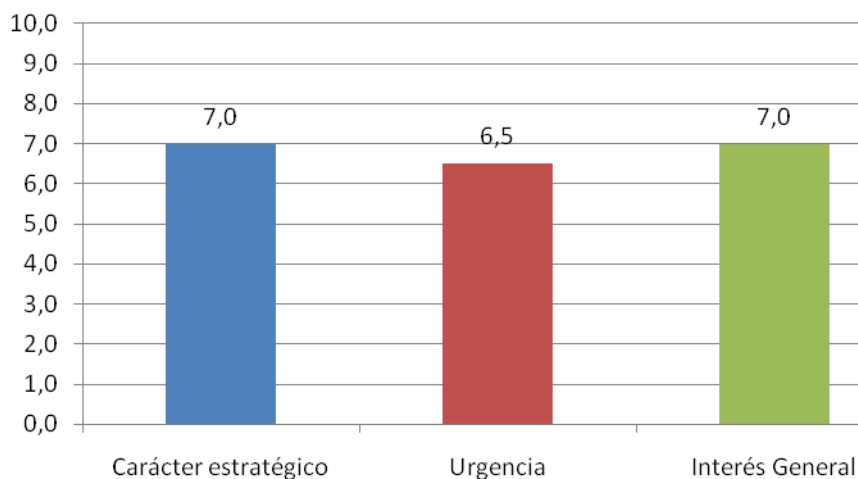
4.2. Propuestas secundarias

(Debatidas solamente en el grupo)

4.2.1. Potenciación de I+D+i

Entidad que hace la propuesta
ITA (Instituto Tecnológico de Aragón)
Descripción
Establecer líneas específicas de financiación pública para las empresas, inclusión en el PAID, etc. para apoyo a proyectos en relación a sistemas de seguridad primaria y secundaria. Alineamiento de la investigación y de los programas de financiación pública con prioridades identificadas a nivel europeo.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Reforzaría la implicación de la industria en la investigación y lo transmitiría a la sociedad. • Promoción de vehículos seguros: • Inclusión de la seguridad en los criterios a valorar en las flotas públicas. • Concienciación de los usuarios sobre la necesidad de la ITV (posible bonificación).

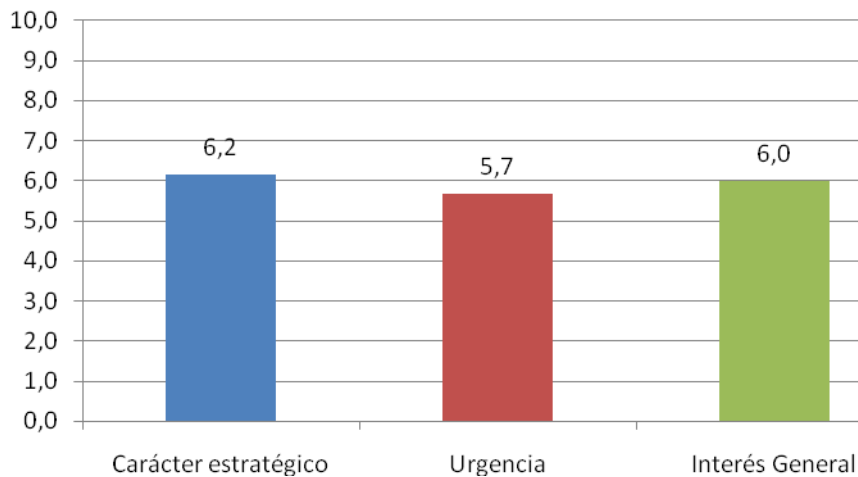
Valoración de la propuesta por los participantes



4.2.2. Conexión al 112

Entidad que hace la propuesta
Radio Taxi Aragón
Descripción
Pulsador secreto en los taxis para conectar con voz directamente con el 112 en caso de peligro. Encaminado sobre todo a la seguridad del profesional del taxi (robos, vandalismo, etc.).
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Salvar la vida del taxista.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Precisaría combinarse con el sistema de GPS más tarjeta GSM definido en la propuesta 3 de este informe.

