

P

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
QUINTO TALLER DE DIAGNÓSTICO:
RECOGIDA, ANÁLISIS Y DIVULGACIÓN
DE LOS DATOS
25 de Marzo de 2010

Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Dirección General de Participación Ciudadana



Índice

1. Introducción.....	3
2. Objetivos y desarrollo del taller	4
3. Asistentes	5
4. Resultados del debate.....	6
4.1. Valoración global del documento	6
4.2. Diagnóstico sobre la recogida de datos	7
4.3. Diagnóstico sobre el análisis de datos.....	9
4.4. Diagnóstico sobre la divulgación y concienciación.....	11
4.5. Diagnóstico sobre la coordinación	14
5. La visión, la misión y el objetivo del plan	15
La visión	15
La misión.....	15
El objetivo general.....	17
6. Evaluación de la sesión	17
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes.....	17
Puntuaciones medias y valoraciones generales.....	17
Comentarios de los participantes	19



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 **25 de Marzo de 2010** por el grupo de trabajo 5 (Recogida, análisis y divulgación de los datos).



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 recogida, análisis y divulgación de los datos.

El taller se celebró el día 25 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
Ignacio Albás	ACUPAMA
Laura Bejarano Gordejuela	JUSTICIA DE ARAGÓN
Patricia Benito Trasobares	FEAPS ARAGÓN
Mariano Bistuer Gil	CENTRO ZARAGOZA (INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN SOBRE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS)
Javier Blanco López	GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO DEL SECTOR DE ARAGÓN
María Bosque Royo	ASOCIACIÓN STOP ACCIDENTES
Jesús Manuel Bueno Bellido	TRADIME ARAGÓN
Beatriz Callén Escartín	CREA
Ángel Dolado Pérez	DECANO JUECES ZARAGOZA
Ángel Esbert Triay	ASEVITAL
Alberto Fabón Meléndez	CONSEJO NACIONAL DE LA JUVENTUD DE ARAGÓN
Ángel Gasque Valero	ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTOESCUELAS DE ZARAGOZA
Juan I. Gómez Díaz-Bravo	ASEVITAL
Santiago Hernández Luesma	AYUNTAMIENTO DE TERUEL
Antonio Ibáñez Zafrilla	JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA
Felix Ángel López Alonso	PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL
Juan Manuel Maroto Valer	POLICIA LOCAL DE ZARAGOZA
Bonifacio Martín Escurín	ASECEMP
Pilar Martín Gil	ASOCIACIÓN DE LA PRENSA DE ARAGÓN
Luis Mazón Giral	CENTROS RECUPERACIÓN DE PUNTOS ZARAGOZA
José Luis Mazón Tirapo	ASOCIACIÓN PROVINCIAL AUTOESCUELAS ZARAGOZA
Adolfo Mozota Azcutia	JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA
Concepción Ortiz Calvo	JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA
Marta Ozcoidi Val	SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MEDICINA DE TRÁFICO
Rafael Pedraza Garrido	AYUNTAMIENTO DE BINÉFAR
Diego Ruiz Estrampes	ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA
Javier Sánchez Ansó	UAGA - COAG
Francisco Javier Ureta Torcal	AESLEME ARAGÓN

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
José Luis Artal Boné	INSTITUTO ARAGONÉS DE LA JUVENTUD
Julio Guiral Pelegrín	INSTITUTO ARAGONÉS DE ESTADÍSTICA
Mercedes Martínez Rovira	DIRECCIÓN GENERAL DE LA DEPENDENCIA
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 la recogida de datos

Base de datos que relacione siniestralidad entre coches y motos

- La base de datos relacionaría los accidentes en los que están implicados motos y coches.
- Debería proporcionar información útil para la educación vial y la convivencia entre coches y motos.
 - Existe el dato del tipo de vehículos implicados en accidentes de motos y si los conductores de automóviles disponían de carnet de moto.
 - A partir de las bases de datos Arena se podrían añadir las estadísticas solicitadas. Dicha explotación la podría realizar el IAEST.

