

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
TERCER TALLER DE DIAGNÓSTICO:
SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS
18 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.....	5
4.1. Valoración global del documento	6
4.2. Diagnóstico sobre estudios, investigación e innovación	6
4.2. Diagnóstico sobre promoción de vehículos seguros	9
4.4. Diagnóstico sobre inspección y control	10
4.5. Diagnóstico sobre vehículos agrícolas	12
5. La visión, la misión y el objetivo del plan	13
La visión	14
La misión.....	14
El objetivo general.....	14
6. Evaluación de la sesión	15
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes.....	15
Puntuaciones medias y valoraciones generales.....	15
Comentarios de los participantes	18
Anexo 1	1
Esquema del proceso participativo.....	1



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 **18 de Marzo de 2010** por el **grupo de trabajo 3 (Seguridad en 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
- 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 en los vehículos

El taller se celebró el día 18 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
Juan José Alba López	UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA
Marta Alonso Casamajó	CREA
Jesús Arbiol Tena	TRADIME ARAGÓN
José C. Castañesa Bielsa	TRADIME ARAGÓN
Antonio Claramonte Claramonte	ASOCIACIÓN EMPRESARIAL RADIO TAXI ARAGÓN
Diego Ruiz Estrampes	ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA

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

NOMBRE	ENTIDAD
Antonio Aced García	DIRECCIÓN GENERAL DE ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA
Joaquín Gómez Espinosa	ITA
Jorge Royo Mallén	DEPARTAMENTO DE INDUSTRIA
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 documento

Aportaciones del debate directamente relacionadas con la estructura del documento:

En el arranque del taller cada asistente se presentó al grupo y, al igual que en otros talleres, se cedió un tiempo para que cada uno de los intervinientes pudiera expresar su opinión general sobre la estructura del documento de diagnóstico. En esta ocasión, no se realizó ninguna aportación al respecto.

4.2. Diagnóstico sobre estudios, investigación e innovación

Protocolos estandarizados de atestados

- Se pretende realizar la mejor investigación, pero a la hora de realizarla, puede darse el caso que actúen simultáneamente varias instituciones, y cada una de ellas empleando metodologías diferentes. Incluso dentro de una propia institución (justicia por ejemplo) esta metodología dependería del responsable del informe.
- Sería necesario identificar cuántas investigaciones son suficientes y plasmarlas en un protocolo único. Evitaría duplicar trabajo y facilitaría obtener conclusiones y estadísticas.
- El protocolo único de elaboración de atestados también debería definir dónde se recogen todos los datos y a quien se pueden difundir (tratado en el punto 6 de 10.4 del diagnóstico).
- Se podría seguir el modelo de los forenses, que disponen de un único protocolo a nivel nacional.
- En los protocolos actuales no se recogen las características de los vehículos industriales. Especialmente importante es conocer la antigüedad del vehículo, medidas de seguridad disponibles, infracciones cometidas (desconexión de tacógrafo, etc.).
- Cada ITV tiene criterios diferentes en referencia a vehículos industriales y es importante dada la especial repercusión de la intervención de un vehículo industrial en un accidente
- Se pone de manifiesto que la falta de datos es recíproca entre todos los sectores que participan en las investigaciones de accidentes y seguridad de vehículos.
- Reflejar en el diagnóstico que simplemente con hacer accesibles todos los datos que genera la administración, se podría tener un avance importante (protocolos de comunicación de datos y base de datos común).

- Reflejar que desde la Dirección General de Admón. De Justicia, se observan varias carencias y duplicidades.
 - No se tiene acceso a la Base de datos (ARENA)
 - Debido a una mala catalogación del personal, (heredada de las transferencias del personal de la Admón. De Justicia), el personal técnico no puede, tan siquiera, ordenar el precinto de un vehículo aunque tenga la certeza de que no dispone de seguro obligatorio, o que no ha pasado la ITV. (ejercicio de la potestad administrativa).
 - El equipo técnico-pericial no realiza funciones de guardia, lo que en determinados momentos, pudiese reflejar una falsa sensación de “falta de diligencia”. En la actualidad estamos arreglando esta situación para que exista un servicio continuado de este servicio como se dimana desde la propia sociedad.

Seguridad en taxis

- Reflejar el interés del colectivo del taxi para permitir su localización inmediata en caso de seguridad personal del taxista.
- La conexión con el teléfono de emergencia (112) se podría realizar mediante una infraestructura y tecnología que se podría aportar entre el propio colectivo y la administración. Hasta la fecha se ha rechazado por falta de capacidad en el 112 (no puede permitir la conexión de los 200 vehículos solicitados). Se podría aprovechar esta conexión con el taxi para avisar al 112 de cualquier incidente ocurrido en la calle con cierto grado de gravedad.

La investigación son dispersas y sin coordinación

- Se debería trabajar en base a las necesidades detectadas por los equipos técnicos privados, no por las subvenciones que oferta la administración.
- Incentivar más la investigación ligada a la empresa. Se emplean muchos esfuerzos en las investigaciones genéricas y se considera que no se presta atención a las necesidades reales de las empresas.

Falta de incentivo en Aragón de la I+D+i

- No existen actualmente líneas de investigación específicas para I+D+i relacionada con la seguridad vial en los dos PAID (Plan Aragonés de Investigación y Desarrollo) que se han redactado hasta la actualidad. Existen a nivel nacional, pero no en la autonómica.
 - En estos momentos se está redactando el tercer PAID, el cual contempla como una línea prioritaria la investigación en materia de seguridad vial.
- Existen beneficios fiscales para las empresas que investigan, pero no para la instalación en los vehículos. La administración no valora la seguridad en los vehículos.
- El problema es importante, sobre todo porque las tres principales empresas fabricantes de remolques industriales se ubican en Aragón.



Investigación de accidentes

- Los elementos de investigación no llegan a los ciudadanos (ni al resto de instituciones que investigan) por falta de coordinación de las administraciones y trabas legales.
- Falta comunicación entre las entidades que investigan. No se ponen los datos a disposición general.
- En algunos casos, para las empresas es más conveniente pagar a los implicados en fallos técnicos que la investigación exhaustiva de los incidentes/accidentes.

Datos del parque de vehículos

- Sería necesario recoger en el diagnóstico la antigüedad del parque, elementos de seguridad que incorporan los vehículos, estado de mantenimiento, ITV, etc.
- Es más fácil en los turismos, pero aún con todo, los datos específicos de las tecnologías que incorporan sólo los proporciona el fabricante al estado. Desde la administración autonómica no se puede acceder a ellos.
- Actualmente, ni la administración central conoce el parque móvil real existente, ni la disponibilidad real de seguro.
 - La DGT dispone de una información sobre el parque móvil y es la que aparece en el diagnóstico.
- Para poder tener un debate en profundidad hubiera sido necesario disponer de presencia de la administración central en esta sesión.

ASPECTOS POSITIVOS

Grupos potentes en Aragón

- Aragón dispone de varios grupos potentes en la investigación de accidentes.
- También existe un *cluster* de fabricantes de componentes para automoción (CAAR).
 - Estos grupos suelen olvidar el tema de cargas de transporte, que son una causa importante de accidentes.



4.2. Diagnóstico sobre promoción de vehículos seguros

Incentivos para la compra de vehículos seguros¹

- Se pone el ejemplo de que la administración no potencia los vehículos más seguros. Como ejemplo se cita que una góndola de elevada tecnología (freno eléctrico, ejes direccionales o elevables, mando a distancia, etc.) tiene mayor peso (aprox. 400 kg.) y disminuye la capacidad de carga.
- Existen muchos incentivos para la I+D+i, pero no para la aplicación de medidas de seguridad resultante de las investigaciones.
- El mismo caso sucede en la compra de los vehículos no industriales. No existen incentivos para la compra de vehículos más seguros.
- Es necesario reflejar en el diagnóstico la inexistencia de exenciones fiscales en los elementos de seguridad del vehículo.

Carencia en la valoración de la seguridad por parte de la sociedad

- Se considera que la seguridad no es un elemento de peso en la compra del vehículo. Como ejemplo, algunos vendedores desconocen o no transmiten correctamente la tecnología de seguridad o su buen uso.
 - Otro ejemplo concreto sería la priorización de la estética en la elección de cascos.
 - Se corrobora este aspecto en los vehículos industriales.
- Por ejemplo, la publicidad olvida generalmente las cuestiones vinculadas con la seguridad.
- Una posible fuente de información podría ser los estudios de mercado realizados por la Universidad de Zaragoza, que aunque no disponga de valor estadístico, se han realizado desde hace tiempo y permitiría valorar la evolución de lo ofertado por vendedores.
- Destacar que falta también concienciación a nivel político y que la propia administración olvida estas cuestiones en su comunicación o promoción (por ejemplo en los planes PREVER).

Valor de las labores de mantenimiento

- Reflejar la importancia de los libros de mantenimiento, por ejemplo en una operación de compra venta de vehículos. No es un elemento prioritario en el mercado de ocasión.

¹ Tratado previamente en el grupo de Estudios, investigación e innovación.

Importancia de los sistemas de localización geográfica

- Podría ser un importante elemento de seguridad para el tratamiento post-accidente.
- La única opción viable, dado que no lo va a solicitar el usuario, sería que lo incorporaran de fábrica.
 - Algunos modelos de algunas marcas lo incorporan de serie, pero los costes para el usuario (conexión telefónica) lo hacen inviable en muchos casos.
- Existen iniciativas para generalizar a nivel europeo el “e-Call” (llamada automática al 112 en caso de accidente).
- Supone también un elemento muy importante para evitar robos, pero las empresas aseguradoras no lo valoran.

Potenciación de la seguridad en transporte de mercancías

- Se olvida frente al transporte ferroviario.
- En los vehículos no se traslada con eficacia la disponibilidad y uso de las tecnologías de seguridad.
- TRADYME podría proporcionar alguna información al respecto.

4.4. Diagnóstico sobre inspección y control

Diferencia de criterios en ITV

- Reflejar la diferencia de criterios entre diferentes estaciones de inspección privadas bajo régimen de concesión (se considera que puede primar lo económico frente a la seguridad: rotativos que no funcionan, luces de galibo, etc.).
 - Existe un manual de procedimiento a nivel nacional, pero no se puede evitar que existan interpretaciones dentro del margen permitido.
 - Las situaciones anómalas detectadas son investigadas por la administración del estado, pero es labor de la administración autonómica la denuncia de estos casos.
 - En Aragón se ha estudiado el margen de desviación frente a interpretación en las 25 estaciones y no superaba los 2 puntos porcentuales.



Información sobre incidencias detectadas en ITV

- Reflejar en el diagnóstico las incidencias detectadas en las inspecciones en cada tipología de vehículo.
- A nivel de Aragón se podría disponer de esta información (por ejemplo, el mayor problema es la iluminación), pero no se podría aportar por marca de vehículo.

Titularidad de las ITV

- La titularidad privada y la necesidad de rendimiento económico puede condicionar el funcionamiento de las estaciones.
 - La administración tiene la obligación de garantizar la calidad de las inspecciones, independientemente de la fórmula de gestión escogida.
 - En Aragón, todas las estaciones están acreditadas por ENAC (la mayoría en España salvo las dependientes de las comunidades autónomas directamente como Extremadura, Andalucía, Asturias, País Vasco y Cataluña).
 - Los protocolos recogen las recomendaciones del CITA e intentan ir incorporando los nuevos avances a nivel electrónico).
- Por ejemplo, no se aplican las inspecciones técnicas post-accidente.
 - Se informa que la falta de realización de este tipo de inspecciones se debe a un problema de coordinación institucional –falta de obligación de inspección por parte de la Guardia Civil o comunicación de accidentes- o de elección económica por parte de las empresas aseguradoras).

Percepción de los ciudadanos de la ITV

- Destacar que falta una valoración de las inspecciones.
- Falta generar información sobre su utilidad (se estima que se han evitado 8.423 accidentes, 11.722 heridos).
- En los atestados que se han evaluado para el diagnóstico, sólo en uno se había reflejado la infracción administrativa por no haber pasado la ITV.
- Los ciudadanos la perciben como un coste y no como una inversión a nivel de seguridad.
- Se considera que en algunos casos las fuerzas de seguridad no se realizan los controles adecuados a vehículos que se conoce que disponen de fallos, ya que supone un trastorno operativo.

Percepción de la necesidad de mantener el vehículo

- Destacar que falta una valorización de las inspecciones.
- Los efectos leves no obligan a la segunda inspección por lo que, generalmente no se arregla (por ejemplo, en Alemania las sanciones son elevadas si se detecta esta incidencia).

Conocimiento real de incidencias

- Reflejar la falta de control para detectar la circulación de vehículos sin seguros o sin ITV pasada.
 - Las aseguradoras tienen la obligación de aportar sus datos a la base de datos FIVA. En la realidad no funciona pero sería posible. Realmente ya no es necesario llevar físicamente el seguro porque en teoría debería funcionar esa base de datos.

Potenciar la ITV en carretera

- Reflejar la importancia de la ITV en carretera para todos los vehículos (previsto legislativamente, pero a falta de aplicación por parte del Ministerio de Interior - activar la fase 3 del plan de ITV-) para la mejora de la seguridad.

Importancia real de la documentación/inspección

- Se permite la circulación de vehículos sin los permisos adecuados en actos festivos (vehículos agrícolas o industriales en romerías, desfiles, etc.).
- Se percibe que el control e inspección en carretera no se realiza de forma igualitaria y se priman cuestiones económicas (falta de inspección a los vehículos con problemas serios o no solventes).

ASPECTOS POSITIVOS

Grado de cumplimiento y disponibilidad de estudios

- Elevado índice de cumplimiento de las inspecciones, destacando la mejora de las motocicletas (aunque los ciclomotores siguen siendo un claro problema) y el elevado grado de cumplimiento en vehículos agrícolas (40.318 inspecciones) dadas las facilidades prestadas (ITV in situ).
- Este elevado grado de cumplimiento ha generado una amplia información que se ha traducido en importantes estudios.

PARA LA FASE DE PROPUESTAS:

Propuesta para promoción

La bonificación de la ITV en vehículos más seguros podría ser una herramienta para mejorar la seguridad

4.5. Diagnóstico sobre vehículos agrícolas

Consideración de vehículo agrícola

- No todos los vehículos empleados en explotaciones agrícolas son considerados vehículos agrícolas (por ejemplo, palas).

Siniestralidad laboral en el sector agrario

- El porcentaje de siniestralidad en el sector vinculada a los vehículos es muy elevado en Aragón (19 víctimas mortales en 2006-2009).
 - Existen patrones que se repiten sistemáticamente en los accidentes y se debería reflejar en el diagnóstico la formación específica necesaria en la gestión de estos riesgos.

Riesgo para la circulación por excepciones

- La norma permite la circulación de vehículos agrícolas en condiciones que se prohíben en vehículos industriales, a pesar de que los cuales generan mayor peligrosidad (pilotos de señalización, rotativos, circulación a la mitad de velocidad permitida, anchos excepcionales, circulación en condiciones meteorológicas adversas, etc.).
- Los aperos modifican seriamente las condiciones de seguridad del vehículo.
- Se deberían valorar las exenciones a la norma de este tipo de vehículos.

Factores para la promoción de la renovación de vehículos

- No promocionar sólo la renovación por potencia, sino, también por la mejora en la seguridad.
 - Promover la renovación del parque de vehículos agrícolas por razones de seguridad.

Mejora de infraestructuras

- Una buena red de caminos evitaría el tránsito de vehículos agrícolas por vías principales.

Uso del cinturón en vehículos agrícolas

- No es tan necesario la equipación de cinturón de seguridad en estos vehículos (de hecho, no es obligatorio), como la estructura antivuelco.
 - Al igual que en los autobuses, si la estructura no está preparada no es posible añadir cinturones de seguridad.

Otros comentarios adicionales:

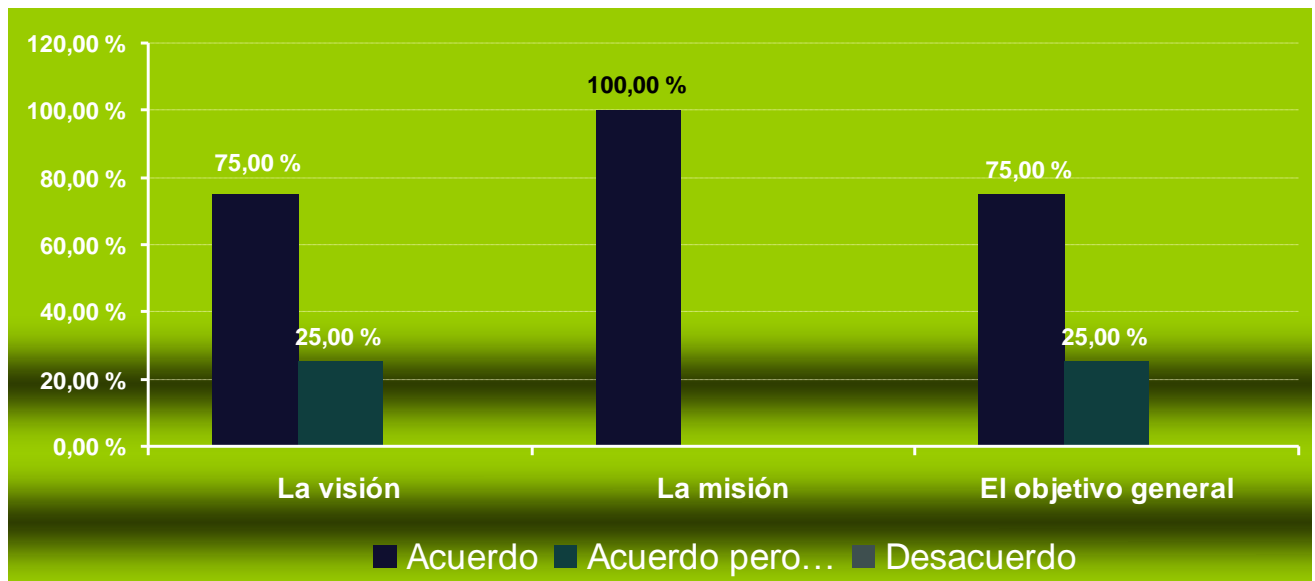
- No olvidar la importancia de la I+D+i también en las infraestructuras para evitar accidentes.
- La utilización profesional del vehículo propio debería contemplarse en la seguridad (por ejemplo, se podría condicionar la ITV al kilometraje en vez de la antigüedad).
- El incremento del uso de otros vehículos (bicicletas, quads, coches sin carnet, minimotos, etc.) precisa una nueva atención (concienciación de un uso correcto, responsabilidad ante accidentes, compartir espacios con otros vehículos, etc.). Existe una importante vía de I+D+i para



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.

A diferencia con otros grupos, en los que el grado de aceptación de la visión y la misión ha sido bastante elevado en conjunto, en este caso se está de acuerdo en un 100% con la misión, mientras que la misión expuesta se valora de forma similar al objetivo general.



La visión

- Como es una utopía, por lo menos, cuando se produzcan, sean cuanto menos graves, mejor

La misión

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

El objetivo general

- No en la media, sino por debajo de la media
- No vamos a apostar por la mitad. Vamos a cuantos más evitemos mejor



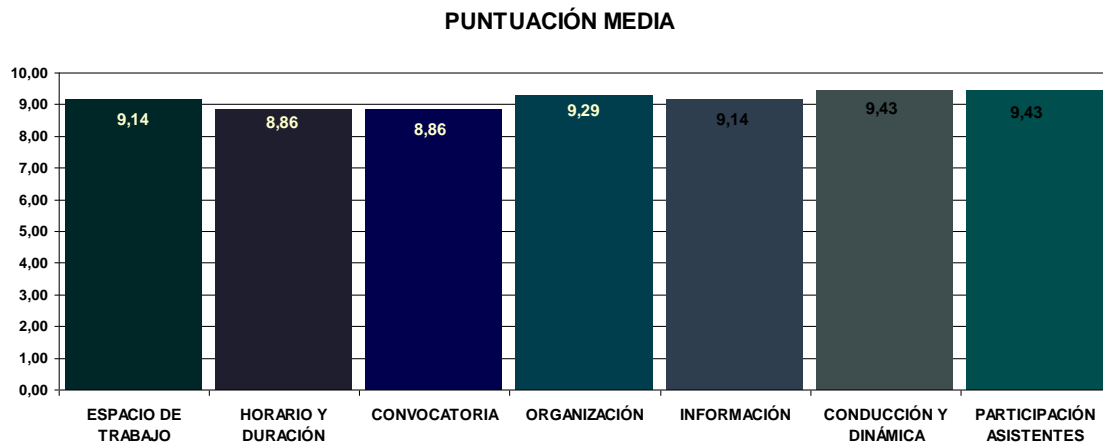
6. Evaluación de la sesión

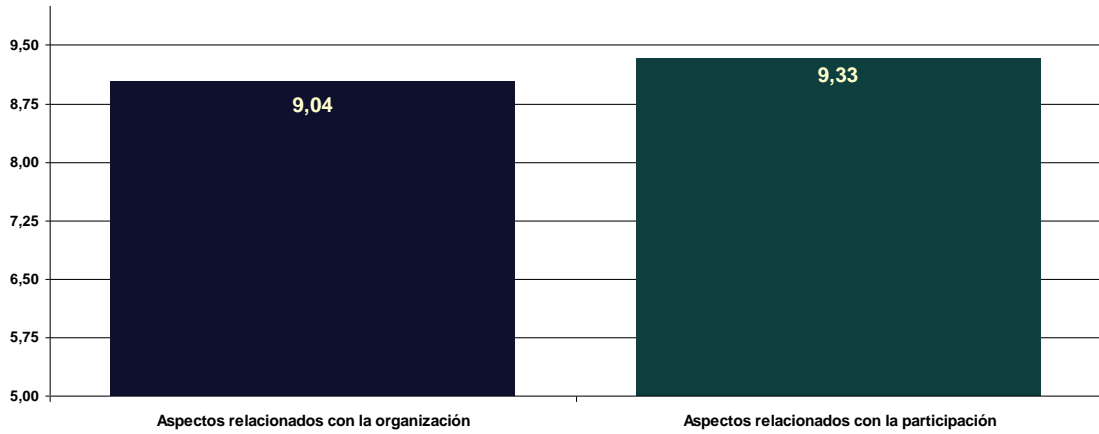
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

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.

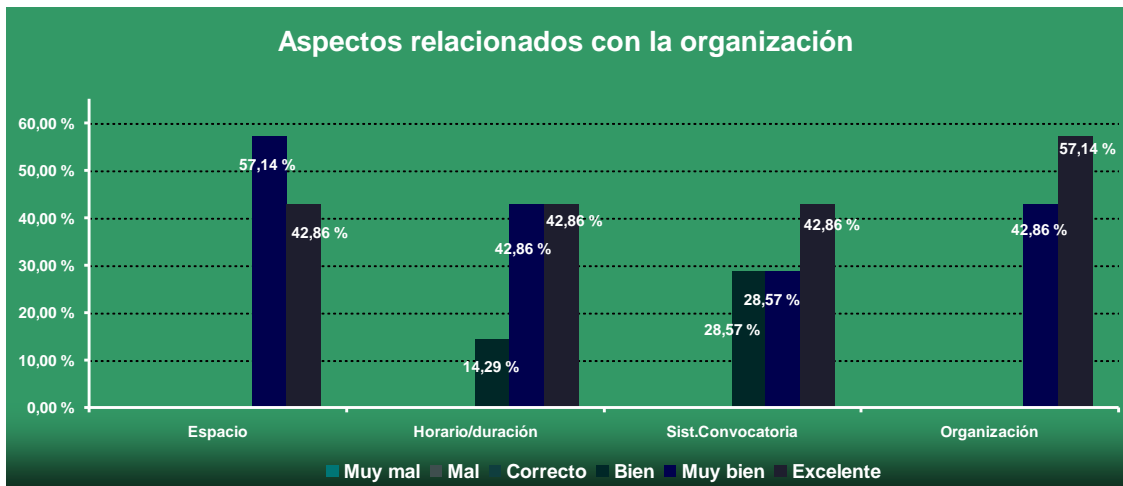
Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 7 cuestionarios recogidos.

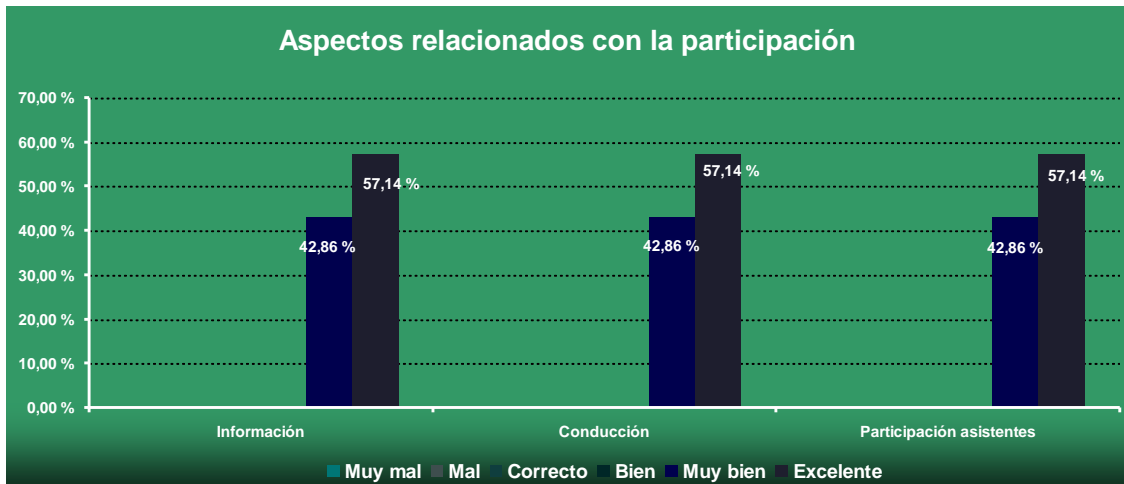
Puntuaciones medias y valoraciones generales





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

- Las opiniones técnicas
- La dinámica de trabajo

Otros comentarios

- La forma de trabajar ha sido una grata sorpresa

Zaragoza, 18 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]