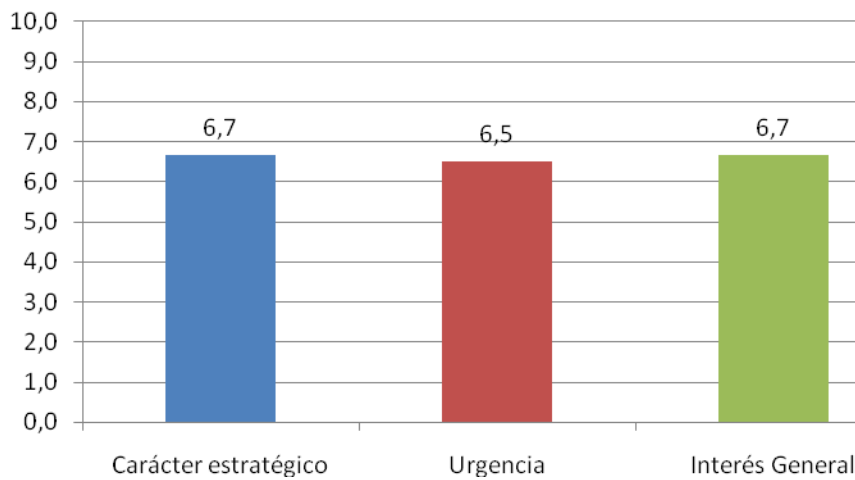
Valoración de la propuesta por los participantes



4.2.3. Aplicación de la Directiva sobre ITV en tránsito para vehículos industriales o pesados

Entidad que hace la propuesta
AMM (Asociación Mutua Motera)
Descripción
Aplicación de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio.

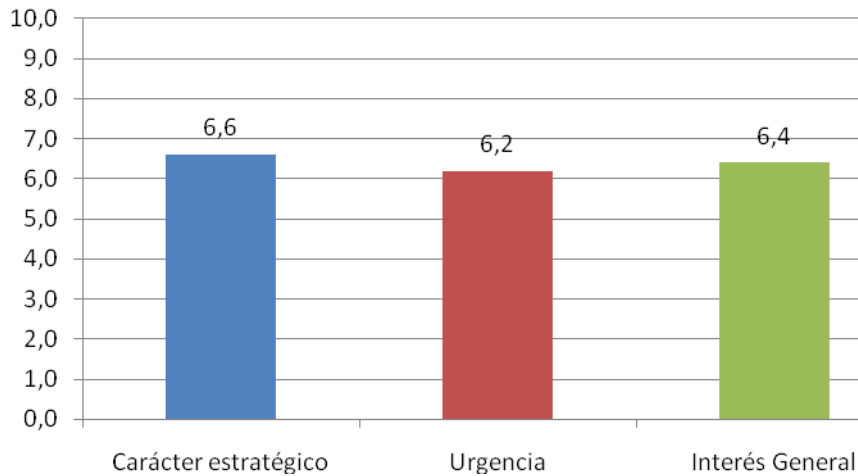
Valoración de la propuesta por los participantes



4.2.4. Sensibilización de los colectivos exentos en el uso del cinturón de seguridad y sistemas de seguridad infantil

Entidad que hace la propuesta
Universidad de Zaragoza
Descripción
Taxistas o repartidores urbanos deberían estar sensibilizados para que, a pesar de la exención, realizaran un uso habitual del cinturón de seguridad.
Argumentos positivos
<ul style="list-style-type: none"> La propia seguridad de los usuarios.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> El colectivo del taxi refuerza la incomodidad del cinturón por la necesidad frecuente de bajar del vehículo.

Valoración de la propuesta por los participantes



4.2.5. Reformulación general de la ITV

Entidad que hace la propuesta
General
Descripción
Se debería rediseñar el cometido de las ITV, buscando la sensibilización y la concienciación, de forma que no se interprete como un mero trámite. Concienciación del usuario de que la ITV no es un gasto sino una inversión en seguridad. Bonificación en ITV en base a los mismos criterios.
Argumentos positivos
<ul style="list-style-type: none"> • Mejoraría la valoración ciudadana. • Potenciaría el valor educacional de la inspección. • Reforzaría el valor de las revisiones de la seguridad de los vehículos a nivel particular.

4.2.6. Educación vial de los peatones a la hora de cruzar delante o detrás de los autobuses.

Entidad que hace la propuesta
Radio Taxi Aragón
Descripción
Desarrollo de una campaña de sensibilización orientada a evitar la generación de accidentes por el paso inadecuado de peatones en las inmediaciones de los autobuses urbanos.