Protocolo de recogida de datos

- Contemplaría un protocolo regulado normativamente.
- La gestión centralizada debería ser asumida por una única entidad.
 - Existe una base de datos (Arena) gestionada por el Observatorio Nacional de Seguridad de Vial, organismo que genera informes a 24h. y 30 días.
 - La recogida de datos no la puede realizar un instituto de estadística, sino que debería ser responsabilidad de un observatorio que registrara los accidentes y pudiera llegar a analizar datos concretos como, por ejemplo, daños en vehículos vs. nivel de accidentes. A partir de los datos generados por este instituto se podrían explotar los datos por los institutos de estadística.
- El protocolo debería homogenizar las diferentes formas de recogida de datos realizada por los cuerpos de seguridad del estado.

Restricciones ARENA

- Si existe accidente pero no han intervenido las fuerzas de seguridad ni los seguros, no se recoge en ARENA.
 - Se registran detalladamente los daños de baja intensidad (sólo daños materiales) por parte de las aseguradoras. Son recogidos con detalle por las aseguradoras, pero falta el protocolo que los unifique para su aprovechamiento efectivo.
- No está accesible a todas las personas o empresas y su explotación podría ser muy útil.
- Si fuera más detallada (aspectos concretos del vehículo) permitiría un tratamiento de información más precisa.
- Se podrían ampliar los datos recogidos.



Especificar datos de la población joven

- Por ser un grupo de población con mayor riesgo sería preciso un tratamiento diferencial.
- Reflejar estadísticamente los datos de edad, sexo y ámbito rural o urbano.

Mejora de la recogida de datos en casos excepcionales

- Recoger los datos que puedan afectar a las condiciones especiales requeridas para la circulación (audífono, gafas, imposibilidad de conducción nocturna, etc.).

Aprovechar datos de centros médicos españoles

- No se tienen en cuenta y disponen de un gran potencial.
- Se espera que se puedan aprovechar a partir de la nueva regulación que afecta a estos centros.

Formación de los conductores

- Sería necesario disponer de un registro de la formación complementaria realizada por los conductores.
- Muy útil para valorar la validez de la formación.

Accidentes por puntos exactos de vía

- Falta información de accidentes vinculada al punto kilométrico concreto en el que ha ocurrido el accidente.
 - Cada comunidad autónoma dispone de una definición de punto negro, por lo que no es comparable a nivel nacional. Sólo a nivel de Aragón.
 - No se considera que esta información sea útil en el diagnóstico presentado, pero sí a nivel operativo para cada una de las administraciones implicadas.
- El diagnóstico debería referenciar los puntos negros en cada una de las vías de Aragón.
- Es una herramienta útil para poder actuar sobre ese punto de vía.

Faltan datos proporcionados por la administración del estado

- Además del dato de los accidentes, sería necesario disponer de estadísticas sobre:
 - Seguimiento de los heridos a 30 días (necesita una autorización por parte de los centros médicos).
 - Dependencias o prestaciones sociales generadas.
 - Adaptaciones de los puestos de trabajo generadas por accidentes.
 - Condenas y sanciones impuestas.
 - Por un requerimiento, y la generación de un Observatorio de Consejo del Poder Judicial, se podría proporcionar esta información centralizada en cuanto existiera sentencia firme.
 - Datos exactos de los accidentes en los que están implicados los vehículos agrícolas y maquinaria en general (disponibilidad de aperos, causas del accidente, facilidades para su circulación en la vía, etc.).

ASPECTOS POSITIVOS

Base de datos ARENA

- Contempla 81 datos de los accidentes y está a disposición de las administraciones públicas para que puedan ser explotados los datos.
- La base de datos es alimentada a partir de la información suministrada por DGT y policías locales y autonómicas.
- Es perfeccionable y siempre se podrán mejorar los datos, pero ya está inventada.
 - En el diagnóstico aparece como fuente, pero se debería destacar la existencia de la base.
- La base de datos es generada por una operación estadística desarrollada a nivel nacional.
- La base de datos sirve para transmitir a los titulares y usuarios de la vía el número de accidentes ocurridos.

Seguimiento de fallecidos y heridos a 30 días

- Hasta la fecha se realizaba una estimación estadística, pero en la actualidad se está trabajando para que la actualización sea real.

Reflejar las acciones de sensibilización desarrolladas por entidades y asociaciones

- Recoger en una estadística las acciones realizadas para evitar duplicidad en la transmisión del mensaje.



4.3. Diagnóstico sobre el análisis de datos

Tratamiento del censo de reincidentes

- Conveniente para identificar a los multirreincidentes y realizar una difusión adecuada.
- El perfil existe pero no está publicitado.
 - A nivel sanitario no se está analizando correctamente, porque quien lo valora no dispone la información o capacitación suficiente.
- Un dato interesante sería conocer la durabilidad de los puntos a las personas que los han perdido anteriormente.

Dificultad de acceso a los datos existentes

- Sólo las administraciones pueden acceder al Arena y se pierde información.
- Otra fuente de información útil sería la estadística generada por las empresas aseguradoras, las cuales detallan los accidentes, incluso las piezas del vehículo implicadas, con el fin de realizar un análisis económico.
 - Los datos existen, pero es necesario establecer un protocolo común, incluso a nivel internacional, para poder compartirlos.
- Existen muchos estudios relacionados con la seguridad vial, pero muchas veces son sectoriales y de difícil acceso. Se crean círculos cerrados de información.

Agencia líder en seguridad vial

- Se duda de la pertinencia de esta agencia propuesta. La DGT debería ser esa agencia líder.
- Las “agencias” no suelen ser operativas y se debería fomentar la participación de todos los agentes implicados en la seguridad vial.
- Existe una iniciativa en marcha para la creación de un Instituto para la seguridad Vial de Aragón en línea con el Instituto Catalán del Transit.
 - El instituto catalán es viable porque Cataluña dispone de las competencias transferidas.

Concreción en la evaluación y seguimiento

- Es preciso definir claramente qué se quiere medir, especificando indicadores cualitativos y cuantitativos.
- Podrían ser indicadores internacionales, pero también otros internos y propios para evaluar el plan de Aragón.
 - Se plantea la sugerencia de envío de indicadores concretos por parte de los asistentes.



Análisis de la información relacionada con actividad laboral

- Se debería potenciar el análisis de accidentes in itinere, dado que sería muy importante para la sensibilización.
 - Esta información existe a nivel de servicios de prevención de empresas y se debería poder consultar los históricos.

Falta registro de heridos de tráfico

- Supone un serio problema (52.000 afectados en Aragón) y no se conoce la cifra real, aunque sí que se conocen datos concretos.
- Tampoco existe ningún registro de vehículos con adaptaciones para la conducción (solamente una aproximación por exenciones fiscales) ni de discapacitados para conducir.
 - Se está preparando a nivel piloto un estudio a nivel nacional.

PARA RECOGIDA DE DATOS:

Recogida de datos compleja

- La exigencia de recogida excesiva de datos conllevaría la pérdida de calidad de la toma de datos o un detrimento del servicio prestado por las fuerzas de seguridad.
- Sería necesario identificar aquellos aspectos más importantes para garantizar la operatividad.
 - Los cuerpos de seguridad deberían disponer de los medios adecuados para acometer estas nuevas exigencias.
 - Las localidades pequeñas no disponen de los medios necesarios para poder acometer estas operaciones.
- En el caso de situaciones excepcionales de circulación la toma de datos debería pasar a un segundo plano.



4.4. Diagnóstico sobre la divulgación y concienciación

Limitaciones de los accidentados

- Falta reflejar las condiciones en las que queda un accidentado grave.
- Incluir en el diagnóstico la falta de acciones de sensibilización en este sentido.
- Sería útil para concienciar y minimizar los accidentes.

Campañas de sensibilización a nivel escolar

- Recoger en el diagnóstico la necesidad de realizar campañas de concienciación en los centros escolares.
 - Actualmente entre policía municipal y asociaciones no se llega ni al 30% de los centros escolares.
- Nunca se piensa que se puede ser víctima de un accidente de tráfico y la labor de concienciación debería partir de la escuela.

Aprovechar medios de comunicación

- Falta contar con los medios de comunicación para concienciar a la ciudadanía.
- Se podría aprovechar a los medios para difundir buenas experiencias o de carácter ejemplarizante.
 - Se critica que falten libros de estilo para tratar los temas relacionados con los accidentes.
 - Existe algún código deontológico que se podría reflejar (por ejemplo, el de STOP Accidentes).
 - No existen estadísticas o datos que puedan reforzar su importancia.

Regulación de la educación, información y formación vial

- Reflejar en el diagnóstico que estas labores están reguladas por la Ley de Seguridad Vial. Cada parte implicada debe realizar su parcela. No confundir formación con información.
 - Todos los ciudadanos deberían educar y concienciar desde el ejemplo, aunque sea a nivel anónimo.
 - Las charlas de concienciación realizadas por asociaciones son muy efectivas y valoradas por los receptores.
 - La administración debería recuperar la credibilidad perdida por actuaciones poco consecuentes (uso de cinturón en taxi, por ejemplo).

Campañas de sensibilización

- Recoger la existencia, o no, de estudios de impacto efectivo de campañas de seguridad vial.
 - Se realizan estudios a nivel nacional, dado que las campañas tienen ese nivel. Se podrían proporcionar datos para el diagnóstico.
- En general, las campañas de sensibilización vinculadas a las dos ruedas suelen ser poco claras y sería preciso reflejar la necesidad de analizar las campañas realizadas en otros países.
- La DGT ha ido evolucionando las campañas publicitarias adaptándose a las circunstancias y los criterios de cada época.
- Recoger la falta de campañas referidas al colectivo de conductores extranjeros (aprox. El 10-20% del total), incidiendo en sus peculiaridades.
- Las campañas de sensibilización deberían enfocarse a las causas, en vez de a las consecuencias. Se conocen los factores concurrentes, pero no las causas y para ello hacen falta elementos técnicos.
- Se valora muy positivamente los cursos de recuperación de puntos como labor de concienciación.

Valor de los anclajes emocionales

- La divulgación y concienciación no deben ir siempre ligadas a las estadísticas.
- Es necesario crear anclajes emocionales que no siempre saben crear los divulgadores.
 - Se pueden aportar valoraciones de las jornadas de formación.
 - Se indica que en un periodo de año y medio se reducen los accidentes en un 35% tras las charlas en colegios.
- Recoger la experiencia de ASEVITAL y AESLEME.

Importancia de aprovechar las redes juveniles

- Reflejar en el diagnóstico la carencia de aprovechamiento de las diferentes herramientas de acceso a los jóvenes (red SAIJ, instalaciones juveniles, etc.)
 - El Instituto Aragonés de la Juventud dispone de una base de datos de usuarios del plan joven que se podría emplear para la divulgación.

Especificidad de vehículos industriales y agrícolas

- Faltan campañas de sensibilización y concienciación sobre las limitaciones de movilidad de estos vehículos.
 - Se deberían conocer las necesidades especiales de maniobrabilidad.
- En el ámbito urbano, sobre todo, falta conocimiento al respecto y genera problemas.

ASPECTOS POSITIVOS

Creación de una página web de información



4.5. Diagnóstico sobre la coordinación

Interoperatividad

- Recoger la necesidad de firma de convenios para poder disponer de bases de datos conjuntas.
 - Existió un intento a nivel de Aragón por parte la Dirección General de Carreteras, pero no fue fructífero. Las cuestiones técnicas estaban resueltas.
 - Se plantea la duda de quién debería asumir la coordinación.
 - Por ejemplo, el posible Instituto de Seguridad Vial.

Acuerdos con organismos

- El diagnóstico refleja la coordinación con determinados organismos que no son la DGT (Sodemasa, Sirasa, CHE, etc.).
 - No dar por supuesto que la DGT colabora. Es preciso reflejar su presencia.

Coordinación entre centros médicos y DGT

- Actualmente, existe buena coordinación que evita que las personas que no pueden superar las condiciones restrictivas a la conducción (CRC) recurren a otros centros.¹

Amplitud de campos y generalización

- Valor de la tecnificación de las campañas de sensibilización y concienciación, evitando la simplificación.

Nota adicional: No referirse en el diagnóstico a los agricultores como empresarios agrícolas.



¹ Comentario adicional que no fue tratado en la sesión de debate presencial: Cuando no se esté conforme con el dictamen se puede acudir a un segundo centro. Lo que el sistema de coordinación establece es que cuando una persona obtiene un negativo o un apto con determinadas condiciones restrictivas en un Centro, aunque acuda a otro, la DGT no levanta el negativo o la restricción hasta que el Centro que dio el negativo o las condiciones restrictivas no lo levante o hasta que la autoridad sanitaria no dirima la discrepancia, en cuyo caso comunica a los Centros discrepantes el resultado final, con lo que hay una garantía real para el ciudadano y para el sistema.

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.



