

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
CUARTO TALLER DE DIAGNÓSTICO:
TRATAMIENTO POST ACCIDENTE
24 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 rescate y asistencia	6
4.3. Diagnóstico sobre apoyo a los afectados.....	9
4.4. Diagnóstico sobre acciones legales y administrativas	11
5. La visión, la misión y el objetivo del plan	12
La visión	13
La misión.....	13
El objetivo general.....	13
6. Evaluación de la sesión	13
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes.....	13
Puntuaciones medias y valoraciones generales.....	14



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 **24 de Marzo de 2010** por el **grupo de trabajo 4 (Tratamiento post accidente)**.



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 el tratamiento post accidente

El taller se celebró el día 24 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
Beatriz Callén Escartín	CREA
Mariano Fontecha Aguarod	SERVICIO CONTRA INCENDIOS, SALVAMIENTO Y PROTECCIÓN CIVIL DEL AYTO. DE ZARAGOZA
Javier Guíu Lapresta	FUNDACIÓN DFA
José Manuel Miranda Alberó	CRUZ ROJA ARAGÓN
Ángel Orduna Onco	COLEGIO DE ENFERMERÍA DE HUESCA
Nuria Rivas Biel	ATECEA (ASOC. DAÑO CEREBRAL ARAGÓN)
Diego Ruiz Estrampes	ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA
Pedro Miguel Sánchez Royo	CERMI ARAGÓN
José Antonio Tobajas Asensio	UNIVERSIDAD ZARAGOZA

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
Natalia Rivera Rey D'Harcourt	DIRECCIÓN DEL SERVICIO ARAGONÉS DE SALUD
Ángel Sicilia Tornos	INSTITUTO ARAGONÉS DE SERVICIOS SOCIALES
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 rescate y asistencia

Apoyo psicosocial en el accidente

- Reforzar el apoyo a las personas implicadas directamente en el accidente.
- Atención temprana en el primer momento del rescate (se considera que en el segundo momento la atención es correcta).

Diferencias en tiempos de llegada de los servicios de asistencia (isócronas de actuación relativa)

- Por ejemplo, hay una percepción de que el equipo de bomberos llega antes y parece ser que con mejor dotación. Se plantea la duda de cómo se debe operar.
 - Se debe avisar al 112, ya que coordina las asistencias y se pone en contacto con el servicio de emergencia adecuado en cada caso. El 061 realiza la atención sanitaria y comunica si es necesario con el 112, o viceversa.
 - Sólo los Ayuntamientos de Huesca y Zaragoza disponen de bomberos (080). También existen cuerpos en DPZ, DPT (con destacamentos puntuales) y comarcas de Huesca. Se supone que la futura Ley del Fuego adecuará las isócronas. De todos los equipos de bomberos, sólo Zaragoza dispone de equipo medicalizado para la atención de accidentes de tráfico.
- No existe una Ley de tiempos mínimos pero si protocolos que diferencian entre emergencia y urgencia, estableciendo isócronas máximas entre 20 y 30 minutos para la atención sanitaria.
- Recoger en el diagnóstico las unidades disponibles por cada equipo para atención sanitaria y rescate.

Coordinación de los equipos de emergencia

- Gran importancia de la coordinación de equipos, ya que el ciudadano tiene la opción de contactar con diferentes teléfonos 112, 061, 080, 062, etc.
- Se considera que en la comunicación entre equipos se puede perder un tiempo vital en caso de accidente.
 - Existen teléfonos internos de comunicación directa entre 112 y 061 que permite la rapidez de coordinación.
 - En caso de que existan personas accidentadas, el 112 comunica con el 061 y un médico valora la urgencia y la necesidad de destinar equipos concretos.
 - Se podría mejorar con una aplicación informática común que trabajara en tiempo real, pero se considera que actualmente es correcta.
 - Como propuesta, se entiende que deberían existir indicadores que permitirían la medición real (isócronas, equipos destinados, etc.).
- En ciertos accidentes puede existir duplicidad de equipos por comunicación directa de los ciudadanos de diferentes servicios. Se solucionaría con la llamada única al 112.
- En estos casos se considera necesario establecer un orden jerárquico para que un equipo concreto “tome el mando”.