4.3. Propuestas individuales

(Sin debate)

4.3.1. Nuevos sistemas relativos a seguridad primaria y secundaria en los vehículos.(Creación de una plataforma de formación e-learning (on-line) sobre estos sistemas).

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Creación de una Plataforma de formación on-line (e-learning) por internet, que contenga información relativa al funcionamiento y utilización de los diferentes sistemas y medidas relativos tanto a la seguridad primaria como secundaria. El objetivo final sería proporcionar a los profesionales del sector de automoción (preferentemente), una herramienta de consulta, permanentemente actualizada, para que dichos profesionales puedan transmitir al usuario final una información de calidad, lo cual se considera que contribuirá a un mejor conocimiento y aceptación de los nuevos sistemas de seguridad por parte de los conductores (usuarios finales).

4.3.2. Nuevas tecnologías en la protección del latigazo cervical.

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Estudios tanto del uso del reposacabezas, como de la eficacia de las nuevas tecnologías en la prevención del latigazo cervical. (lesión más frecuente en los accidentes por alcance).



4.3.3. Nuevas tecnologías en prendas de protección de motoristas.

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Estudios sobre las diferentes prendas de protección, así como su eficacia a la hora de mitigar posibles lesiones en usuarios de vehículos de dos ruedas, en caso de producirse un siniestro.

4.3.4. Análisis de los sistemas de retención infantil

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Estudio sobre la eficacia y correcto uso de los sistemas de retención infantil, elaborándose una guía de buenas prácticas que recoja las conclusiones de dicho estudio.

4.3.5. Análisis de la correcta estiba de la carga en camiones.

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Estudio de la correcta sujeción de la carga en los camiones, con el objetivo de prevenir el desprendimiento de la misma cuando el vehículo se encuentra en movimiento. Mediante este estudio podría crearse una guía de buenas prácticas para realizar el proceso de estiba correcto en cada caso y difundirlo a todos los profesionales del sector.

4.3.6. Aplicación de la experiencia en competición

Entidad que hace la propuesta
Federación Aragonesa de Automovilismo
Descripción
Tratar los elementos de seguridad en vehículos de competición, y su posible aplicación en los vehículos de serie.

4.3.7. Apoyo a los vehículos tecnológicamente avanzados

Entidad que hace la propuesta
TRADIME
Descripción
Apoyo de las instituciones a los vehículos tecnológicamente avanzados. Estos apoyos deben de ser no solo económico sino también burocrático.

4.3.8. Promoción de vehículos seguros

Entidad que hace la propuesta
ITA (Instituto Tecnológico de Aragón)
Descripción
Fomento (bonificación) de la renovación del parque de automóviles por coches más seguros (criterios Eurocap, sists. de seguridad tipo avisa-cinturones, airbag, ABS, ESP/TC, limitador de velocidad, ADAS, etc), no sólo menos contaminantes. Inclusión como criterio en compras públicas.