La visión

Comentarios:

- Si pero el plan definitivo debe venir acompañado de una memoria económica que vaya abarcando los distintos hitos temporales de su desarrollo y seguimiento
- Si, pero no es una condición sine qua non para la percepción por el ciudadano de su calidad de vida

La misión

Comentarios:

- Educando previamente

El objetivo general

Comentarios:

- No estoy de acuerdo en colocar Aragón en la media española, sino centrarse más en la reducción de las víctimas que es auténticamente el gran problema
- Cambiar la "media" por "inferior a la media"
- Al menos inicialmente, siguiendo en el esfuerzo de rebajar al mínimo
- Si, pero teniendo en cuenta que si no se atacan las causas en el propio modelo de sociedad, económico, de consumo, de estrés, de velocidad, sólo estaremos gestionando las consecuencias
- En proximo periodo de 10 años
- Divulgando y concienciando en profundidad
- Las metas son poco exigentes. Hay que hacer más.

6. Evaluación de la sesión

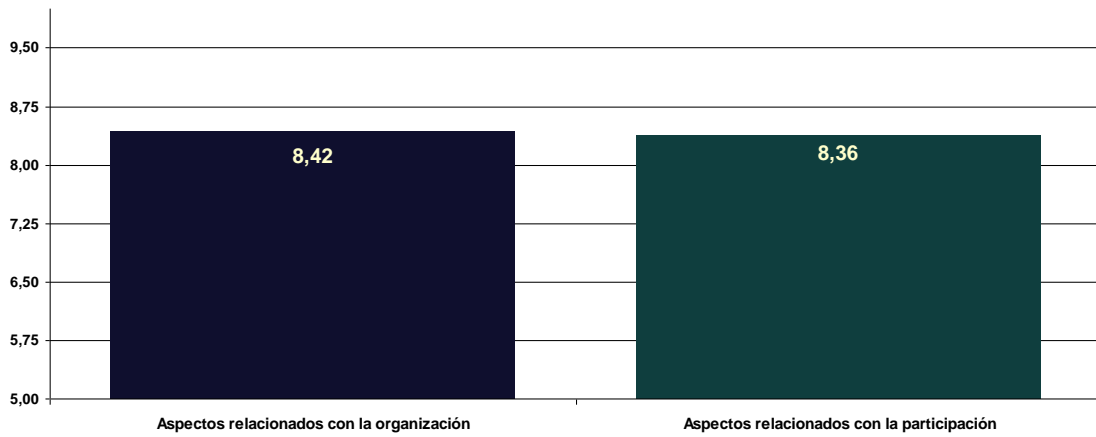
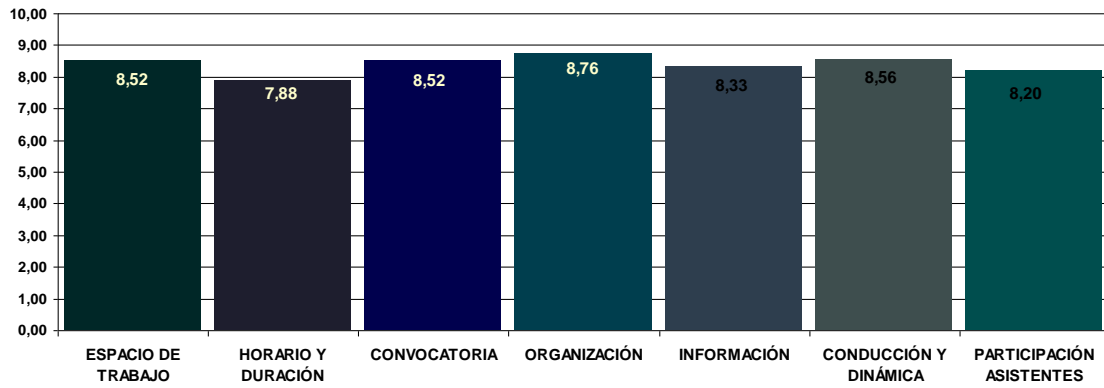
Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

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.

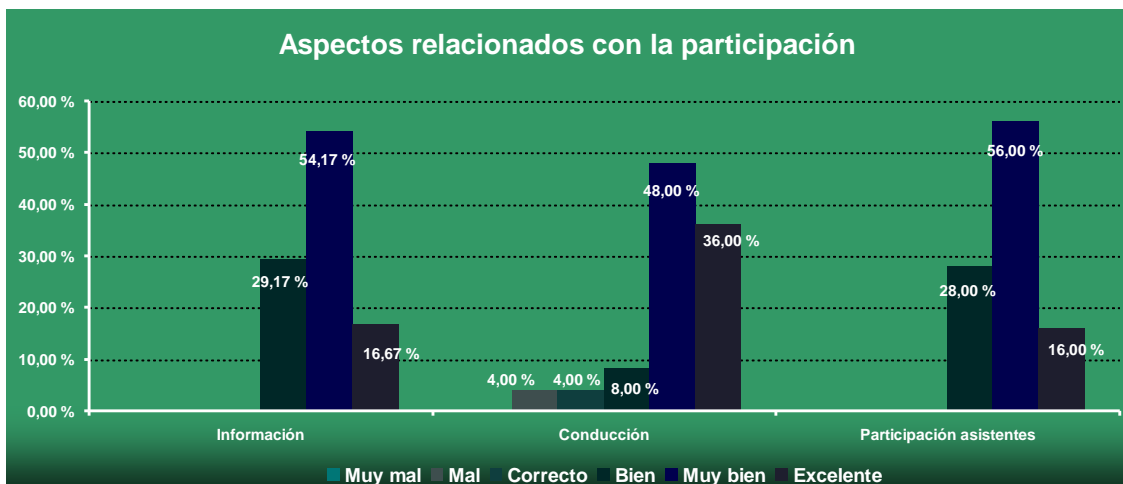
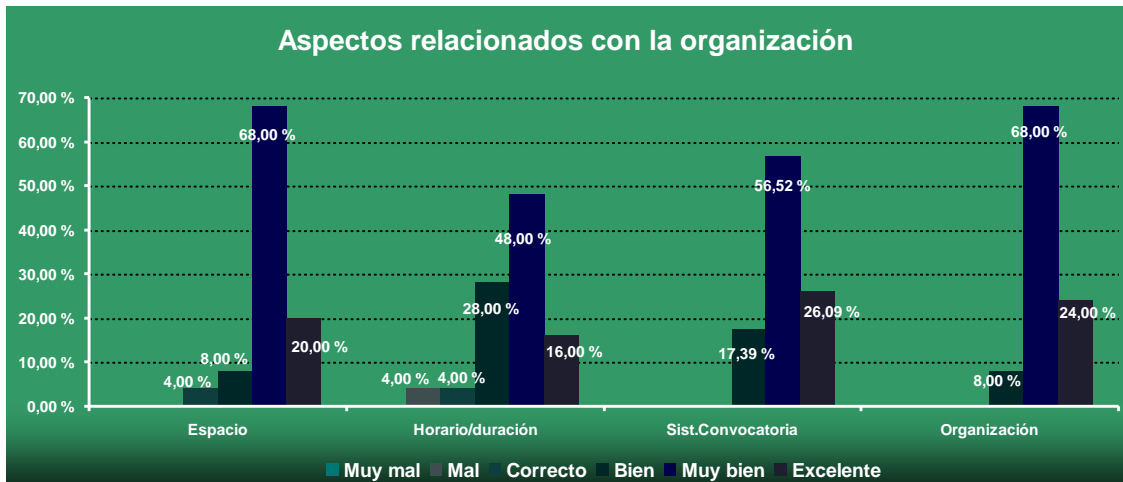
Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 25 cuestionarios recogidos.

Puntuaciones medias y valoraciones generales

PUNTUACIÓN MEDIA



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



Comentarios de los participantes

Aspectos positivos a destacar

- El espacio de trabajo y el moderador
- La gran número y nivel de participación de los asistentes
- La forma de trabajar ha sido dinámica y se han podido cumplir los cuatro objetivos del taller
- Alta participación de los asistentes y dinámica muy amena
- El trabajo del moderador
- La buena coordinación
- La metodología participativa
- La agilidad
- Magníficas exposiciones y buenas aportaciones

Aspectos que conviene mejorar

- Duración excesiva
- Disponer previamente de la información sobre los cuatro objetivos del taller
- Centrar más el tema
- Disponer de más tiempo
- En ocasiones al profundizar en detalles parece que se olvide lo fundamental
- Estudiar la posibilidad de alargar las sesiones si el debate lo exige

Otros comentarios

- Falta de especificidad

Zaragoza, 25 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]