Accesibilidad a los servicios de emergencia

- 061 y 112 disponen de capacidad de atención a personas sordas.
 - En bomberos existe este servicio, pero no se ha empleado por ningún ciudadano desde su puesta en funcionamiento. Actualmente existen medios informáticos más avanzados.

Protocolos comunes en asistencia y atención

- Reflejar en el diagnóstico la necesidad de disponer de un protocolo común de asistencia y recogida de información inmediatamente posterior al accidente.
 - Se considera una necesidad, ya que es muy mejorable sobre todo en el caso de servicios de ambulancias o atención sanitaria de cara a la actuación posterior. Se desconoce algunos tiempos de respuesta, tratamiento de los accidentados, estado de los heridos, etc.
 - 061 envía toda la información sanitaria a 112.
 - 080 sólo comunica con 112 en caso de que haya existido aviso por su parte.
- Protección Civil dispuso un parte común a nivel estadístico que quedó en desuso.



Formación básica para ciudadanos

- Los conductores deberían estar formados para poder actuar adecuadamente en el caso de presenciar un accidente (cómo informar, primeros auxilios, etc.)
 - Se propuso por 112. Actualmente se hace, pero no de forma masiva y se considera que es muy importante.
 - Como propuesta, se podría contemplar en el examen de conducir.
- La sociedad en general, no es suficientemente consciente de las limitaciones que han de soportar los accidentados con secuelas, lesiones irreversibles ó minusvalías de cualquier tipo. Desde este punto de vista y con el objeto de disminuir el número de muertos/heridos por accidente y minimizar sus consecuencias, echamos en falta la existencia en el PISVA de actuaciones divulgativas y formativas que mediante la concienciación y sensibilización de la sociedad y determinados colectivos en particular, ayuden a modificar las conductas de riesgo en materia de tráfico.

Carencias tras hospitalización

- A partir del alta del accidentado (fin de la hospitalización pura), es necesario reorganizar la vida para adaptarse a las consecuencias del accidente.
- Se deberían realizar en otros sitios que no sean los hospitales para formar en técnicas de reintroducción en la sociedad, dado que la transición es muy brusca.
 - Contemplaría apoyo al accidentado y la familia que incluiría reorientación profesional, adaptación de vivienda, etc.
- Existen clínicas privadas para las personas que están aseguradas, pero son una minoría.
- Sería necesario cuantificarlo en el diagnóstico pero es muy complicado o imposible obtener información, pero aun con todo es necesario destacar esta carencia.
- Es el momento de actuar ya que en este momento el ministerio es común para cuestiones sanitarias y servicios sociales.

Necesidad de la Ley del Fuego de Aragón

- Regula la organización de los distintos servicios de Aragón, incluidos los implicados en accidentes.
- Actualmente en borrador.



Toma de muestras de alcoholemia en heridos

- Reflejar en el diagnóstico la necesidad de protocolización de la toma de muestras de alcoholemia en caso de accidente.
- Actualmente sólo se hace a los heridos cuando existe un parte que realiza la autoridad (Guardia Civil). A los cadáveres se realiza siempre.
- Si lo hace un equipo sanitario sin consentimiento, es ilegal. Este sólo se puede conseguir si existe una solicitud judicial por parte de los equipos de asistencia.
 - Para solucionar el problema se debería coordinar a todas instituciones implicadas, etc.
- La protocolización se debería realizar en todos los sentidos, por ejemplo, si se corta un cinturón por parte de los bomberos, etc.

Dificultades en las asistencias

- Carencia de vehículos todo terreno suficientes para acceder a los lugares de los accidentes.
- Zonas de sombra sin cobertura telefónica.

4.3. Diagnóstico sobre apoyo a los afectados

Planes y actuaciones derivadas

- Reflejar en el diagnóstico que no existe un plan diseñado previamente que valore las posibles necesidades del afectado y planifique las actuaciones.
- En este caso se deberían establecer servicios socio-sanitarios coordinando a las consejerías implicadas y las organizaciones que actúan en el accidente o fases posteriores.
 - Sería necesario protocolizar la transferencia de información entre entidades y definir la atención precisa en cada caso.
 - Además, se debe potenciar la formación de las diferentes entidades implicadas para garantizar una visión conjunta.
- Los servicios psicosociales que apoyan a los afectados se van creando conforme se van aprobando las leyes correspondientes (atención a mujeres maltratadas, familia, menores, etc.). Sería preferible crear unos equipos psicosociales comunes (Oficina común de atención a la víctima).
- Recoger en el diagnóstico el número de personas dependientes a causa de accidentes de tráfico.

