

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
SEGUNDO TALLER DE DIAGNÓSTICO:
SEGURIDAD DE LOS USUARIOS
17 de Marzo de 2010

Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Dirección General de Participación Ciudadana



Índice

1. Introducción.....	3
2. Objetivos y desarrollo del taller	4
3. Asistentes	5
4. Resultados del debate.....	6
4.1. Valoración global del documento	7
4.2. Diagnóstico sobre la educación, formación vial y conducta de los usuarios	7
4.3. Diagnóstico sobre prevención	10
4.4. Diagnóstico sobre control y vigilancia	13
4.5. Diagnóstico sobre seguridad vial laboral.....	14
5. La visión, la misión y el objetivo del plan	15
La visión	16
La misión.....	16
El objetivo general.....	16
6. Evaluación de la sesión	17
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes.....	17
Puntuaciones medias y valoraciones generales.....	18
Comentarios de los participantes	19
Anexo 1	1
Esquema del proceso participativo.....	1
Anexo 2	4
Ejemplo de actividades de educación y sensibilización	4

1. Introducción

El Gobierno de Aragón ha asumido el reto de elaborar un Plan Integral de Seguridad Vial que nos permita sentar las bases de un futuro esperanzador en el que la cultura de la seguridad vial impregne la conciencia colectiva de los aragoneses y en el que cada día haya un menor número de accidentes y con consecuencias menos graves.

Al Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, le ha correspondido el papel de coordinar esfuerzos y de unir voluntades para que el Plan de Seguridad Vial vea la luz y contenga las líneas estratégicas y las actuaciones posibles que han de conformar la política de seguridad vial de los próximos cinco años en nuestra Comunidad.

Para su elaboración, el Departamento ha optado por desarrollar un proceso participativo abierto a la sociedad aragonesa (el esquema del proceso se adjunta como **anexo 1**).

Hasta la fecha, se ha elaborado un borrador del plan. Este borrador ha sido contrastado por un grupo de expertos y fruto de su trabajo, se elaboró un nuevo borrador, que se entregó el pasado 24 de febrero a todas las personas asistentes a la sesión de inicio del proceso de participación social.

A partir de ese día, tal y como se comentó, se iniciaba el proceso de participación social, en el que se preveían dos rondas de talleres a celebrar con los siguientes grupos de trabajo:

- 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 **17 de Marzo de 2010** por el grupo de trabajo 2 (Seguridad de los usuarios).



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
- Realizar una valoración global y una valoración de la misión, la visión y el objetivo general del Plan
- Realizar un diagnóstico participado sobre la seguridad de los usuarios

El taller se celebró el día 17 de marzo de 2010 en Zaragoza, en el Edificio Pignatelli (en la Sala Bayeu) y tuvo una duración de 4h, en horario de 10 a 14h con el siguiente orden del día:

10,00 – 10,15	Bienvenida y presentación del funcionamiento de la sesión
10,15 – 10,30	Ronda de presentaciones y valoración global del documento
10,30 – 12,00	Debate (1ª parte)
12,00 – 12,30	PAUSA - CAFÉ
12,30 – 13,50	Debate (2ª parte)
13,50 – 14,00	Despedida y explicación próximos pasos



3. Asistentes

NOMBRE	ENTIDAD
Ana María Abán Aparicio	FAPAR FEDERACIÓN PADRES ALUMNOS DE ARAGÓN
Francisco Javier Alba Corvinos	CRUZ ROJA ARAGÓN
Juan José Alba López	UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA
Marta Alonso Casamajó	CREA
Miguel Ángel Bernal Ariza	ASOCIACIÓN STOP ACCIDENTES
Javier Blanco López	GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO DEL SECTOR DE ARAGÓN
Anchel Echegoyen Cortes	FEDERACIÓN ARAGONESA AUTOMOVILSMO
José M ^a García López	CREA CONFEDERACIÓN EMPRESARIOS ARAGÓN
Ángel Gasque Valero	ASOC. PROVINCIAL DE AUTOESCUELAS DE ZARAGOZA
Vicente Gimeno Latorre	AYUNTAMIENTO DE UTEBO
M ^a del Carmen González Morales	JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA
Santiago Hernández Luesma	AYUNTAMIENTO DE TERUEL
Rosa M ^a Lagrava Alcañiz	ONCE
Rosa M ^a Lausín Herce	CENTRO DE COOPERACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL ZARAGOZA (C.C.S.VIAL ZARAGOZA)
Felix Ángel López Alonso	PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL
Juan Manuel Maroto Valer	POLICIA LOCAL DE ZARAGOZA
Bonifacio Martín Escurín	ASECEMP
Pilar Martín Gil	ASECEMP
Manuel Martín Salinas	ONCE
Joaquín Martínez Pérez	PREVENCIA 3, S.L.
Luis Mazón Giral	CENTROS RECUPERACIÓN DE PUNTOS ZARAGOZA
Ángel Orduna Onco	COLEGIO DE ENFERMERÍA DE HUESCA
Marta Ozcoidi Val	SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MEDICINA DE TRÁFICO
Rafael Pedraza Garrido	AYUNTAMIENTO DE BINÉFAR
Anabel Rabinal Peña	ONCE
Carlos Redal Baigorri	COLEGIO I. T. DE OBRAS PÚBLICAS
José Rodríguez Álvarez	ASOCIACIÓN DE MOTEROS DE ARAGÓN
Alberto Ruiz Chueca	POLICIA LOCAL DE TARAZONA
Diego Ruiz Estrampes	ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA
Fdo. Sainz de Varanda Alierta	R. E ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS DE ZARAGOZA
José Enrique Sanchidrian Pardo	ACUPAMA
Jorge Luis Segura	POLICIA LOCAL DE HUESCA
Luis Simón Olmos	COLEGIO I. T. DE OBRAS PÚBLICAS
Juan Carlos Toribio Ramos	ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA
Mariano Torrecilla Insa	AYUNTAMIENTO DE UTEBO