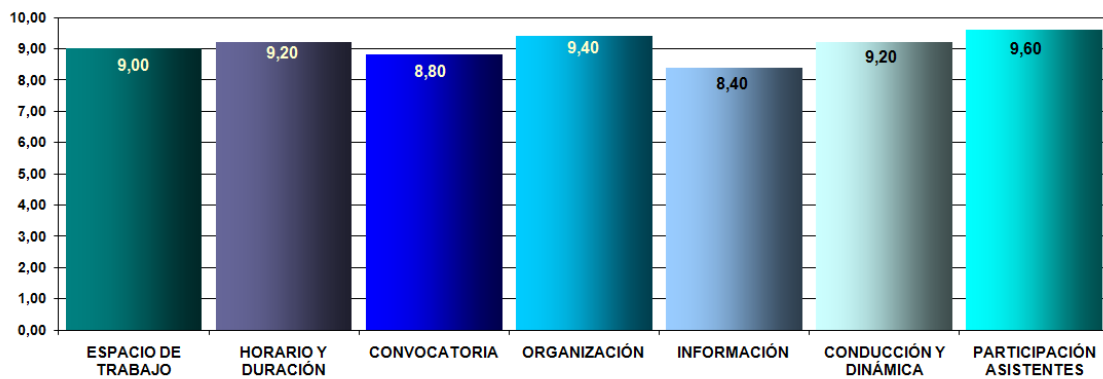
5. Evaluación de la sesión

Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

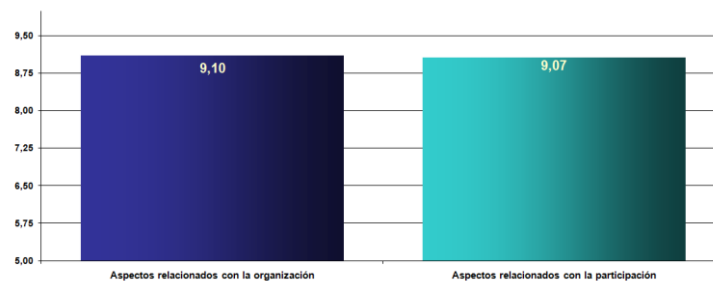
Para valorar el funcionamiento de las mesas de debate, se facilitó a las asistentes en la última sesión un sencillo cuestionario cerrado, por el que analizar diversos aspectos entre un baremo que oscila entre el 1 y el 10, siendo 10 la puntuación máxima.

Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 5 cuestionarios recogidos.

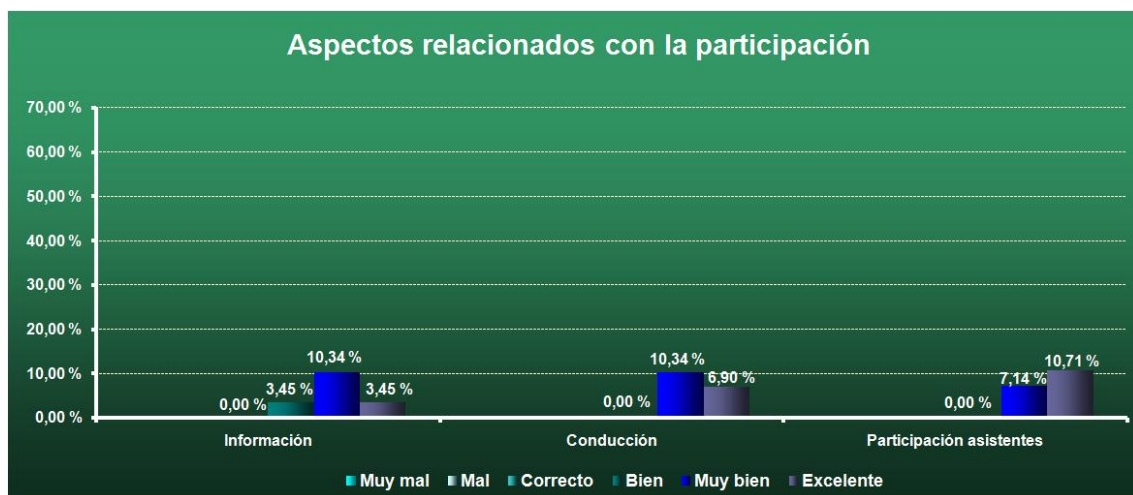
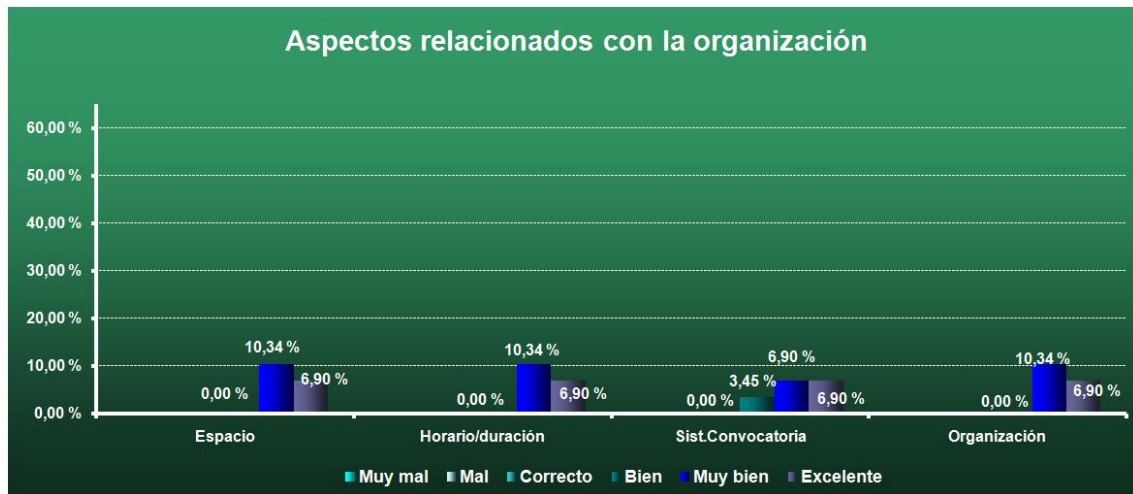
PUNTUACIÓN MEDIA