Unidades y profesionales especializados

- Reflejar la importancia (e inexistencia) de que los profesionales dispongan de la formación adecuada y de que existan equipos coordinados de especialistas.

Apoyo por parte de voluntarios

- Se consulta sobre la existencia o disponibilidad de voluntarios que realicen una primera atención psicosocial en el caso de los accidentes individuales.

- En Cruz Roja existen equipos voluntarios interdisciplinarios de apoyo que se activan sólo en caso de accidentes múltiples o catástrofes. No se actúa en caso de urgencias individuales por la dificultad de movilización.
 - En Zaragoza existen 45 personas formadas específicamente.
 - 1500 voluntarios a nivel de Aragón (no sólo de Cruz Roja).
- Se pone de manifiesto la importancia de la primera acogida a los familiares de las víctimas en los hospitales (no existen los profesionales ni los espacios adecuados).
- El colegio de psicólogos y el de trabajadores sociales también dispone de profesionales fácilmente localizables y sería conveniente coordinar las actuaciones.

Definición de víctima

- Ampliar al término de afectado por accidente de tráfico, ya que es un término menos subjetivo (una persona puede estar afectada y no considerarse víctima).
 - El concepto de víctima podría contemplar a los familiares (por ejemplo, víctima del terrorismo también se considera a los familiares).
- Incluye al accidentado como a los familiares, ya que el daño se realiza en todos los niveles.
- A nivel de tráfico están recogidos legalmente los términos de víctima, herido grave, herido leve, etc., pero no se contempla al familiar. Reflejar en el diagnóstico la definición exacta.
 - Se podría realizar una catalogación propia para Aragón en términos concretos de accidentes de tráfico.
 - Evitar esta clasificación propia para no crear subgrupos que no se puedan comparar posteriormente (uso estadístico, partes comunes, etc.).



Ausencia de sistemas de información al afectado

- Debería contemplar aspectos concretos como cuestiones legales, derechos, cuestiones vinculadas a los seguros, etc.
- Se evidencia la falta de respuesta de la administración en caso de accidente.
- Las empresas aseguradoras tampoco prestan el servicio, que sí es común en el resto de Europa.

Estudio y seguimiento de accidentados

- Seguimiento del proceso y evolución de los accidentados, recogiendo la información sobre las distintas etapas precisas hasta su curación.
- Existe una laguna legal sobre quien informa y cómo lo hace.

Necesidad de un ente que englobe todos los aspectos de la Seguridad Vial

- Dado que implica a gran cantidad de administraciones y de diferente rango (nacional, autonómico, etc.) sería necesario un ente que coordinara todas las actuaciones, incluidos los accidentes.
 - Necesidad del registro único de accidentes.
- Se considera que globalmente supera a todas las administraciones de forma individual. Es precisa una coordinación efectiva desde un único ente.

4.4. Diagnóstico sobre acciones legales y administrativas

Necesidad de técnicos forenses de asesoramiento judicial

- Se considera que existe intrusismo profesional (falsos técnicos en busca de negocio), generalmente en informes periciales aportados por alguna de las partes, que han generado un recelo por parte de algunos jueces por la falta de rigor de algunos profesionales¹
- Faltaría que la figura asesora de confianza para el juez (perito de la administración) en determinados temas, también pudiese asesorar al propio ciudadano. Además podrían establecerse convenios con determinadas instituciones para los asuntos que necesiten una especialización más determinada y que no puedan ofrecerse por los peritos de la administración.
 - Incluso los informes a demanda de parte de alguno de los colegios profesionales pueden suscitar dudas sobre su contenido, puesto que son sufragados por la parte que los presenta.
- En Aragón existen tres peritos de automóviles pertenecientes a la administración autonómica, que pese a estar de acuerdo en hacer guardias para dar servicio, todavía no se les ha establecido un sistema de atención continuada, para dar servicio a Juzgados, Tribunales y Ciudadanos.

Recoger la necesidad de compromisos de actuación

- Todo lo comentado en esta fase participativa debe traducirse en compromisos de actuación con base legal (leyes, decretos, ordenanzas, etc.) por parte de la administración competente.

¹ Comentario adicional que no fue objeto de debate en la sesión presencial: La Dirección General de Admón. de Justicia, entiende que los “técnicos forenses” que posee para dar apoyo a Juzgados y Tribunales (Poder Judicial), en materia de “vehículos”, son los Peritos de Automóviles de los que dispone. Si bien, en estos últimos, serían necesarias algunas modificaciones en su estatus y su régimen jurídico para adaptarlo a las necesidades actuales y futuras. De hecho ya se está trabajando en ellas desde la transferencia

- Recoger todas las aportaciones transversales realizadas en las mesas que se pudieran incorporar al marco normativo.
 - Se debería asegurar la aplicación de la normativa por parte de la administración (por ejemplo, instalación de protecciones para motoristas).

Recoger como carencia la cobertura rehabilitadora

- Recoger de esta forma en el diagnóstico.

Transversalidad normativa

- Todo lo que se pueda recoger en el capítulo normativo será lo que realmente genere derechos. Lo contrario será solamente una declaración de buenas intenciones.

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.

Al igual que en el grupo 3, se repite una consonancia unánime con la misión plantada, mientras que se comparte la visión y el objetivo general en un 75%.



La visión

Comentarios:

- No se han realizado comentarios a este respecto

La misión

Comentarios:

- Ya no es tanto minimizar sino cubrir las consecuencias que haya. Quizás las dos: minimizar y cubrir

El objetivo general

Comentarios:

- Se necesitan más datos de carácter epidemiológico: edades de los accidentados, tramos de edad, características de los heridos, etcétera. Todo ello de cara a prevención y formación más precisa

6. Evaluación de la sesión

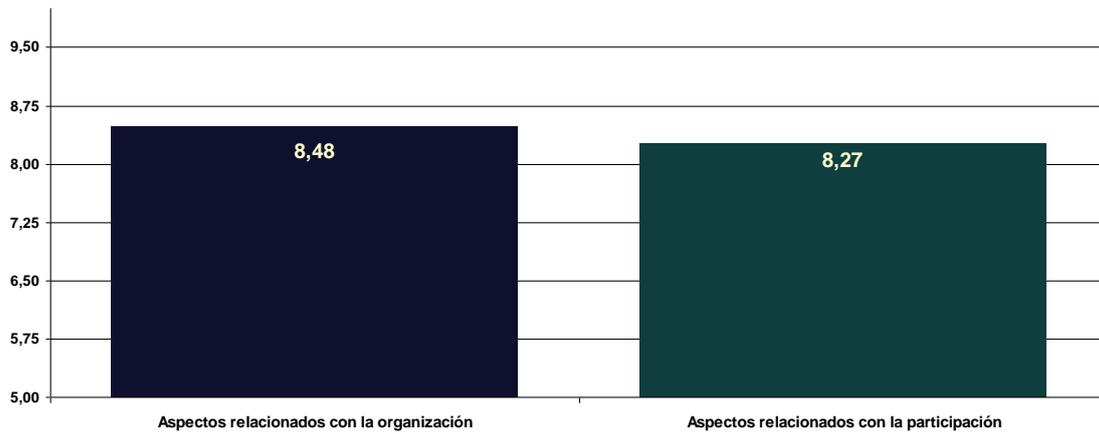
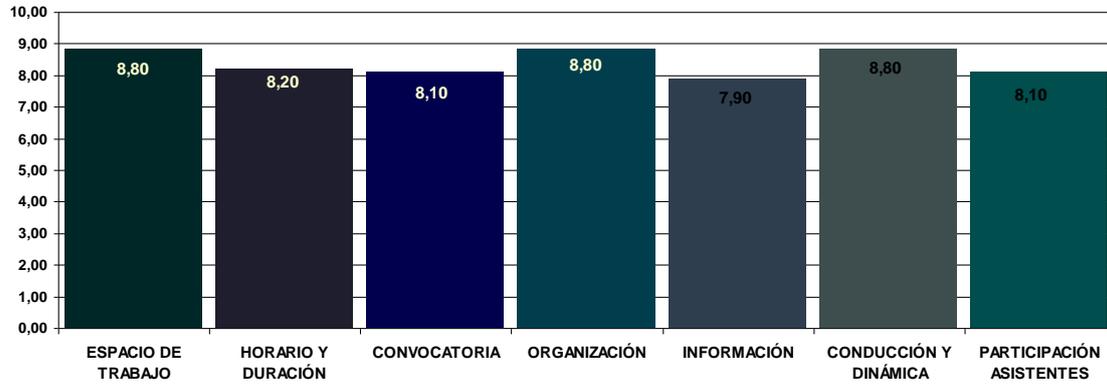
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

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.

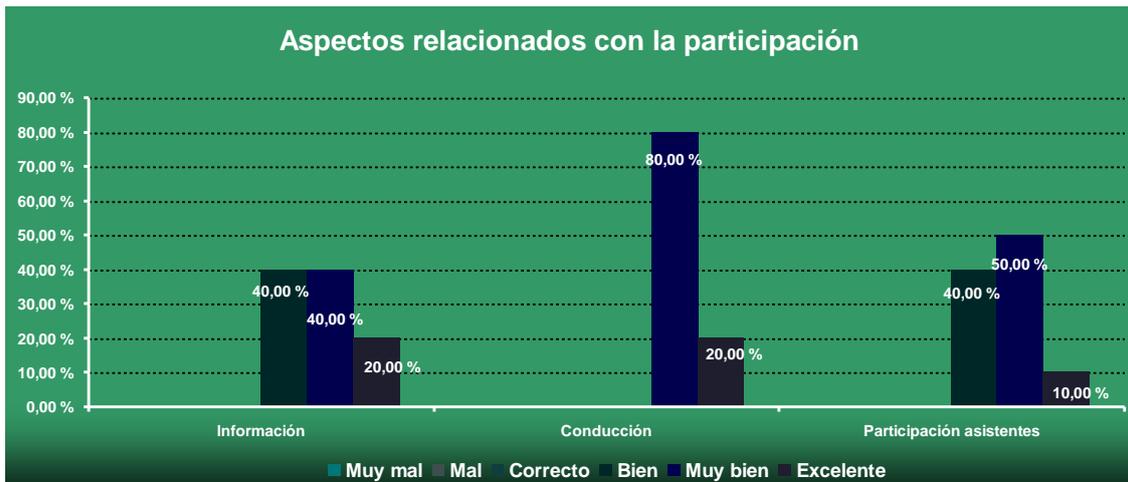
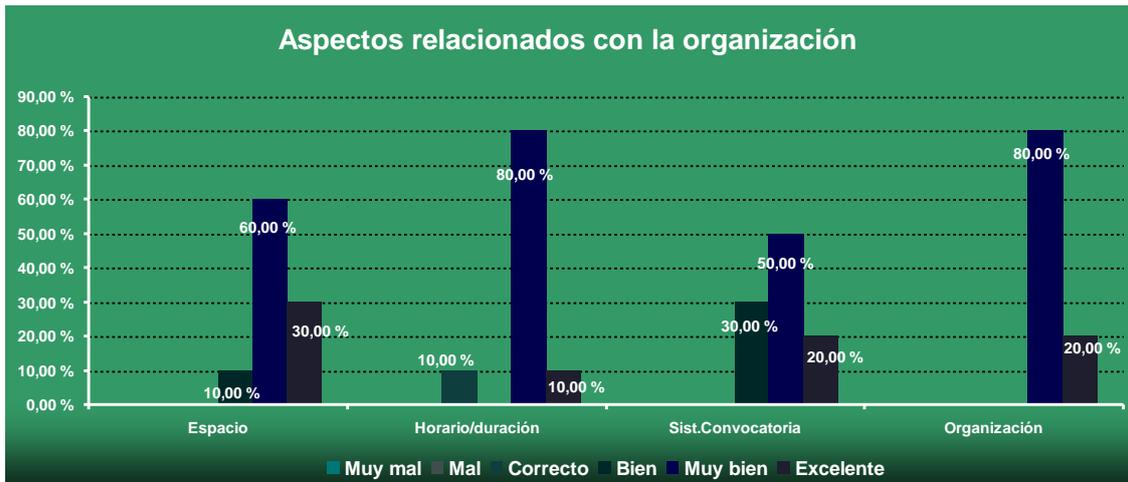
Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 10 cuestionarios recogidos.

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



Zaragoza, 24 de Marzo de 2010



Anexo 1

Esquema del proceso participativo

PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE ARAGÓN

Proceso de Participación

[CRONOGRAMA DE LA FASE INICIAL]