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

NOMBRE	ENTIDAD
Alberto Gil Costa	DIRECCIÓN GENERAL DE ENSEÑANZA SUPERIOR
Francisco Javier Albericio Vilda	ISSLA
Isabel Lamana Peña	DIRECCIÓN GENERAL DE INMIGRACIÓN Y COOPERACIÓN AL DESARROLLO
Jesús Valle Miguel	ISSLA
José Luís Félix Fando	DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA EDUCATIVA
Luís Gascón Andreu	DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA
Sara Garijo Gállego	DIRECCIÓN GENERAL DE CONSUMO
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 recordó, en nombre de la Dirección General de Participación Ciudadana, el cronograma del proceso de participación, presentó los objetivos de la sesión, el horario y las reglas del juego.



4.1. Valoración global del documento¹

Aportaciones del debate directamente relacionadas con la estructura del documento:

En el arranque del taller cada asistente se presentó al grupo y se cedió un tiempo para que cada uno de los intervinientes pudiera expresar su opinión general sobre la estructura del documento de diagnóstico. A continuación se recogen las aportaciones realizadas:

- Se valoró positivamente la rigurosidad del documento.
- Valoración positiva igualmente de la metodología empleada en el proceso, considerando que es una de las notas características de este Plan.
- Buen documento inicial con posibilidades de mejora.
- Se felicita por la iniciativa y se agradece la oportunidad de participación que se ha planteado.
- Es una buena ocasión para trabajar conjuntamente y coordinar actuaciones de otras entidades.
- Faltaría matizar que la información la deberían impartir los profesionales (“los auténticos profesores”).
- Es preciso trabajar en la búsqueda de trabajos sustitutos frente a sanciones.
- Es un buen momento para trabajar conjuntamente en la reducción de accidentes.

4.2. Diagnóstico sobre la educación, formación vial y conducta de los usuarios

Eficacia de los trabajos sustitutorios

- No funciona la medida (a diferencia del caso de menores) por no disponer de recursos donde aplicarse.

¹ Comentario adicional que no fue objeto de debate en la sesión presencial: Una de las cosas más significativas que observo es la escasa participación de personas de entidades/empresas privadas en el grupo de expertos para la elaboración del Borrador. Fundamentalmente son personas vinculadas a distintos departamentos del Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza. Creo que la visión hubiese sido más amplia si se hubiese contado con personas ajenas a las administraciones. Además el grupo de técnicos designados por las diferentes direcciones generales, obviamente también pertenecen a la Administración.

- Desde DGA y los ayuntamientos no se facilita la aplicación real de estas sentencias.
- Recoger la necesidad de medios para realizar los TBC (trabajos en beneficio de la comunidad).

Falta coordinación entre administraciones en temas de educación vial

- No se trabaja ni existe coordinación entre administraciones.
 - La falta de un plan general ha condicionado esa falta de coordinación.

Formación deficitaria en la enseñanza obligatoria

- En algunos casos se considera que existen experiencias interesantes en este sentido y sí es adecuada, adaptándose a los grupos específicos que reciben la formación.
 - Experiencias, por ejemplo, desde el Ayuntamiento de Zaragoza y DG Consumo del Gobierno de Aragón (dispone de una línea de subvenciones para actividades que apoyen la labor de las aulas).
- El currículum obligatorio de Aragón contempla la Educación Vial de forma transversal (no existe una asignatura como tal, pero se trata en todas. Desde educación física hasta las matemáticas).
- Se podría mejorar en la coordinación entre Departamento de Educación y asociaciones. Se debería contemplar en la programación general de cada centro, siendo un fin del propio centro docente.
- La educación vial debería tener carácter obligatorio como asignatura independiente (aunque fuera a tiempo parcial).
- Cuando se valore la accidentalidad es preciso contemplar también la influencia de carencias formativas y educativas.
- El Ministerio de Educación debería dar más importancia a la Educación Vial. Se considera que existe una base insuficiente en ciclos formativos de educación primaria y secundaria.



Importancia de la educación

- Fomentar la importancia clave de la actitud individual.
- Existen aspectos globales o específicos (habilidades para la vida) que condicionan la actitud ante la conducción.
 - Trabajar sobre factores específicos mejora la salud.
 - Potenciando la educación para la salud se mejora, también, la seguridad vial.

En el diagnóstico faltan datos estadísticos referentes a la educación vial

- ¿Cómo está la educación vial en Aragón? Asimilar el tratamiento de datos a otros temas.
 - La citada descoordinación condiciona la disponibilidad de datos.
 - Las policías locales de Aragón podrían aportar esta información procedente de la memoria anual.

Falta determinar la tipología de los conductores de Aragón

- No limitarse a la estadística de las víctimas. Es preciso caracterizar el perfil del conductor para poder trabajar en prevención (antigüedad de carnet, etc.).

Inexactitud en la definición de formador

- En el documento existen bastantes referencias a los formadores, pero es preciso destacar la falta de titulación de algunos formadores y el necesario control de este colectivo.

Diferenciar entre educación y formación

- Concretar los aspectos que definen cada una de las áreas y su alcance.

Necesaria formación a los inmigrantes

- Es preciso destacar en el diagnóstico la nacionalidad o el tipo de colectivo de los accidentados para poder afinar la formación que se imparte.

La administración fomenta la inseguridad

- Se considera que no se trabaja adecuadamente desde la administración y que se pueden permitir conductas poco seguras (ejemplo del uso de sistemas de retención infantil en los taxis por niños, uso del cinturón de seguridad en transporte escolar, etc.).

Promoción del voluntariado en seguridad vial

- Destacar en el diagnóstico la carencia de este voluntariado, sobre todo en centros educativos. Especialmente se considera necesario en Huesca y Teruel.
 - En Huesca se está realizando un proyecto pionero de camino seguro al colegio que contempla actuaciones para proteger al peatón (radar, diferenciación de espacios mediante bloques de hormigón, presencia de policía municipal, etc.)
 - Se matiza que el referido problema a Huesca se refiere a papel del voluntariado y seguridad en la vía pública.

Contemplar necesidad presupuestaria en formación vial

- Si se quiere avanzar en este tema, hay que ser consciente de la necesidad de dotar adecuadamente estas acciones.

Necesidad que en la historia clínica se contemple la condición de conductor

- El estado de salud o la medicación recibida puede condicionar la generación de accidentes.
- Los conductores, sobre todos los profesionales, deberían conocer el riesgo de las enfermedades y los efectos de las medicaciones.
 - Se avisa en las consultas médicas que determinados medicamentos pueden influir en la conducción.

Necesidad de formación continua

- Los conductores deben reciclarse periódicamente, sobre todo para adaptarse a las nuevas tecnologías.

ASPECTOS POSITIVOS

- Existen usuarios motivados que no aceptan que toda la responsabilidad sea suya.
- Se evidencia el respeto a las normas de tráfico.
- Existen entidades privadas que complementan la actividad formativa y educativa de la administración.
- Aumento de la sensibilidad de las administraciones en la educación vial.

4.3. Diagnóstico sobre prevención

Facilitar la seguridad a peatones con problemas visuales

- Reflejar que el cumplimiento de la normativa de accesibilidad es muy escaso en Aragón (ejemplo de semáforos acústicos).
- Caracterizar el estado actual.

Completar la información de dotación económica

- Indicar el gasto del Gobierno de Aragón en el apoyo a asociaciones o instituciones que promocionan la educación vial.

Valorar el coste de los accidentes en Aragón

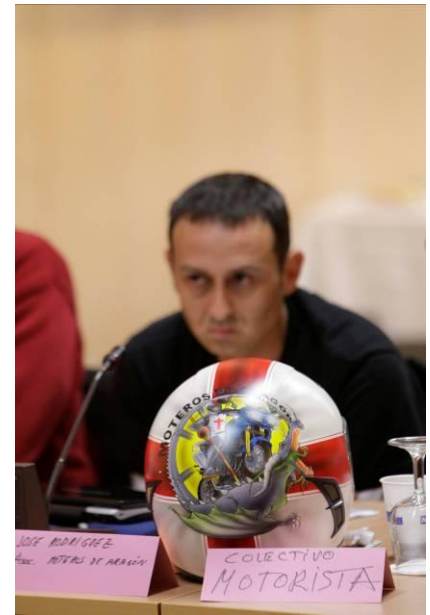
- Poner de manifiesto las consecuencias económicas de los accidentes y que revierta en prevención.

Reflejar el estado de los accesos a los centros educativos

- Sería un paso previo al establecimiento de un protocolo de recorridos seguros y de accesos a centros educativos.

Indicar la necesidad de protocolarizar la toma de datos de accidentes y sus consecuencias

- Es necesario protocolarizar la determinación de la gravedad de las lesiones de los accidentes.
 - A nivel sanitario está protocolarizado internacionalmente, pero no se aplica a nivel de DGT o conservación de carreteras.
 - Existen serios problemas para seguir la pista de los accidentados a las 24h. se desconoce su estado real.
 - La DGT dispone de los listados de evolución de los accidentados a 24h. y 30 días. Cada 4 años se realiza un seguimiento estadística de estos datos.
 - Se podría aplicar una codificación estandarizada (código AIS), pero existen pocos profesionales formados.
 - No se considera que se disponga de la capacitación adecuada para poder caracterizar adecuadamente los accidentes.
- Reflejar en el informe la escasa formación a nivel nacional respecto al código AIS (20 personas en España en 2009).



Percepción real del riesgo

- Contrastar la correlación entre la falta de información y formación y la percepción real del riesgo.

Destacar el desaprovechamiento de los datos proporcionados por los centros de reconocimiento médico

- Se dispone de datos en más de 2000 centros en España (unos 40 en Aragón) desde los años 80 que son desaprovechados hasta el momento, aunque la reciente normativa R.D. 170/2010, de 19 de febrero, abre la posibilidad de un cierto aprovechamiento, al establecer una serie de datos que deben conservarse en fichero informático.
- Este dato también se puede conseguir a través del estudio de las bajas laborales.
- Trabajar de forma conjunta para mejorar la imagen de estos centros.

Enseñanza obligatoria

- En línea con lo tratado en el tema anterior.
- El mundo educativo puede hacer más.
- Incluirlo en el currículo académico y hacer un seguimiento de su efectividad.
 - Está incluido en Aragón de forma obligatoria, pero como materia transversal, no como asignatura individual.
 - Se considera que es muy importante la educación vial, pero que el currículo está ya muy saturado e incrementaría la carga lectiva, debiendo sustituir otras áreas troncales. Se podría aportar más protagonismo, pero siempre de forma transversal. La transversalidad no implica menor importancia, sino que es un mecanismo pedagógico.
 - Se considera que el modelo actual no es suficiente y es preciso mejorarlo, tomando como ejemplo de los modelos empleados en otros países (los cuales nos llevan una ventaja de, al menos, una generación). Es un área vital para la sociedad del siglo XX.

Participación de la familia en la educación vial

- Destacar la importancia de la educación familiar en la prevención.

Importancia de la necesidad de la formación de los conductores

- Los conductores deberían recibir la formación adecuada para manejar los vehículos².

² Comentario adicional que no fue objeto de debate en la sesión presencial: En el Anexo III. Actuaciones que se realizan actualmente en Aragón. En los puntos IV.2. *Actuaciones que se realizan en materia de educación y formación vial*, IV.4. *Actuaciones que se realizan en atención post-accidente* y IV.5. *Actuaciones que se realizan en materia de sensibilización* sólo se recogen las actuaciones que está realizando la Administración Autonómica, Ayuntamientos, etc. En estos apartados deberían constar también todas las actuaciones que se han realizado y que se están realizando en materia de educación y formación vial, primeros auxilios y concienciación y sensibilización por parte de entidades privadas en los últimos años.

- Reflejar la importancia del reciclaje de los conductores actuales y su adaptación a los nuevos vehículos y su equipamiento.
 - Los conductores que reciben cursos de reciclaje por pérdida de puntos los consideran útiles y necesarios.



Destacar en el diagnóstico el enlace con los aspectos sanitarios

- Se está dedicando demasiado tiempo a la formación, mientras que los aspectos sanitarios de la prevención podrían ser una herramienta muy efectiva, pues son resultados a más corto plazo.
- En la actualidad, y a nivel de salud general, se destina un 2% a la prevención de la enfermedad y un 98% a la asistencia. Esto debería modificar, ya que está validada la eficacia de las medidas preventivas en la disminución de la enfermedad, en este caso, en los accidentes de tráfico.

Análisis de la eficacia de las medidas preventivas

- Estudiar, por ejemplo mediante grupos de muestra, la funcionalidad de las medidas preventivas. Realizar un seguimiento de las mismas.

Señalización

- Destacar en el diagnóstico la necesidad de la optimización de la señalización, ofreciendo información útil y real.

Reflejar la necesidad de la creación de un observatorio aragonés de seguridad vial

- Con el fin de dar continuidad al trabajo realizado en estas sesiones, coordinar esfuerzos, unificar criterios operativos y extender las buenas prácticas para todo Aragón.
 - Se ha propuesto ante el Gobierno de Aragón la creación de un Instituto Aragonés de Seguridad Vial que podría cumplir esa misión.

ASPECTOS POSITIVOS

- Aparición de campañas periódicas permanentes de prevención.

4.4. Diagnóstico sobre control y vigilancia

Estadísticas entre las campañas y la reducción de la siniestralidad

- Falta ese vínculo en el diagnóstico.
 - Falta este desarrollo a nivel autonómico (sí que existen a nivel nacional)
 - La DGT remite toda la información del parte estadístico de la Guardia Civil y la policía local a través del programa Arena.
- Aspectos a valorar: campañas de control de velocidad, estupefacientes, etc.

Falta coordinación entre instituciones

- No duplicar nuevos órganos, sino aprovechar las herramientas existentes.

Mejorar la información aportada en relación ciudades / medio rural

- El diagnóstico debe reflejar la ponderación de los accidentes por tipo de población.

Carencias en formación de los cuerpos de seguridad del estado

- Analizar estadísticamente y en profundidad la formación de las instituciones públicas y la capacidad de sus miembros para determinar cuestiones importantes como, por ejemplo, el estado del firme, estado psíquico y mental del conductor, etc.
- Reflejar las demandas de formación por parte de los miembros de los cuerpos de seguridad.
 - Se pone de manifiesto que existen 80.000 profesionales en la Guardia Civil en continuo reciclaje. Se recuerda que el 80% de los accidentes lo son a causa de la distracción.
- Recoger las aportaciones de las asociaciones de víctimas de accidentes como referencia de las actuaciones llevadas a cabo.
- El Gobierno de Aragón, como responsable de la formación de los agentes municipales, puede suponer una fuente de información sobre el grado de formación.

Mejor control de los vehículos pesados

- Reflejar en el diagnóstico la escasez de datos sobre ITV, inerciómetros, básculas dinámicas, lectores de matrícula, etc.

Nuevos límites de velocidad en carreteras

- Reflejar la necesidad de aplicar límites de velocidad coherentes a la vía.



4.5. Diagnóstico sobre seguridad vial laboral

Reflejar la prácticamente nula formación en seguridad vial en prevención de riesgos laborales

- Sólo existen algunas experiencias prácticamente anecdóticas.
- Muchos trabajadores vinculados directamente a la carretera (no sólo transportistas) no reciben ningún tipo de formación adicional.
 - En principio no debería ser necesaria ya que disponen de un permiso de circulación. En todo caso se debería fomentar el reciclaje de todos los conductores.
- Actualmente, la seguridad vial no se contempla en la formación en prevención de riesgos laborales. No obstante existe un grupo de trabajo en el AESPA y se prevé su inclusión en la futura Estrategia Aragonesa de Seguridad y Salud Laboral.
- Es precisa la dotación adecuada para que las empresas o instituciones puedan contemplar esta formación.
 - Salvo que exista una subvención específica, pocas personas o empresas siguen cursos de conducción segura.

Analizar el grado de formación de los conductores profesionales de 2 ruedas

- Especialmente en el caso de los trabajadores eventuales y menores de edad.

Análisis de las carencias de seguridad pasiva (equipaciones) en motoristas profesionales

- Carencias, sobre todo en empresas privadas y agentes locales.
- Se podrían aportar indicadores de determinados sectores, incluyendo un mal uso de los equipamientos proporcionados (ejemplo de cascos de Correos).



Carencia de formación respecto a accidentes de tráfico in itinere

- Destacar que no es una preocupación de las empresas.
- Se indica que en general existe un rechazo expreso por los sindicatos a la adopción de medidas preventivas para los accidentes en misión (en el desarrollo de su trabajo).
 - Incluir un listado de las medidas rechazadas.
- Falta una cultura preventiva, tanto entre empresarios como trabajadores (rechazo del transporte colectivo en beneficio del plus de transporte).

Señalización en las obras

- Cualificación adecuada de los señalistas en las obras.

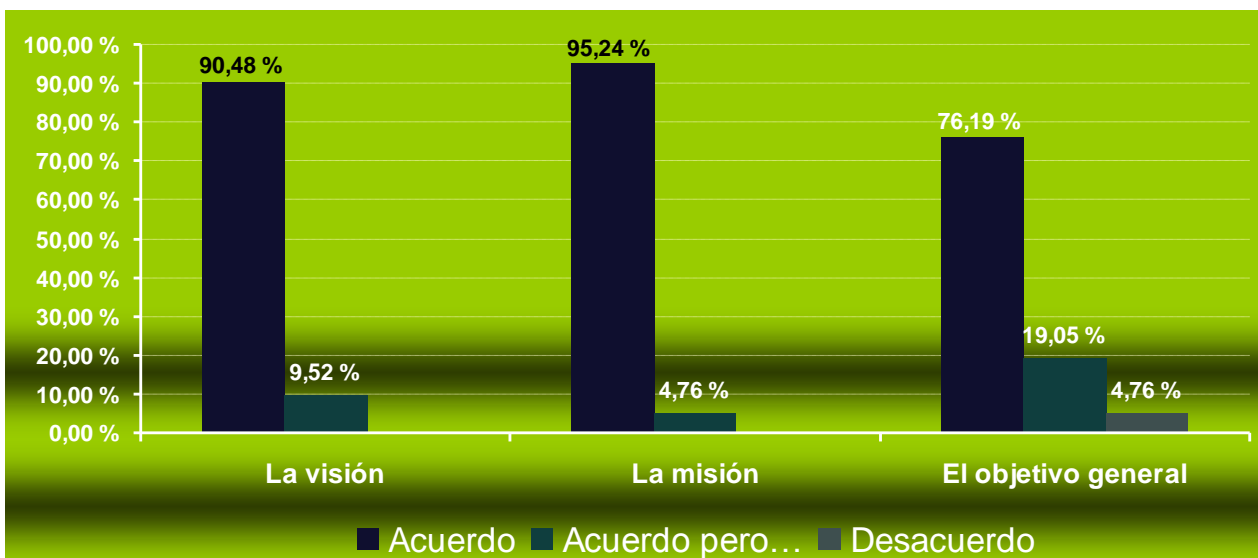
Estadísticas de los buenos y malos conductores

- Identificar en el diagnóstico el sector de población más o menos seguro

5. La visión, la misión y el objetivo del plan

Se entregó una ficha a todas las personas asistentes, para que indicaran su grado de acuerdo con la Visión, la misión y el objetivo General del Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón. Se trataba de un pequeño sondeo para contrastar estos tres elementos estratégicos del Plan con el grupo de trabajo.

El preciso destacar el alto grado de conformidad con la visión y la misión planteadas (superior al 90% en ambos casos). Incluso en el objetivo general, se superó el 75% de acuerdo.



La visión

- Siempre se ha de enfocar esto en la mejora de la enseñanza en niños-jóvenes, dado que crear una base da lugar a un futuro adecuado
- Es harto difícil el evitar la totalidad de accidentes por diversas circunstancias, pero es positivo intentar la disminución, de momento
- Se necesita más formación a peatones y conductores
- También se necesita más educación y formación vial

La misión

- No es necesario minimizar, sino dar una información veraz
- Disminuir la velocidad



El objetivo general

- Si bien el objeto es la mitad. Hemos de enfocar más allá
- Habrá que tener en cuenta las características de las carreteras aragonesas
- Pero tenemos que luchar, ya no por reducir a la mitad y conformarnos. Hay que continuar trabajando, en la estadística de accidentes en la carretera hay que contar que en estas circulan vehículos que van de Norte a Sur y de Este a Oeste del país
- Los vehículos no dotarlos del poder de los kms a la hora
- Reducir al máximo el número de víctimas. Situar a Aragón por debajo de la media
- No centrarse tanto en Zaragoza, Huesca, Teruel... el resto también existe
- Se debe intentar que el número de víctimas sea el menor posible
- Establecer un plazo para el objetivo

- Aclarando que datos exactos se tienen, 24 horas o 30 días, etc, es decir, comparar siempre los mismos datos o que valoren los índices que sean iguales
- Se puede ser más ambicioso e incrementar a más alto el nivel de reducción de víctimas y situar a Aragón por debajo de la media española en siniestralidad vial
- Estoy de acuerdo en la mitad del texto. La segunda parte me parece poco ambiciosa
- Pero deberíamos ser más ambiciosos y situarnos en cabeza de menos mortalidad de España y no en la media



6. Evaluación de la sesión

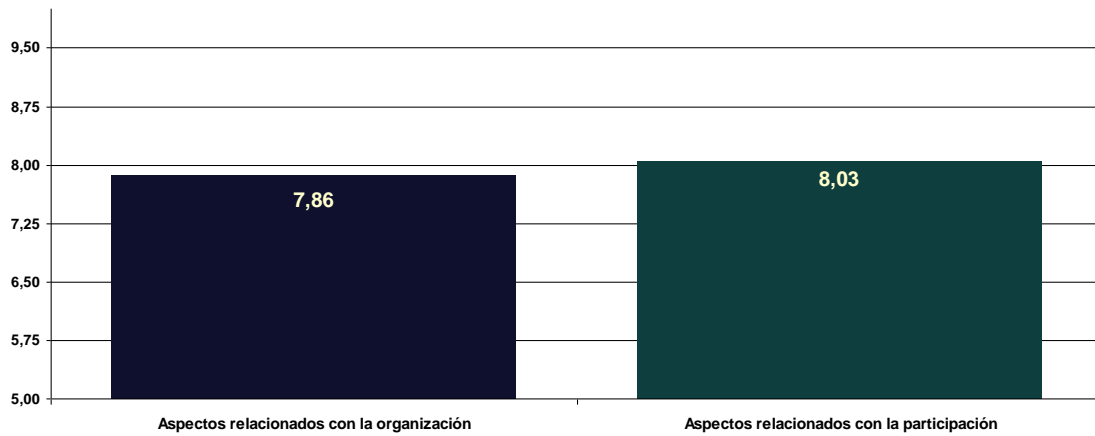
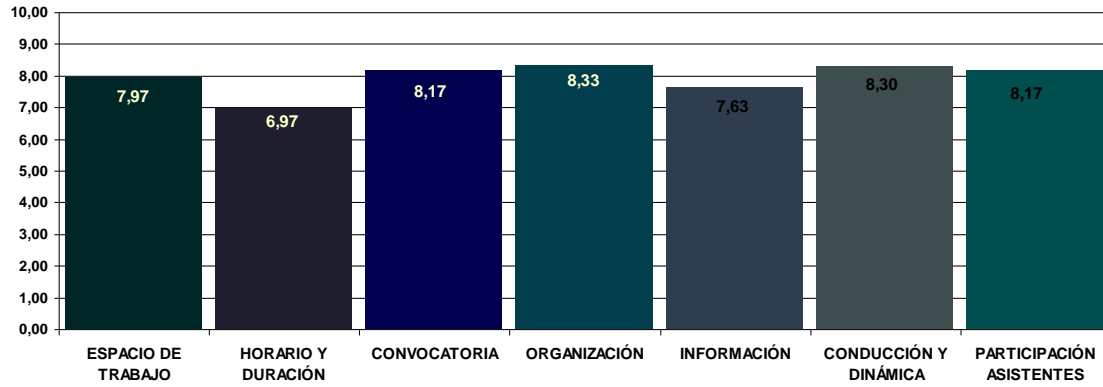
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

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.

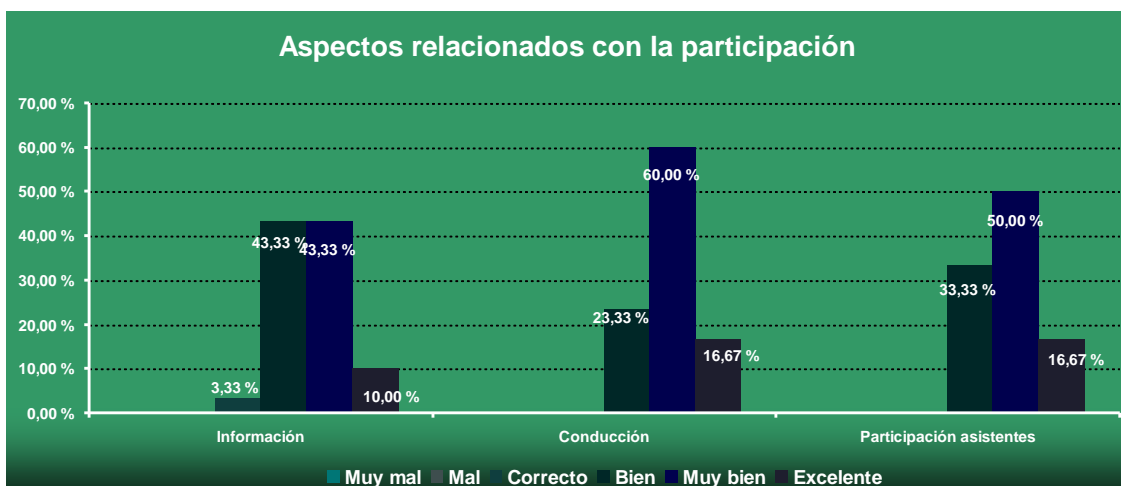
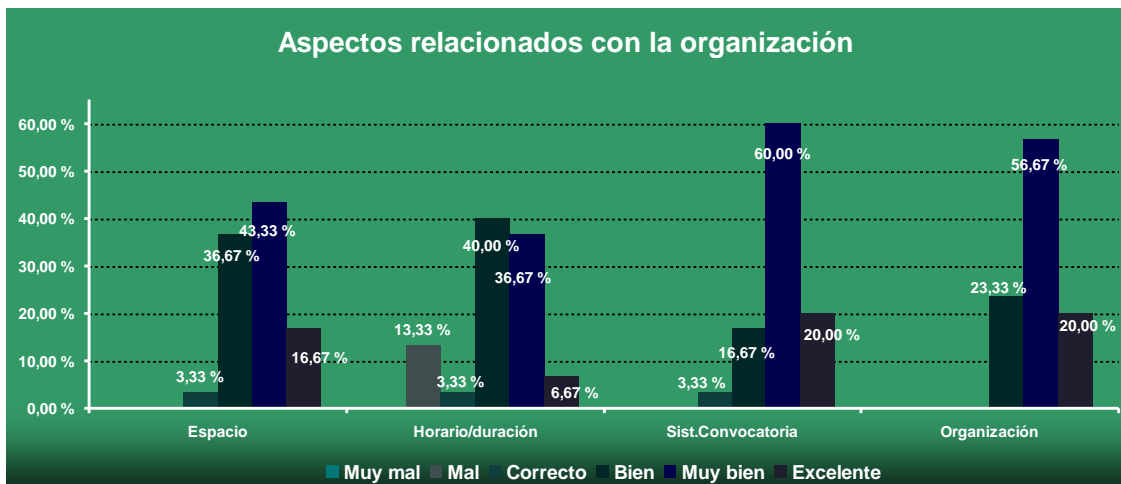
Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 30 cuestionarios recogidos.

Puntuaciones medias y valoraciones generales

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



Comentarios de los participantes

Aspectos positivos a destacar

- Concurrencia de sectores muy variado
- Muy buena la conducción y la dinámica
- Pluralidad de opiniones
- Agradecer de nuevo la organización y moderación de la sesión
- Agradecer la posibilidad de participar
- La Organización
- La alta participación
- Amplio foro con aportaciones interesantes
- Muchos colectivos y expertos quieren participar

Aspectos que conviene mejorar

- Grupos demasiado grandes
- Tener más tiempo para el debate
- En el caso que haya un número excesivo de participantes, limitarlo a un representante por colectivo
- Los asistentes. Ceñirse a lo que se les pide y al asunto concreto a tratar en cada momento
- Considero conveniente que para la siguiente reunión ya hubiera propuestas en la mesa conocidas de antemano
- Disponer de más tiempo

Otros comentarios

- El espacio de trabajo es frío
- Enviar por correo electrónico las cajas de participación de los distintos talleres
- Necesidad de seguir conociendo los problemas y aportar soluciones - coordinación -

Zaragoza, 17 de Marzo de 2010



Anexo 1

Esquema del proceso participativo

PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE ARAGÓN

Proceso de Participación

NOVIEMBRE 2009

[CRONOGRAMA DE LA FASE INICIAL]



Anexo 2

Ejemplo de actividades de educación y sensibilización

ACTIVIDADES DE EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, PRIMEROS AUXILIOS Y SENSIBILIZACIÓN REALIZADAS EN ARAGÓN DE 2004 A 2009

NIÑOS Y JOVENES

Taller de Prevención de Riesgos (laborales, del hogar, seguridad vial) y Primeros Auxilios. 2004 a 2009.

Talleres de 2,5h/3h. **30' seguridad vial. P. Auxilios 1h.**

Dirigidos a niños y jóvenes de 8 a 18 años y realizados en horario escolar como formación transversal.

820 Talleres. 20.550 alumnos

Elaborados e impartidos por Prevenca3.

Organizados por Prevenca3, ACUPAMA, Federación de AMPAS de Calatayud. Financiados por CAI, Caja Vital, Cajalón, Fundación Mapfre para la Prevención de Riesgos, CREA, Ayuntamientos y Comarcas de Aragón, Empresas (Torras Papel, Kimberly Clark). Colaboran Consejería de Economía y Educación.

**SEGURIDAD VIAL EN EL AMBITO ESCOLAR.
PRIMEROS AUXILIOS EN EL AMBITO ESCOLAR**

POBLACIÓN INMIGRANTE

Dedicamos **1.5 horas a la Seguridad Vial**, dentro del temario relacionándola con los accidentes in itinere, en misión y con un fin claro de Sensibilización y Concienciación.

Talleres de Cultura Preventivo-Laboral y Sanitaria para trabajadores Inmigrantes. 2006-2009

Talleres de 10 y 13h. **1,5h. seguridad vial. P. Auxilios 1h.**

86 Talleres. 698 alumnos.

Desarrollados conjuntamente con la Fundación San Ezequiel Moreno. Financiados por las Direcciones Generales de Trabajo y de Inmigración.

**SEGURIDAD VIAL EN EL AMBITO LABORAL. PERSONAS EXTRANJERAS.
PRIMEROS AUXILIOS EN EL AMBITO LABORAL. PERSONAS EXTRANJERAS**

Talleres Proyecto "Abriendo Vías", orientado a la inserción laboral del colectivo de inmigrantes desempleados. 2006-2010

Talleres de 10h. **1,5h. seguridad vial. P. Auxilios 1h.**

29 Talleres. 202 alumnos

Desarrollados conjuntamente con la Fundación San Ezequiel Moreno. Financiados por la Dirección General de Inmigración.

**SEGURIDAD VIAL EN EL AMBITO DE PERSONAS EXTRANJERAS
PRIMEROS AUXILIOS EN EL AMBITO DE PERSONAS EXTRANJERAS**

Talleres de Formación de Prevención de Riesgos y Cultura Laboral Española para la integración de la población Inmigrante. Desempleados. 2008-2009

Talleres de 10h. **1,5h. seguridad vial. P. Auxilios 1h.**

30 Talleres. 300 alumnos

Elaborados e impartidos por Prevenca3, organizados por ACUPAMA con la colaboración de la Fundación San Ezequiel Moreno y financiados por la Dirección General de Inmigración y Caja Duero.

**SEGURIDAD VIAL EN EL AMBITO DE PERSONAS EXTRANJERAS
PRIMEROS AUXILIOS EN EL AMBITO DE PERSONAS EXTRANJERAS**