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

Otros comentarios

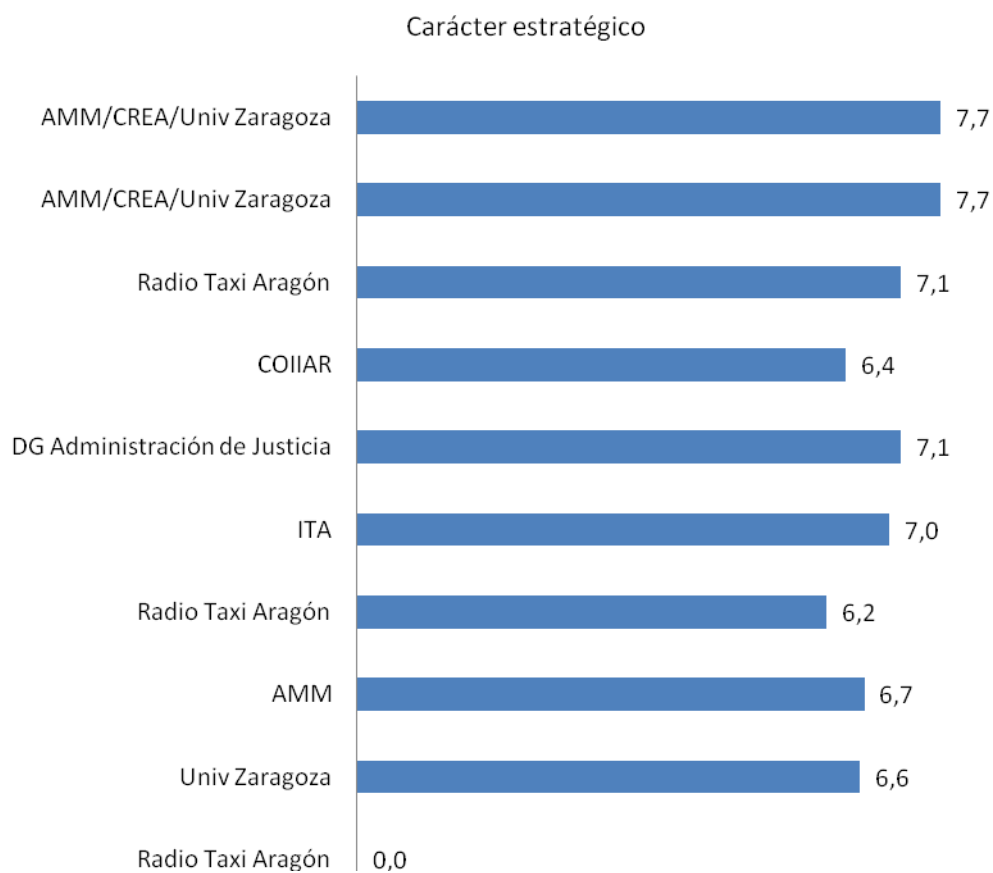
- La importancia de la transversalidad en los planteamientos y la consecuencia de las soluciones

Anexo 1

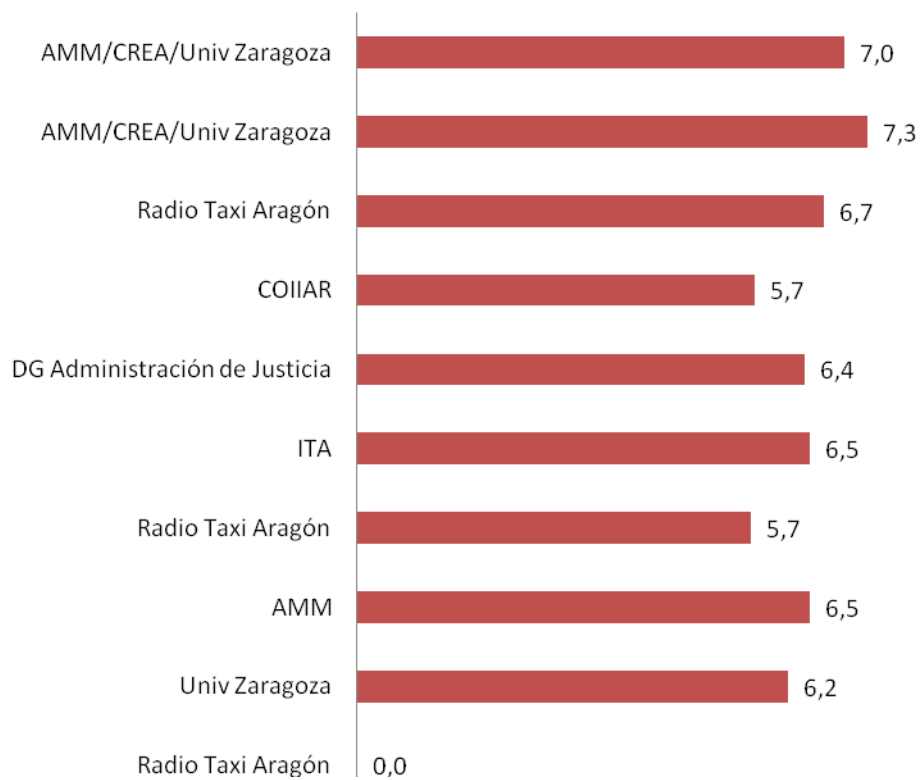
Valoración de las propuestas tratadas en plenario

Propuestas prioritarias

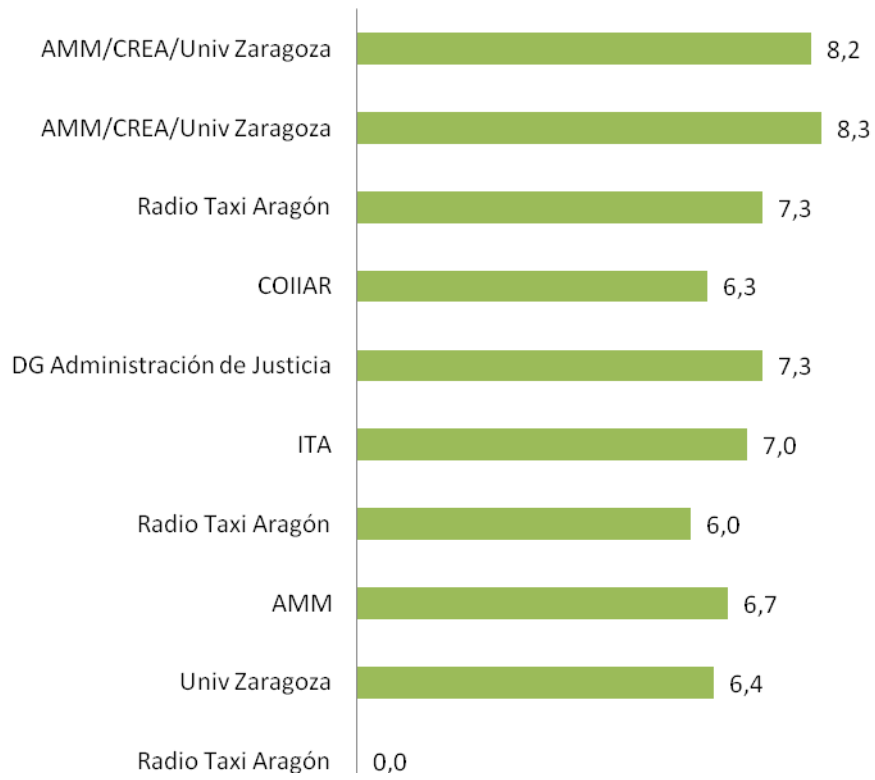
Entidad	Carácter estratégico	Urgencia	Interés General
AMM/CREA/Univ Zaragoza	7,7	7,0	8,2
AMM/CREA/Univ Zaragoza	7,7	7,3	8,3
Radio Taxi Aragón	7,1	6,7	7,3
COIAR	6,4	5,7	6,3
DG Administración de Justicia	7,1	6,4	7,3
ITA	7,0	6,5	7,0
Radio Taxi Aragón	6,2	5,7	6,0
AMM	6,7	6,5	6,7
Univ Zaragoza	6,6	6,2	6,4
Radio Taxi Aragón	Sin valorar		



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

Aportaciones del Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior al proceso de elaboración del Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón