

**PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL**  
**Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón**

**ACTA del**  
**SEGUNDO TALLER DE PROPUESTAS:**  
**SEGURIDAD DE LOS USUARIOS**

*21 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 .....	6
4.2. Propuestas secundarias.....	24
4.3. Propuestas individuales .....	24
5. Evaluación de la sesión .....	38
Anexo 1 .....	1
Valoración de las propuestas tratadas en plenario .....	1
Anexo 2 .....	7
Modelo de correo remitido para la cumplimentación de propuestas.....	7



## 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.

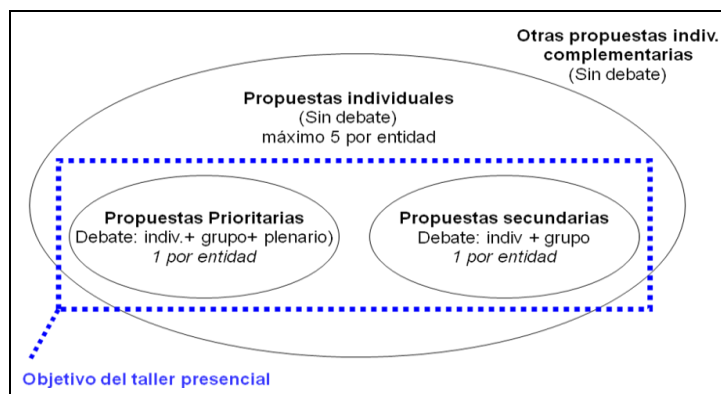
La voluntad política manifestada en la presentación del proceso de participación por parte de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes fue elaborar un Plan aplicable y práctico, privilegiando unas cuantas medidas importantes para la sociedad aragonesa por encima de grandes listados que 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 **21 de Abril 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.
- Contrastar las principales medidas sobre SEGURIDAD DE LOS USUARIOS 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 21 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:

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

### 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
Francisco Javier Albericio Vilda	ISSLA
Marta Alonso Casamajó	CREA
Mª Pilar Cavero Moreno	Fiscalía Provincial de Zaragoza
José Ramón Colell Farré	Fundación EDUCATRAFI
Alejandro García Caudevilla	Asociación de Moteros de Aragón
Ángel Gasque Valero	Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza
Vicente Gimeno Latorre	Ayuntamiento de Utebo
Santiago Hernández Luesma	Ayuntamiento de Teruel
Felix Ángel López Alonso	Plataforma Motera para la Seguridad Vial
Juan Manuel Maroto Valer	Policía Local de Zaragoza
Luis Mazón Giral	Centros Recuperación de Puntos Zaragoza
José Luis Mazón Tirapo	Asociación Provincial Autoescuelas Zaragoza
Ángel Orduna Onco	Colegio de Enfermería de Huesca
Miguel Ángel Pérez Gil	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
Anabel Rabinal Peña	ONCE
Carlos Redal Baigorri	Colegio I. T. de Obras Públicas
Diego Ruiz Estrampes	Asociación Mutua Motera
Carlos Sancho Casasús	Fiscalía Tribunal Superior de Justicia de Aragón
Mª Rosario Sanz Bara	Colegio Profesional de Psicólogos de Aragón
Luis Simón Olmos	Colegio I. T. de Obras Públicas
José Javier Soler Pacheco	TUZSA

M. Ángel Tena Pérez	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
Francisco Javier Ureta Torcal	AESLEME Aragón
Alicia Vicente Serrano	Instituto Aragonés de Empleo
Beatriz Zúñiga Reinares	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza

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

NOMBRE	ENTIDAD
José Luis Félix Fando	Dirección General de Política Educativa
Luis Gascón Andreu	Dirección General de Salud Pública
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

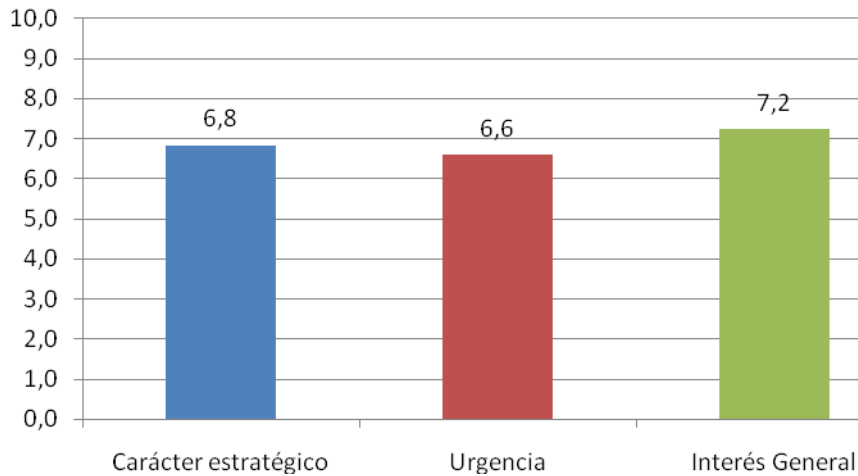
*(Debatidas en el grupo y en el plenario)*

### 4.1.1. Campaña de sensibilización "Te puede pasar a tí"

Entidad que hace la propuesta
AESLEME
Descripción
<p>El enfoque de las acciones desarrolladas está dirigido a la prevención de lesiones medulares y traumatismos craneo encefálicos producidos por accidentes de tráfico. Se dirige principalmente a niños y jóvenes, dado que éstos son más permeables a asimilar la información transmitida. La edad escolar es el mejor momento para incorporar hábitos de conductas seguras que conformen ciudadanos futuros responsables y respetuosos con los demás.</p> <p>Se vienen realizando desde hace año y medio y se ha llegado a 12.000 niños en Zaragoza y cercanías. Recientemente se ha comenzado a desarrollar en la provincia de Huesca.</p> <p>Se propone realizar estas charlas de forma sistemática en todo Aragón mediante acuerdos de colaboración con el Departamento de Educación.</p>
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se espera disminuir los muertos y heridos en accidentes de tráfico mediante la educación, formación y concienciación.</li> <li>• Anclaje emocional generado por la explicación en primera persona por un lesionado medular.</li> <li>• Capacidad de recepción de los jóvenes y niños ante el problema.</li> <li>• Enseñar a los jóvenes para no tener que castigar cuando sean adultos.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta apoyo institucional (administración autonómica y local).</li> </ul>



Valoración de la propuesta por los participantes



#### **4.1.2. Potenciar medidas de prevención secundaria mediante formación, campañas publicitarias e incremento medidas punitivas**

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Enfermería de Huesca
Descripción
Según la Encuesta Nacional de Salud 2006, en cuanto a la frecuencia de uso de los sistemas de seguridad vial, se señala que sólo el 53,76% de la población aragonesa de 16 y más años utiliza siempre el cinturón de seguridad cuando conduce por ciudad. En caso de carretera sólo lo utiliza siempre el 55,16% de la población.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilitar a la sociedad datos reales de siniestralidad.</li> <li>• Mejora del conocimiento anatómico para saber lo que “se juega uno” en un accidente.</li> <li>• Incrementar el conocimiento de la realidad de un accidente.</li> <li>• Responsabilidad penal para quien no aplica las medidas.</li> <li>• Los adultos (conductores) deberían tener una responsabilidad penal en el caso del no uso de los sistemas de retención.</li> <li>• Personalizar en la figura del conductor la responsabilidad del uso del cinturón en todos los asientos del vehículo.</li> </ul>

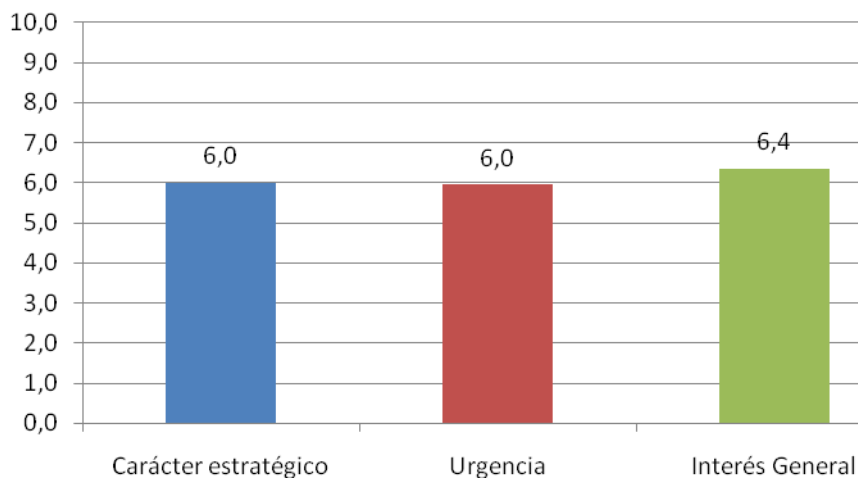
#### Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- Falta de estadísticas “populares” y falta de conocimiento.
- Falta de responsabilidad y de solidaridad por parte de conductores para ser conscientes de las consecuencias.
- La propia administración establece un capítulo entero de exenciones al uso de sistemas de seguridad en la conducción. Es preciso ser congruente.

#### Aportaciones adicionales

- Se propone ampliar la formación a los menores de edad respecto al uso de sistemas de retención adecuados (cinturones y sillas).

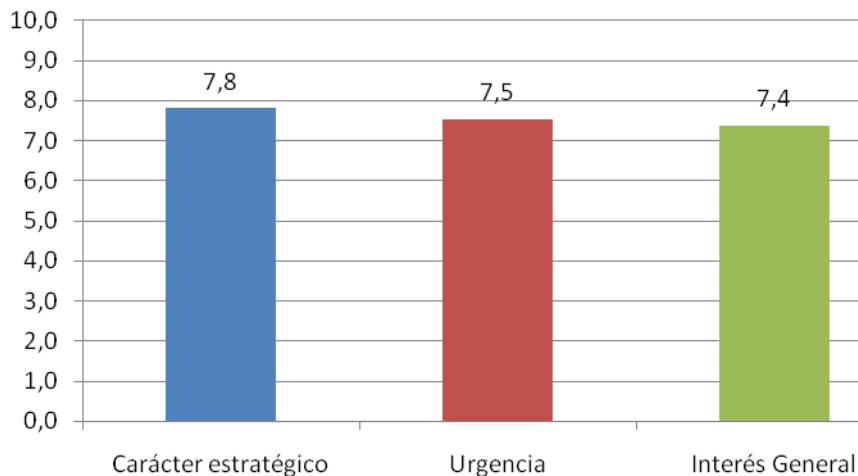
Valoración de la propuesta por los participantes



### 4.1.3. Fomentar los trabajos sustitutorios de penas por delito vial

<b>Entidad que hace la propuesta</b>
Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Aragón
<b>Descripción</b>
<p>Esta propuesta parece imprescindible una vez sancionado el conductor en la vía penal. En la actualidad esta pena de Prestaciones en Beneficio de la Comunidad es un fracaso por la falta de MEDIOS para ponerla en actuación. Con ella se conseguiría motivar de una manera más intensa y más social a los infractores, logrando así una mayor y mejor interiorización de la problemática vial en Aragón, concienciando el respeto absoluto hacia la normativa de tráfico. El contenido podría ser, por ejemplo: ayuda en hospitales o centros de salud o de rehabilitación a personas afectadas de accidentes de tráfico; acompañamiento a personas con déficit ambulatorio en su vida diaria; ayuda en los colegios e IES para que los alumnos salgan de los mismos ordenadamente; acompañar a la policía local o la guardia civil a cursos o charlas que se den en los colegios o IES explicando su experiencia particular y lo que no se debe hacer.</p> <p>La actuación concreta de la DGA sería colaborar con Instituciones penitenciarias facilitando educadores para el control de esta pena, a tenor del Art. 6.4 RD 515/2005, modificado por RD 1849/2009.</p>
<b>Argumentos positivos del grupo y el plenario</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muy útil para ayudar a la concienciación de las personas.</li> <li>• La aplicación en menores depende de la colaboración de los ayuntamientos. No depende del tamaño de la población.</li> <li>• Existen ejemplos positivos de aplicación como los expuestos por el Ayuntamiento de Teruel.</li> </ul>
<b>Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinación de la administración en dos niveles diferentes (estado-comunidad autónoma).</li> <li>• Elevado coste de aplicación (que podría tomarse como una ventaja educativa).</li> <li>• Difícil conciliar la pena con la vida familiar de los implicados. Se constata desde AESLEME.</li> <li>• El código penal no contempla penas sustitutorias.</li> <li>• En 1998 sólo se aplicaron 98 de las 2000 penas impuestas porque el estado no tenía los educadores suficientes para aplicarla.</li> </ul>
<b>Aportaciones adicionales</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La DGA debe asumir la responsabilidad y apoyar a Instituciones penitenciarias (estado), tal y como hace en el caso de los menores.</li> </ul>

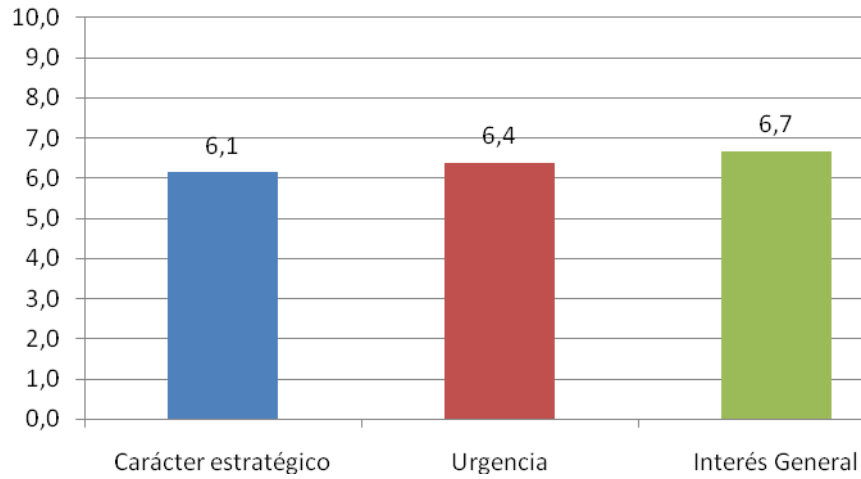
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.4. Visibilidad y seguridad en las paradas de autobús

Entidad que hace la propuesta
TUZSA
Descripción
<p>Existe una falta de concienciación de vehículos y particulares hacia la problemática de aparcar y obstaculizar las paradas de autobús. Esto genera frenazos bruscos con posibles consecuencias en la seguridad de viajeros y otros vehículos.</p> <p>Se propone acometer las obras necesarias para evitarlo (colocación de plataformas y eliminación de obstáculos para el autobús).</p>
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evitaría siniestros y maniobras incorrectas o inesperadas por parte de los conductores del bus.</li> <li>• En el caso de Zaragoza existe buena coordinación con el Ayuntamiento y se mejora paulatinamente.</li> <li>• Los conductores de TUZSA reciben formación al respecto.</li> <li>• Mejora la accesibilidad de las personas con movilidad reducida.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de aparcamiento en barrios de Zaragoza. Zonas saturadas.</li> <li>• Falta de concienciación, sobre todo en algunos barrios alejados del centro.</li> <li>• Carriles bici (debería buscarse una solución para consensuar ambas opciones).</li> </ul>
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Precisa la implicación de TUZSA y el ayuntamiento.</li> </ul>

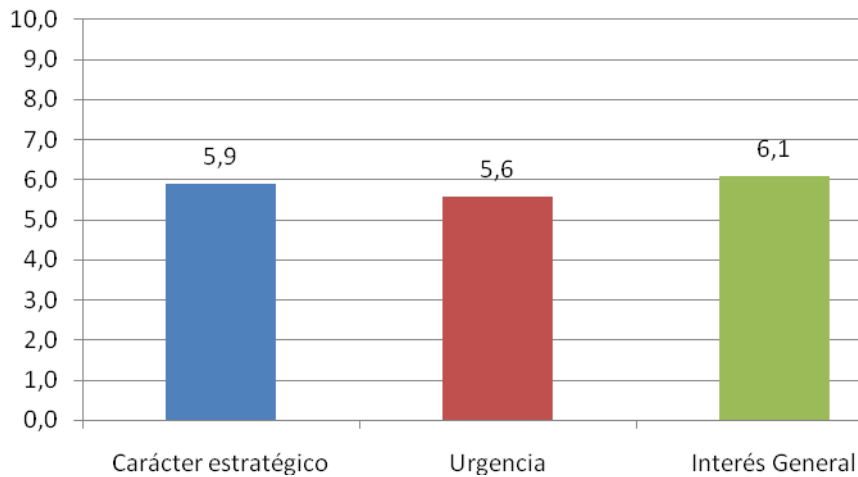
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.5. Campaña de formación: Campus en seguridad vial

Entidad que hace la propuesta
CITOP
Descripción
Propuesta de acercamiento a los niños y a los centros educativos de actividades relacionadas con la seguridad vial. Existen, por ejemplo, actividades de navidad, semana santa o verano que podrían estar dedicados como parte principal a la seguridad vial. Se podrían combinar con idiomas o actividades deportivas.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concienciación desde la infancia en centros educativos.</li> <li>• Los centros educativos promocionarían la educación vial.</li> <li>• Permite la coordinación entre entes.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de profesorado. Necesitaría el reciclaje del profesorado o la especialización de monitores en seguridad vial.</li> <li>• Falta de implicación de administraciones y padres.</li> </ul>

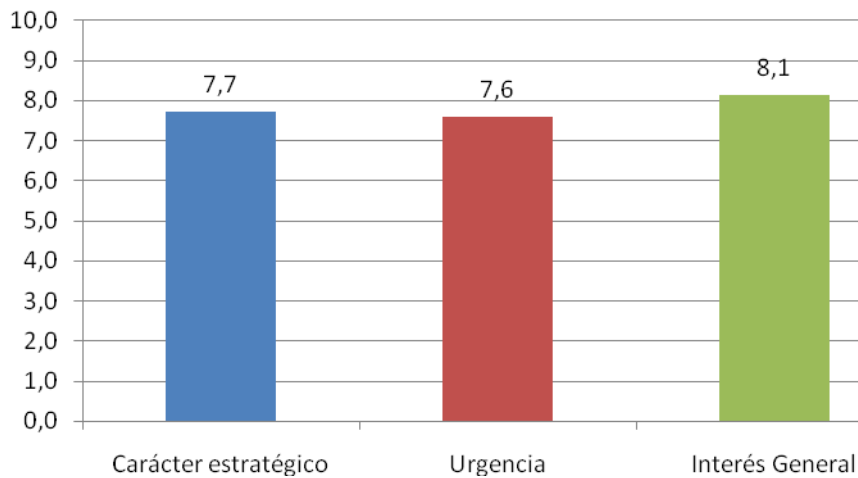
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.6. Formación de conductores

<b>Entidad que hace la propuesta</b>
Colegio Psicólogos, Fundación EducaTrafic, Universidad Zaragoza, Asociación Mutua Motera y Colegio Profesional de Psicólogos de Aragón.
<b>Descripción</b>
<p>Actualmente, los conductores reciben una formación mecánica y anacrónica.</p> <p>A los aspirantes a conductores se les debería exigir un número mínimo de horas presenciales de clases teóricas para presentarse al examen de Tráfico (20-25 horas). La formación que se está impartiendo en estos momentos se refiere exclusivamente a aprobar el examen, hay que dar una formación que haga referencia a valores, actitudes y comportamientos, y esto lo puede hacer un profesor de manera presencial y con unos tiempos suficientes. No se trata de una labor de reciclaje (obligatoria para conductores profesionales), sino de la formación inicial en el punto de partida.</p> <p>Los formadores deberían incidir, tanto en el factor humano, como en el conocimiento adecuado del vehículo para saber las ventajas que aporta (existen sistemas de seguridad como el ABS o el ESP que desconocen).</p>
<b>Argumentos positivos del grupo y el plenario</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iniciar la formación desde el principio, sin esperar a que se cometa una infracción.</li> <li>• Evitaría que se produjeran accidentes por falta de pericia en el conductor.</li> <li>• Las autoescuelas podrían colaborar en los cursos de reciclaje.</li> </ul>
<b>Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se percibe el derecho a conducir y no se tienen en cuenta las obligaciones que conlleva.</li> <li>• Coste político y económico.</li> <li>• Los conductores sólo acuden voluntariamente a través de centros de salud y mutuas de prevención de riesgos.</li> </ul>
<b>Otras aportaciones</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Especialmente problemática la falta de formación en el colectivo de motociclistas.</li> </ul>

Valoración de la propuesta por los participantes



#### **4.1.7. Educación y concienciación en seguridad vial a través de un parque infantil de tráfico**

<b>Entidad que hace la propuesta</b>
Ayuntamiento de Teruel. Policía local / Ayuntamiento de Tarazona / Ayuntamiento de Zaragoza. Policía local / Agrupación de tráfico de la Guardia Civil
<b>Descripción</b>
Elaboración de un programa de educación vial dirigido a la población en edad escolar (primaria, secundaria y bachiller). También a los mayores o a colectivos vulnerables que, a pesar de no ser conductores, son usuarios.  Se debe tratar de un programa de formación serio y a largo plazo que vaya cambiando poco a poco la mentalidad de los usuarios, creando una cultura de respeto a la norma por convicción de la necesidad de la misma, y no por temor al castigo.
<b>Argumentos positivos del grupo y el plenario</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En el caso de los niños y jóvenes, además de ser actualmente usuarios vulnerables, serán los conductores del futuro.</li> <li>• Si se consigue ir cambiando la mentalidad se llegará a una conducción más responsable.</li> </ul>



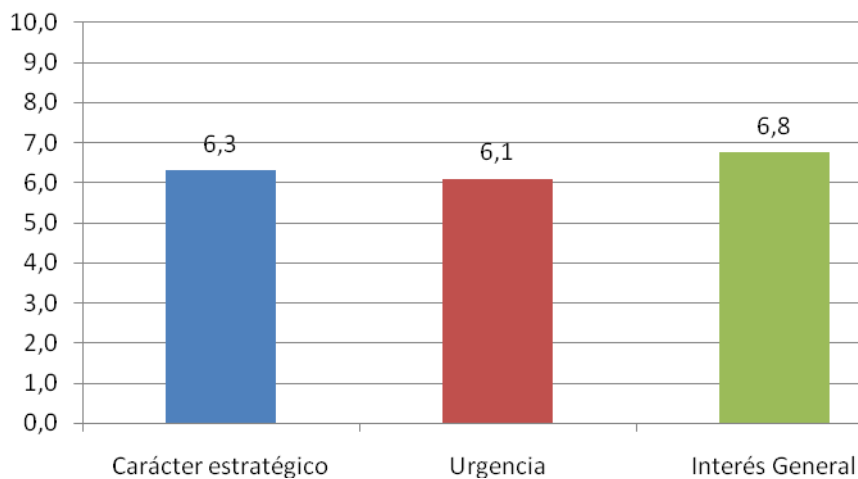
#### Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- El coste es elevado y la aportación económica del resto de administraciones implicadas.
- La extensión a Aragón depende de la implicación de técnicos y responsables.
- Falta llegar a los pequeños municipios que no disponen de policía local.
- Los planes de estudio de los colegios son muy apretados y no existe mucha disponibilidad de tiempo para la seguridad vial.
- Precisa un ente que coordine este tipo de actividades (formación y formadores estandarizados).
- Esta formación debería tener continuidad.
- Coste económico.
- Especialización de monitores, incluso si los cursos los importantes los policías locales.
- El ejemplo que se ve en la calle ayuda muy poco a fomentar el respeto a las normas.

#### Otras aportaciones

- Se cita como ejemplo la experiencia de Teruel, donde el parque infantil se combina con charlas a adolescentes y personas mayores.
- Se propone que la coordinación de la formación se realice a través del posible futuro Instituto de Seguridad Vial de Aragón. Por otra parte se propone que este ente que sea creado y dirigido por el Gobierno de Aragón (Observatorio Aragonés de Seguridad Vial). Debería tener carácter administrativo, no sólo consultivo.

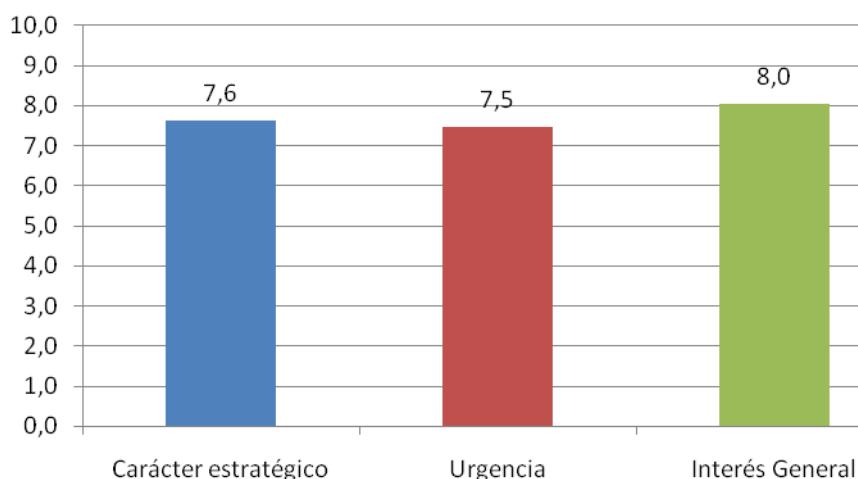
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.8. Cursos de reciclaje para actuales conductores

Entidad que hace la propuesta
Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza
Descripción
Impartición de cursos teórico-prácticos de carácter gratuito para el reciclaje de los actuales conductores, los cuales desconocen la aparición de nuevas normas y el uso de nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se puede combinar con el testimonio de personas afectadas, policía local, etc. pero desde la coordinación de un director de educación vial.</li> <li>• Reforzaría el conocimiento de la normativa española por parte de los conductores extranjeros que disponen de canje automático del permiso.</li> <li>• El 90% de los conductores actuales suspenderían un examen en este momento.</li> <li>• La aplicación de las nuevas técnicas de conducción puede reducir el consumo notablemente y evitar la contaminación y consumo de energía.</li> <li>• Evita las bajas laborales por consecuencia de accidente en itinere.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coste económico.</li> <li>• No se puede establecer obligatoriedad: las competencias son nacionales y es complicado cambiar la legislación desde Aragón.</li> <li>• El Código Penal contemplaba en 1995 la reeducación como alternativa al ingreso en prisión, pero no se aplica.</li> </ul>

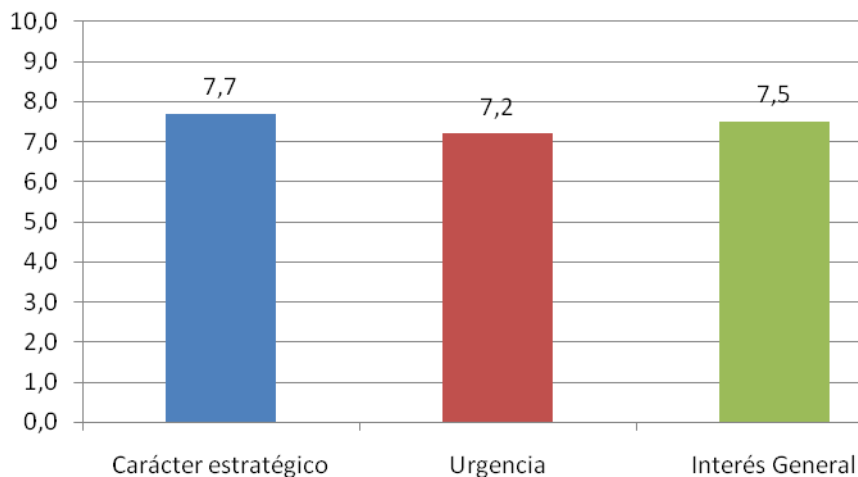
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.9. Titulación de los formadores

Entidad que hace la propuesta
Permiso por puntos
Descripción
Cualquier persona que se dedique a la formación ha de estar titulada y autorizada por la administración. Hay que evitar el “auto-consentimiento” (“Yo puedo dar charlas, conferencias, incluso formación ya que estoy suficientemente preparado, lo he decidido yo, o mi jefe, o mi amigo, o mi asociación, o mi concejal, etc.”).
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Según la normativa (BOE de 23 de diciembre de 2009) sólo los formadores puede realizar los cursos.</li> <li>• Cumplimiento efectivo de la Ley de Seguridad Vial.</li> <li>• Necesaria formación rigurosa de formadores y conductores.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actuaciones ya desarrolladas en la actualidad. Difícil frenar dinámicas generadas.</li> <li>• Es preciso diferenciar en la formación por profesionales y la transmisión de valores por parte de expertos que sepan comunicar convenientemente.</li> </ul>
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si se crea un ente que coordine la seguridad vial en Aragón, éste deberá decidir quien realiza la formación.</li> </ul>

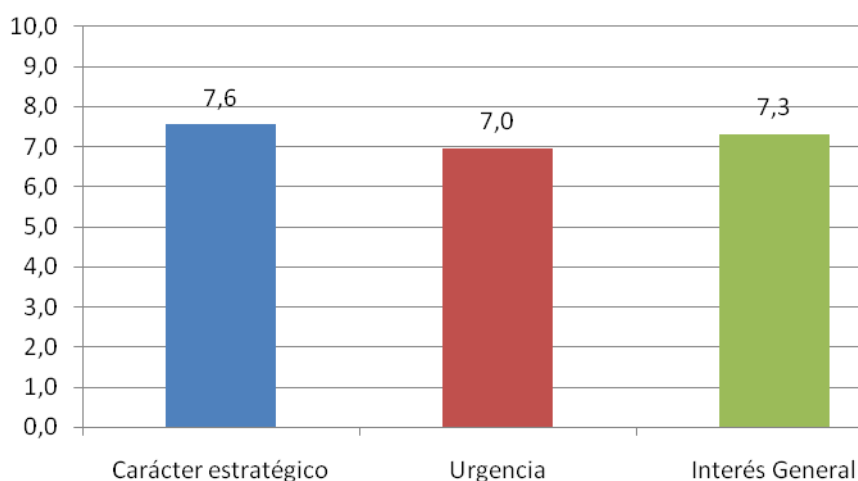
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.10. Formación en prevención y seguridad vial en el ámbito escolar

Entidad que hace la propuesta
FAPAR
Descripción
<p>Se propone la unificación de un programa de mínimos para todo Aragón. Se considera necesario que el programa se inicien la etapa de educación infantil y progrese en primaria, secundaria y bachillerato, de manera que todos los alumnos aragoneses reciban una formación en educación vial a lo largo de toda su etapa educativa.</p> <p>El programa no debe de suponer una asignatura curricular más.</p>
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un pilar fundamental de la educación de los ciudadanos debe comenzar en la educación temprana, dado que ésta facilita el comportamiento como adultos.</li> <li>• Existen experiencias interesantes de formación para familias y se podrían aprovechar los materiales.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de recursos humanos</li> <li>• Necesario establecer prioridades y competencias.</li> <li>• Por experiencia, la asistencia de los padres, dirección del centro y representantes de AMPA a las charlas que se ofertan a padres y madres es muy escasa.</li> </ul>
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puede enlazar con la propuesta de CITOP (campus escolar) o Teruel (parque municipal).</li> <li>• Imprescindible que todo Aragón disponga de la misma información. Depende de la coordinación del Departamento de Educación.</li> <li>• Se debe seguir y controlar su aplicación.</li> </ul>

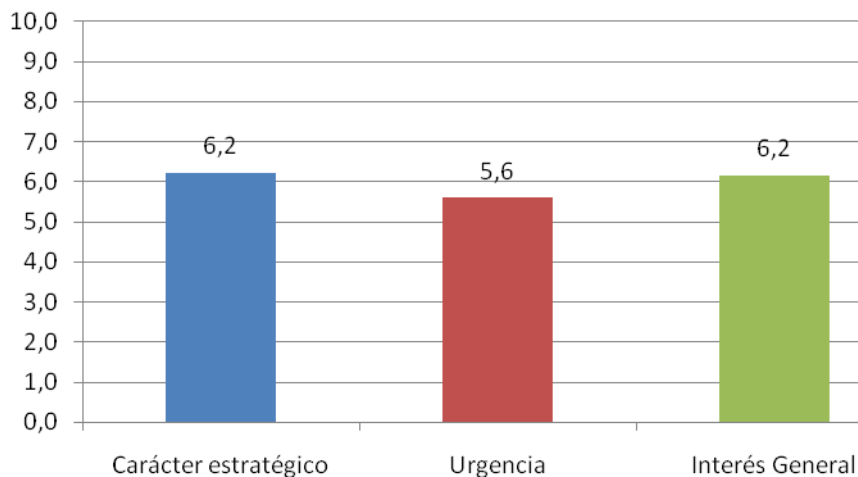
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.11. Creación de parques de educación vial, ya sean fijos o móviles

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo
Descripción
Apoyar técnica y económicamente a los pequeños municipios aragoneses para que se puedan crear parques de educación vial. Se puede crear una infraestructura comarcal a la que tengan acceso todos los municipios
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muy solicitado por los colegios por lo atractivo para los educandos. Se educa a la vez que se realiza una actividad lúdica.</li> <li>• Se identifican los elementos del tráfico desde una edad temprana.</li> <li>• Existe demanda desde municipios aragoneses</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Económicas, materiales y medios humanos.</li> <li>• Es preciso una coordinación adecuada, entre otras cosas, para conseguir el presupuesto necesario.</li> </ul>
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En Aragón sólo existen parques de este tipo en las capitales de provincia, Calatayud y próximamente en Utebo.</li> <li>• Se plantea la posibilidad de desarrollar un tipo de parque móvil que se pueda desplazar a los municipios.</li> </ul>

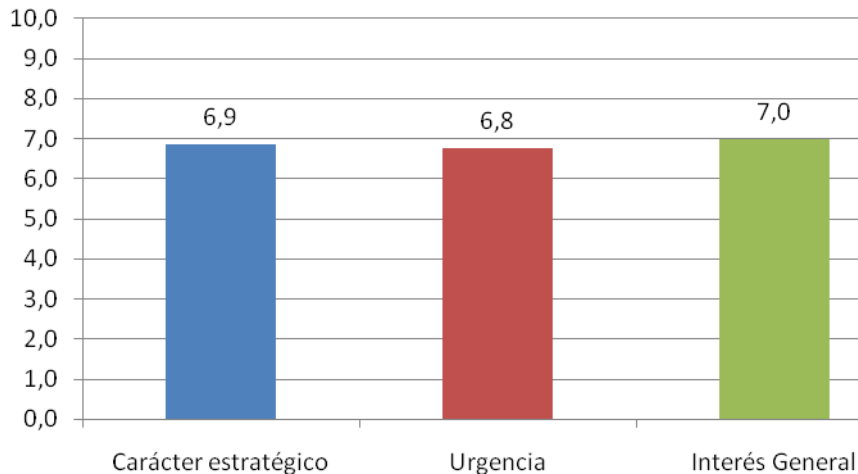
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.12. Formación sobre seguridad vial a colectivos vulnerables

<b>Entidad que hace la propuesta</b>
Cruz Roja / CREA
<b>Descripción</b>
Información y sensibilización los colectivos con más riesgo (niños, jóvenes y personas mayores), tanto por exposición como por siniestralidad, reforzando la actitud individual como clave, la percepción real del riesgo.
<b>Argumentos positivos del grupo y el plenario</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gran valor que el sensibilizador se adapte a la realidad del público objetivo.</li> <li>• No olvidar a las personas mayores y su propia decisión sobre la capacidad real de conducción.</li> </ul>
<b>Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gran cantidad de centros de sensibilización: necesidad de un órgano coordinador.</li> <li>• Establecer prioridades educativas por parte del Departamento de Educación, identificando los temas más importantes.</li> </ul>
<b>Aportaciones adicionales</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se puede combinar con las campañas de prevención de tabaquismo y alcoholismo destinadas a jóvenes.</li> </ul>

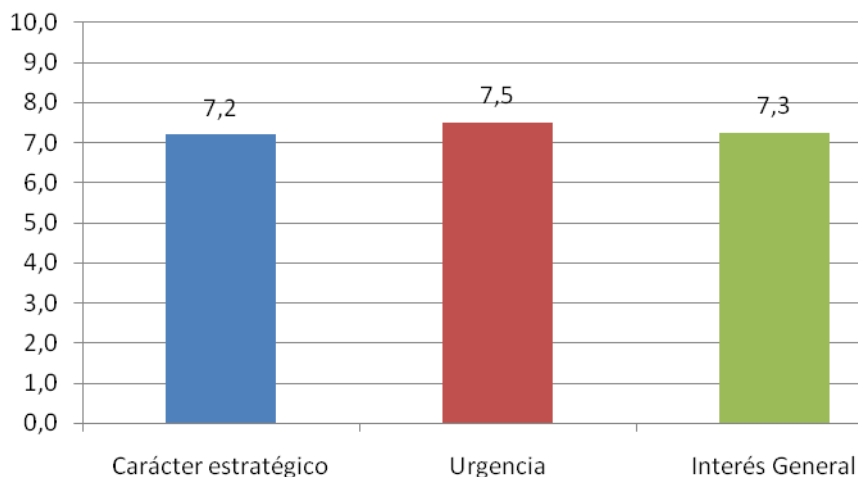
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.13. Cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad respecto a todo lo relacionado con la seguridad del usuario

Entidad que hace la propuesta
ONCE
Descripción
En numerosas ocasiones, no se cumple la normativa reguladora establecida en el decreto 19/1999 de 9 de Febrero del Gobierno de Aragón, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación. Y las nuevas normativas que van apareciendo, como por ejemplo, el Real Decreto del Transporte 173/2010.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>No sólo de benefician los afiliados a la ONCE, si no en general, la población mayor en general.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de sensibilidad general y desconocimiento de las necesidades de los discapacitados.</li> <li>Falta de medios</li> <li>Cuando se ejecutan proyectos anteriores a 1999, la normativa técnica suele ser excesivamente rígida, lo que dificulta la aplicación de normativa de seguridad de viandantes (es muy complicado instalar elementos diferentes a los estándares).</li> <li>En proyectos posteriores a 1999 (por ejemplo Paseo de la Independencia de Zaragoza) no se aplican las recomendaciones por desconocimiento de los técnicos.</li> </ul>

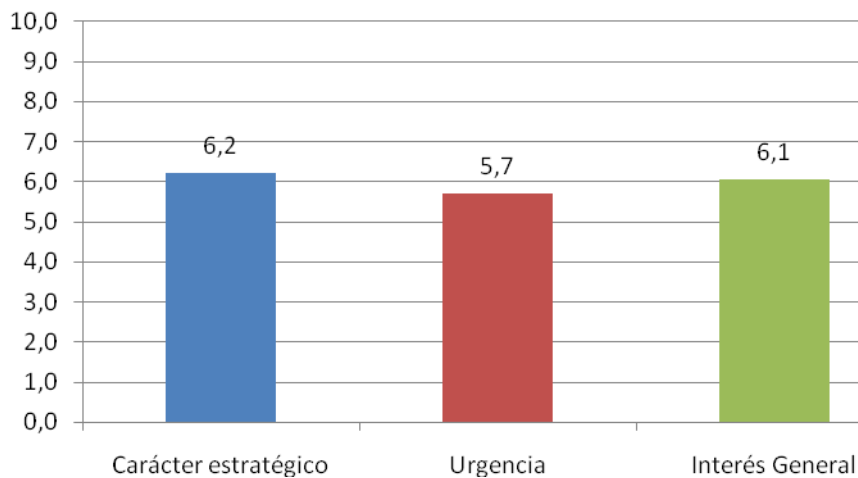
Valoración de la propuesta por los participantes



#### 4.1.14. Inclusión de la materia de Seguridad Vial en educación

Entidad que hace la propuesta
Plataforma Motera por la Seguridad Vial
Descripción
Introducir la materia de Seguridad vial en los ciclos educativos obligatorios de manera directa y no transversal ya que se ha demostrado una mayor eficacia para su comprensión.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se está formando a los ciudadanos del futuro.</li> <li>• La transferencia de competencias de formación en Aragón facilita el proceso de adaptación.</li> <li>• No olvidar a la Universidad para formar a los futuros educadores (magisterio).</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elevado presupuesto para formar a educadores específicos.</li> <li>• El Departamento de Educación no tiene competencia para incluir nuevas asignaturas en educación infantil o primaria.</li> <li>• Podría existir la posibilidad de incluir esta nueva asignatura en educación secundaria obligatoria, pero se ha establecido como prioridad la impartición del segundo idioma.</li> </ul>

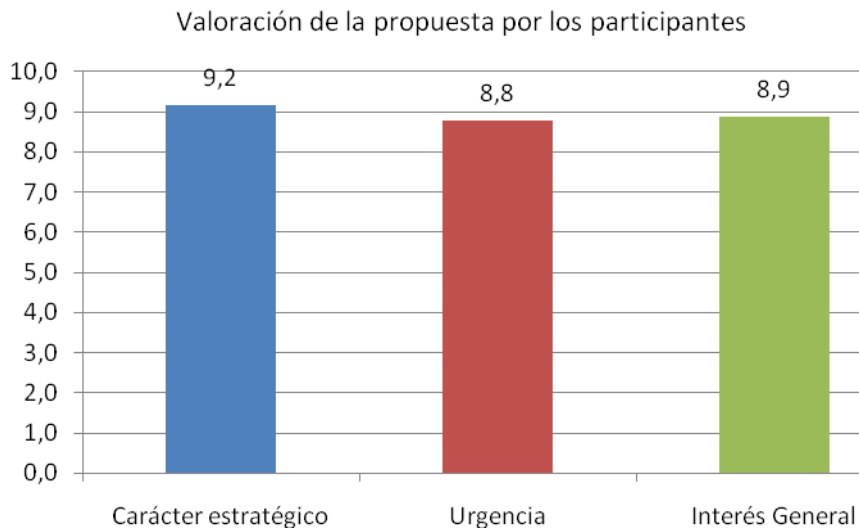
Valoración de la propuesta por los participantes





**4.1.15. 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



## 4.2. Propuestas secundarias

*(Debatidas solamente en el grupo)*

### 4.2.1. Road show

Entidad que hace la propuesta
AESLEME
Descripción
Puesta en escena de un accidente
Argumentos positivos

### 4.2.2. Formación e información sobre los efectos los efectos de drogas, alcohol y ciertas enfermedades sobre la conducción

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Enfermería de Huesca
Descripción
Diferentes modalidades formación e información impartida por profesionales sanitarios que mejore la percepción del riesgo real.

### 4.2.3. Observatorio Aragonés de Seguridad y Educación Vial

Entidad que hace la propuesta
Fiscalía de la comunidad autónoma de Aragón
Descripción
Entre otras labores, ejercería los trabajos de seguimiento de la problemática aragonesa y concienciación a la infancia y la adolescencia.



#### **4.2.4. Buzón de colaboración ciudadana en seguridad vial**

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Creación de un buzón para recibir ideas, críticas, propuestas de mejora, etc. por parte de los ciudadanos con el fin de poder trasladar sus aportaciones a los estamentos correspondientes.
Argumentos positivos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Involucrar a la población.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carga de trabajo.</li> </ul>

#### **4.2.5. Mejora continua en el mantenimiento y renovación de la señalización (semafórica, horizontal y vertical)**

Entidad que hace la propuesta
TUZSA
Descripción
Compromiso total de las administraciones implicadas en renovar, mantener e, incluso mejorar la señalización semafórica, señalización horizontal y vertical.

#### **4.2.6. Investigar las causas de los accidentes**

Entidad que hace la propuesta
Colegio Profesional de Psicólogos de Aragón
Descripción
Crear, o mejorar , los protocolos de recogida de datos en caso de accidente con el fin de establecer causas del tipo psico-físicas: estado mental, enfermedades, etc.

#### **4.2.7. Selección de conductores siniestrables**

Entidad que hace la propuesta
Colegio Profesional de Psicólogos de Aragón
Descripción
Mejorar el rendimiento de los centros de reconocimiento de conductores. Supervisar y exigir el cumplimiento profesional de sus facultativos.

#### 4.2.8. Respeto a las normas de tráfico

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Zaragoza. Policía Local
Descripción
Además de la aptitud como usuario de las vías, no hay que olvidar la actitud. A través de una labor de la policía y la sociedad, se trata de fomentar el comportamiento cívico y empatizar entre usuarios.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carencia de formación vial.</li> <li>• Intereses y obligaciones personales.</li> </ul>

#### 4.2.9. Movilidad segura

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Teruel. Policía Local
Descripción
Elaborar planes de circulación segura en las ciudades para peatones y vehículos, detectando puntos o lugares que tengan conflictos, usuarios en situación de riesgo, etc..
Argumentos positivos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar la seguridad de los usuarios de las vías en las ciudades.</li> </ul>

#### 4.2.10. Seguridad Vial en itinere

Entidad que hace la propuesta
Asociación Moteros Aragón
Descripción
La formación en sobre seguridad vial en itinere debe incluirse en las empresas, incentivando la formación post-evaluación..
Argumentos positivos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El coste económico y social que suponen estos accidentes.</li> </ul>

#### **4.2.11. Entornos y accesos seguros (viales) en los centros educativos públicos de Aragón**

Entidad que hace la propuesta
FAPAR
Descripción
La seguridad en el entorno y acceso a los centros educativos debe ser una prioridad. Tanto acceso en vehículos, como peatonal.
Aceras con un mínimo de anchura, perímetros mínimos peatonales, etc. en las entradas y salidas del centro.

#### **4.2.12. Programa de seguridad vial en las empresas**

Entidad que hace la propuesta
Guardia Civil. Jefatura Provincial de Tráfico.
Descripción
Formar a los trabajadores de las empresas en seguridad vial colaborando con los técnicos de prevención. Dirigido a prevenir accidentes en itinere y en misión.



#### 4.2.13. Formación de adultos

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo
Descripción
<p>La formación de personas adultas en educación vial debería ser una prioridad, ya que no solo les afecta a ellos, sino que también lo hace sobre el futuro comportamiento de las personas que están a su cargo. La experiencia dice que para llegar a las personas adultas se puede hacer mediante la prevención de riesgos laborales (a través de las empresas) o en los centros de salud, especialmente a madres que van a dar a luz, las cuales se encuentran totalmente receptivas.</p> <p>Idealmente se debería realizar un reciclaje cada 5 años y el coste sería compartido por usuario y administración autonómica.</p>

#### 4.2.14. Formación específica a los trabajadores en vehículos de dos ruedas

Entidad que hace la propuesta
Plataforma Motera para la seguridad Vial
Descripción
<p>Exigencia a las empresas públicas y privadas para la formación de trabajadores que realicen sus labores en vehículos de dos ruedas. Se les debería dotar de las prendas de protección homologadas necesarias para el desempeño del mismo, aunque no estén exigidas por la ley.</p>
Argumentos positivos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de accidentes y de daños producidos en los mismos.</li> </ul>
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambios en la ley.</li> <li>• Cumplimiento mínimo de lo exigido en la ley actual.</li> </ul>

## 4.3. Propuestas individuales

(Sin debate)

### 4.3.1. Igualdad formativa

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Tarazona. Policía Local
Descripción
Igual formación en educación vial, legislación, novedades, programas educativos relativos a educación vial... entre "Policías de ciudad - Policías de pueblo"

### 4.3.2. Señalización

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Tarazona. Policía Local
Descripción
Estudio de la señalización vial y retirada de la anticuada, irregular, inadecuada

### 4.3.3. Igualdad de programas escolares

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Tarazona. Policía Local
Descripción
Programas educativos relacionados con la educación vial igual en todo el territorio

### 4.3.4. Ayudas

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Tarazona. Policía Local
Descripción
Ayudas de Instituciones con posibles a otras con pocas opciones, tanto educativas como económicas

#### 4.3.5. Actualización

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Tarazona. Policía Local
Descripción
Actualización de legislación nueva para todos los usuarios y no caer en lo anticuado

#### 4.3.6. Escuela de educadores

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Tarazona. Policía Local
Descripción
Creación de una escuela, título para educadores en educación vial

#### 4.3.7. Formación impartida por verdaderos profesionales

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo. Policía local
Descripción
Formación y reciclaje cada 5 años, curso de actualización de conocimientos teórico prácticos. Estudiar que el costo de este curso, tenga financiación por el Gobierno Autónomo y por el usuario.





#### **4.3.8. Reciclaje para profesionales**

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo. Policía local
Descripción
Hincapié en nuevas tecnologías en los vehículos y en las patologías de enfermedades profesionales derivadas de su profesión.

#### **4.3.9. Programa de formación de seguridad vial en el mundo laboral (accidentes in itinere y en misión).**

Entidad que hace la propuesta
Prevenca3
Descripción
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integrar la seguridad vial como una materia más dentro de los programas formativos de Prevención de Riesgos Laborales tanto para trabajadores como para desempleados.</li> <li>- Formación en seguridad vial a los Técnicos de Prevención.</li> <li>- Formación a los empresarios/directivos/ejecutivos. En los programas de Masters y MBAs, introducir una parte de seguridad vial. Si los “responsables” empresariales no están concienciados y sensibilizados en esta materia difícilmente podrán proponer o entender que sus trabajadores realicen esta formación.</li> <li>- Implicación de los Agentes Sociales.</li> <li>- Implicación de la Administración</li> <li>- Que esta formación no sea un coste añadido para las empresas.</li> </ul>

#### **4.3.10. Potenciar la Concienciación y Sensibilización en seguridad vial en el colegio y la universidad.**

Entidad que hace la propuesta
Prevenca 3
Descripción
<p>Apoyo por parte de las Administraciones a proyectos innovadores de iniciativas privadas. No existe ningún tipo de ayuda a entidades privadas dedicadas a la prevención de accidentes, incluida la seguridad vial, dirigidas a niños, jóvenes, universitarios, educadores, AMPAS, asociaciones, tercera edad, inmigrantes, etc...</p>

**4.3.11. Desarrollar acciones de Sensibilización dirigidas al entorno familiar.**

Entidad que hace la propuesta
Prevencia 3
Descripción
Realización de talleres, charlas, materiales didácticos, herramientas y recursos metodológicos a través de las nuevas tecnologías para padres e hijos para desarrollar conjuntamente.

**4.3.12. Educación vial**

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Elaboración de un programa de formación en Seguridad Vial que sea impartido en colegios: EDUCACIÓN VIAL. Creación de una asignatura de Seguridad Vial (Educación Vial), para educación infantil, primaria y secundaria.



#### **4.3.13. Seguridad vial en la prevención de riesgos laborales**

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Formación a formadores de Riesgos Laborales en Seguridad Vial (Coordinador de Seguridad Vial) para que sean capaces de impartir formación en las empresas en este sentido, facilitando material didáctico a utilizar en los programas de formación. (Creación de la figura del “coordinador de Seguridad Vial en la empresa”).

#### **4.3.14. Formación continua para profesionales del sector de la automoción.**

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Formación a profesionales del sector de la automoción (vendedores de vehículos) sobre los sistemas de seguridad, que cada día más, incorporan los vehículos. Creación de un sistema de formación sobre Nuevas Tecnologías de Seguridad en el Transporte por Carretera, dirigido a Profesionales del Sector de Automoción (Vendedores, técnicos, reparadores). El objetivo final sería proporcionar a estos profesionales una formación, permanentemente actualizada, para transmitir al usuario final 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 usuarios finales, es decir, de los conductores.

#### **4.3.15. Plan de actuación para conductores de autobuses y autocares**

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Formación a conductores profesionales de personas, elaborando planes de actuación en caso de incidentes.

#### **4.3.16. Sujeción de la carga en transportes de mercancías**

Entidad que hace la propuesta
Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A.).
Descripción
Formación a conductores profesionales de mercancías haciendo hincapié, entre otros aspectos, en la sujeción de la carga transportada.

#### **4.3.17. Reglamentación permisos motocicletas**

Entidad que hace la propuesta
Fundación EducaTrafic
Descripción
Derogar la autorización para que los conductores con tres años de antigüedad del permiso B puedan conducir cualquier tipo de motocicletas.

#### **4.3.18. Educación**

Entidad que hace la propuesta
Fundación EducaTrafic
Descripción
Crear un proyecto piloto que promueva la colaboración de la Escuela, la Familia y las Escuelas de conductores para cada entidad cumpla su función educadora en tema de tanta importancia como la seguridad vial.

#### **4.3.19. Inclusión de la materia de Seguridad Vial en educación**

Entidad que hace la propuesta
Plataforma Motera para la Seguridad Vial
Descripción
Introducir la materia de Seguridad vial en los ciclos educativos obligatorios de manera directa y no transversal ya que se ha demostrado una mayor eficacia para su comprensión.

#### **4.3.20. Creación de un observatorio específico de Seguridad Vial**

Entidad que hace la propuesta
Plataforma Motera para la Seguridad Vial
Descripción
Crear un observatorio de Seguridad Vial que pueda corregir, advertir y analizar las carencias y aciertos en este tema en la comunidad. Hacer que este observatorio tenga carácter administrativo y no solo consultivo.

#### **4.3.21. Homogeneizar normativa**

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Homogeneizar la normativa existente en cuanto que todas las administraciones no aplican la misma o en los mismos términos, esta propuesta sería aplicable a todas las cajas debatidas en la sesión. Lo mismo en cuanto a términos técnicos.

#### **4.3.22. Contrato social de corresponsabilidad**

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Realización de una propuesta formal de corresponsabilidad, como se dice en el texto, firmando un contrato social al estilo Carta de Verona. Todos debemos de tener derechos y obligaciones, desde técnicos hasta políticos pasando por usuarios y/o informantes. La responsabilidad no puede centrarse en una sola de las partes actuantes. Sería una especie de código ético aplicable obligatoriamente a todos.

#### 4.3.23. Interacción y coordinación entre administraciones

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Más interacción entre administraciones, así como una coordinación eficaz, que redunde en beneficio del usuario

#### 4.3.24. Retroprevención

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Acuerdos o convenios con gente que está permanentemente en atención a usuarios que sufren directamente los accidentes.(fuerzas de seguridad, policías locales, entes de carreteras, empresas de conservación de las mismas, etc). Mediante este acuerdo entre partes, el responsable de una sentencia culpable en seguridad vial puede prestar servicios sociales en esas entidades con lo que va a conocer de primera mano la sensación, forma de actuación, sentimientos y reacciones a un accidente.



#### **4.3.25. Endurecimiento de las autorizaciones o renovaciones de los permisos de circulación**

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Se podría estudiar el endurecimiento de las autorizaciones o renovaciones de los permisos de circulación, en base a la obtención por los modos que sean de perfiles de riesgo o mediante el rediseño de las formas actuales de obtención o renovación. Con ello se podría aprovechar para utilizar más transporte público que el que actualmente se utiliza. (Quizá estas medidas conllevarían la aparición del redimensionamiento del citado transporte público).

#### **4.3.26. Bases de datos conjuntas**

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Utilización conjunta y compartida de las diferentes bases de datos en cuanto que se puede aprovechar la tecnología existente para facilitar la labor de todos aquellos que no están por la seguridad vial. Todos aquellos entes que están en el sector podrían aprovechar una sola base de datos para poder identificar matriculas de vehículos con lectores de ellas, con lo que la colaboración de todos haría rentabilizar y obtener mejores resultados de esta tecnología actual.

#### **4.3.27. Programa de información a mayores**

Entidad que hace la propuesta
Guardia Civil. Jefatura Provincial de Tráfico
Descripción
A través de los Centros de Mayores: Guía del peatón y uso de los medicamentos en la conducción.

#### **4.3.28. Elaboración de materiales de educación vial**

Entidad que hace la propuesta
Guardia Civil. Jefatura Provincial de Tráfico
Descripción
Asesoramiento y colaboración con el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca. DGT.

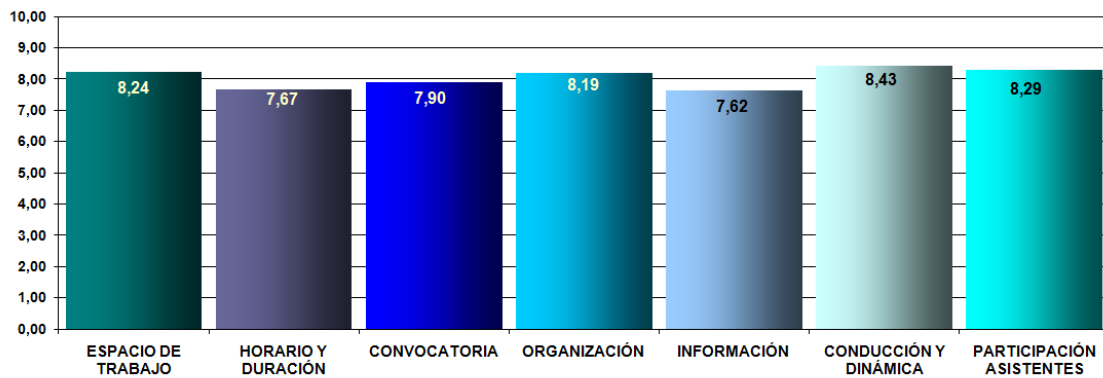
## 5. Evaluación de la sesión

### Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

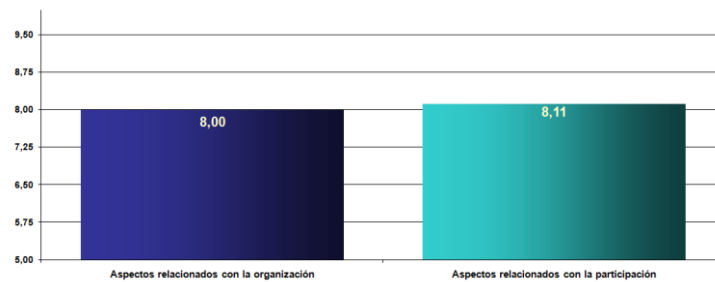
Para valorar el funcionamiento de las mesas de debate, se facilitó a las asistentes en la última sesión un sencillo cuestionario cerrado, por el que analizar diversos aspectos entre un baremo que oscila entre el 1 y el 10, siendo 10 la puntuación máxima.

Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 21 cuestionarios recogidos.

**PUNTUACIÓN MEDIA**

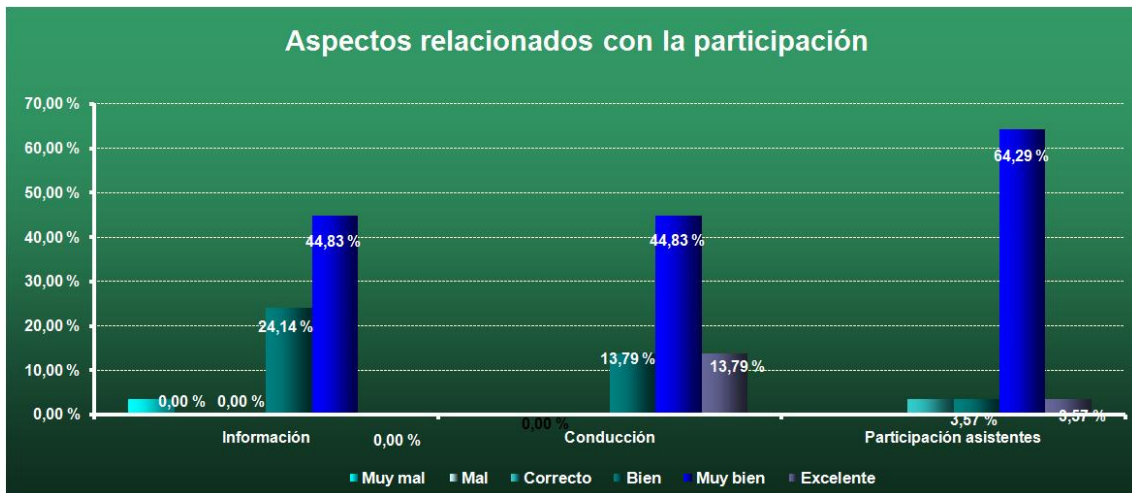
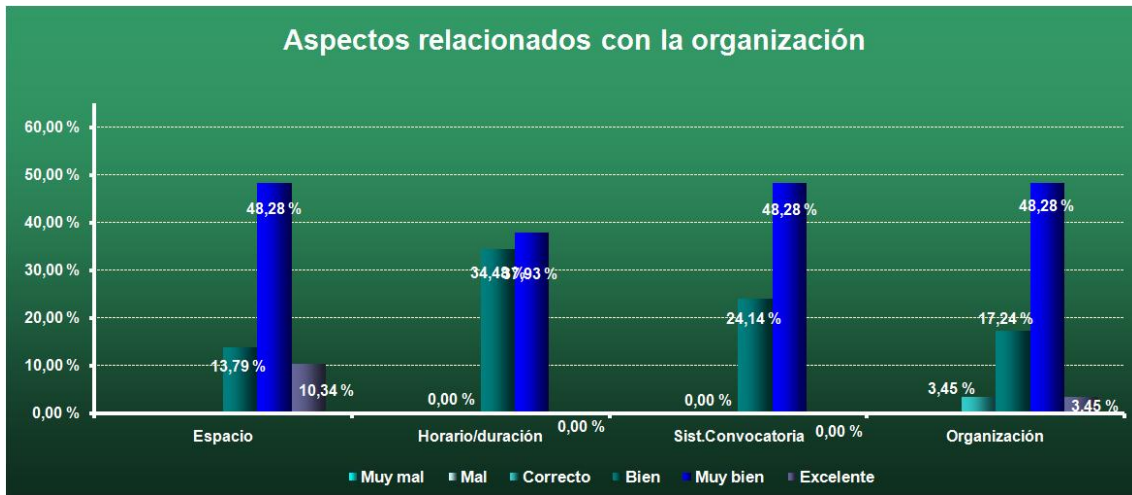


<b>Muy mal</b>	Puntuaciones 1 y 2
<b>Mal</b>	Puntuaciones 3 y 4
<b>Correcto</b>	Puntuación 5
<b>Bien</b>	Puntuaciones 6 y 7
<b>Muy bien</b>	Puntuaciones 8 y 9
<b>Excelente</b>	Puntuación 10





## Puntuaciones medias y valoraciones generales



## Comentarios de los participantes

### Aspectos positivos a destacar

- Enhorabuena por el trabajo en la conducción de la sesión y organización.
- Espontaneidad y abanico de ideas
- Respeto por la opiniones de todos los asistentes
- Participación de los asistentes
- Sesión productiva y buena.
- Interés y participación
- Falta tiempo para el debate, aunque se agilizar el tratamiento de los temas.

### Aspectos que conviene mejorar

- Homogeneizar los grupos de los asistentes
- Acciones directas a C/P, M/P y L/P
- Canales para lograr propuestas
- Responsables directos de la DGA que puedan hablar en nombre de la misma.

### Otros comentarios

- Lamentablemente, se detecta dificultad para conseguir estos logros.
- ¿Servirá esto para algo o caerá en el olvido?

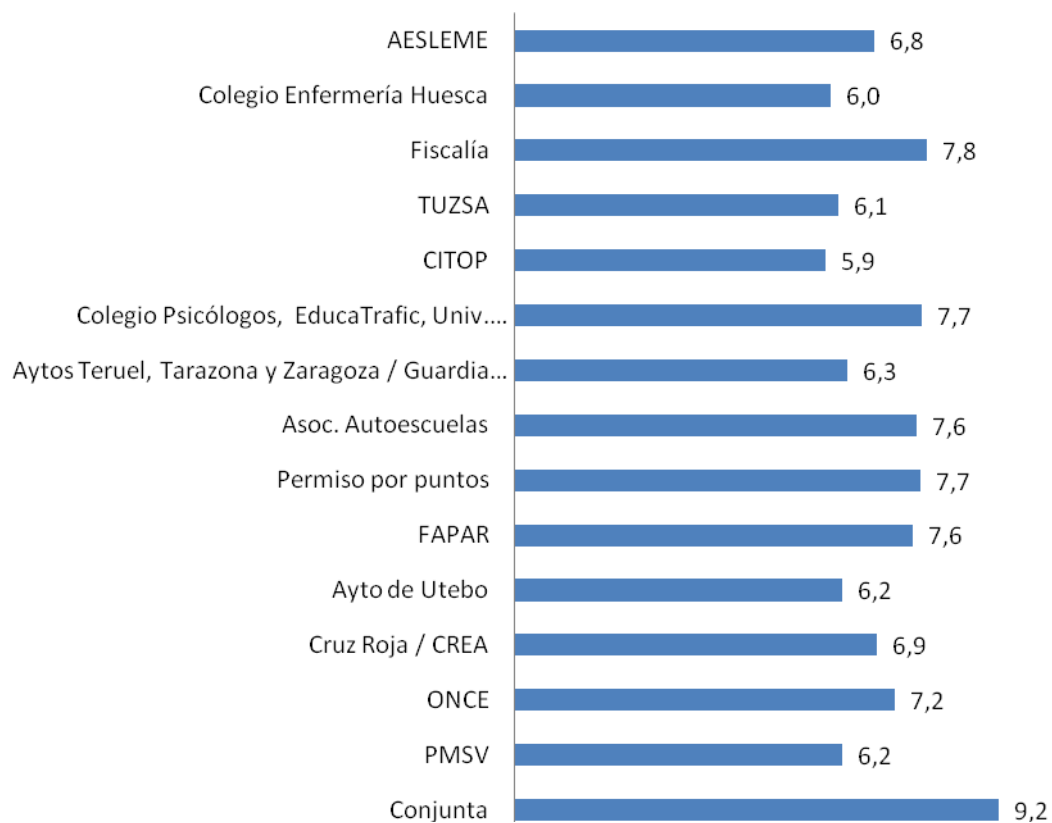
## Anexo 1

### Valoración de las propuestas tratadas en plenario

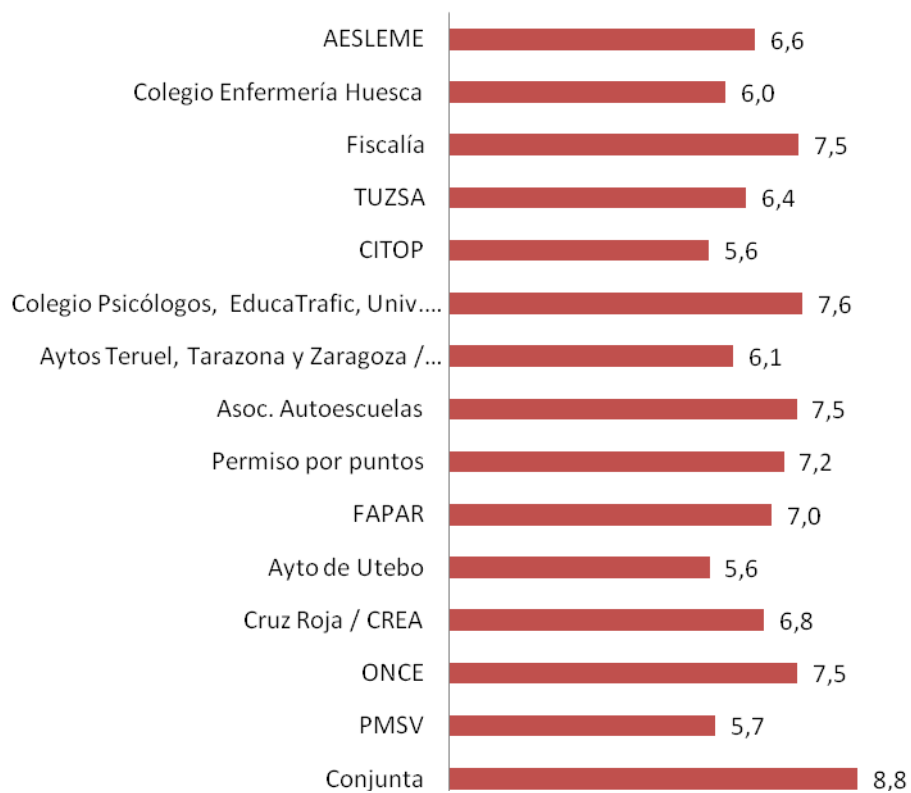
### ***Propuestas prioritarias***

<b>Entidad</b>	<b>Carácter estratégico</b>	<b>Urgencia</b>	<b>Interés General</b>
AESLEME	6,8	6,6	7,2
Colegio Enfermería Huesca	6,0	6,0	6,4
Fiscalía	7,8	7,5	7,4
TUZSA	6,1	6,4	6,7
CITOP	5,9	5,6	6,1
Colegio Psicólogos, EducaTrafic, Univ. Zaragoza y AMM.	7,7	7,6	8,1
Aytos Teruel, Tarazona y Zaragoza / Guardia Civil	6,3	6,1	6,8
Asoc. Autoescuelas	7,6	7,5	8,0
Permiso por puntos	7,7	7,2	7,5
FAPAR	7,6	7,0	7,3
Ayto de Utebo	6,2	5,6	6,2
Cruz Roja / CREA	6,9	6,8	7,0
ONCE	7,2	7,5	7,3
PMSV	6,2	5,7	6,1
Conjunta	9,2	8,8	8,9

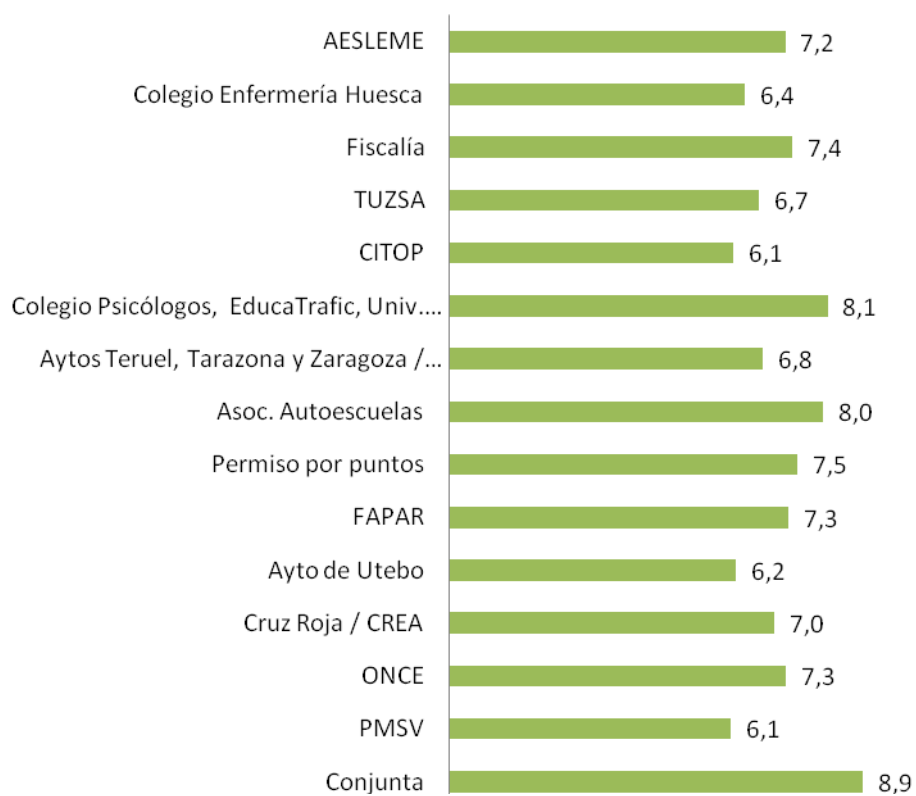
### Carácter estratégico



## 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](mailto: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: