



**BORRADOR**

<b>INDICE</b>	<b>Pág.</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2. METODOLOGÍA</b>	<b>9</b>
<b>3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN</b>	<b>14</b>
<b>4. VISIÓN</b>	<b>26</b>
<b>5. MISIÓN</b>	<b>28</b>
<b>6. OBJETIVO GLOBAL</b>	<b>30</b>
<b>7. OBJETIVOS OPERATIVOS</b>	<b>32</b>
<b>8. LINEAS ESTRATÉGICAS</b>	<b>34</b>
<b>9. ÁREAS DE TRABAJO</b>	<b>36</b>
<b>10. ACTUACIONES</b>	<b>40</b>
<b>11. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO</b>	<b>51</b>
<b>12. ANEXOS</b>	<b>53</b>

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 ¿Qué alcance cabe atribuir a este documento?

Este borrador, que se presenta al proceso de participación ciudadana, es resultado de un proceso de recogida de información llevada a cabo a lo largo de estos meses y en el que se recogen las ideas y aportaciones recibidas en las entrevistas mantenidas con los responsables de las Direcciones Generales del Gobierno de Aragón más concernidas en materia de seguridad vial, de las recibidas de las otras instituciones invitadas a participar en este proceso previo, Diputaciones Provinciales, Comarcas y Municipios de más de 4000 habitantes y de las aportaciones recogidas del grupo de expertos que está asesorando en el proceso de elaboración de este "*Plan Integral de Seguridad vial de Aragón*".

Se trata de un documento que habrá que revisar detalladamente y cuyo contenido **ES SUSCEPTIBLE DE SER MODIFICADO** puesto que para la elaboración del Plan se ha optado por la fórmula de la participación comunitaria de la que se esperan excelentes resultados.

## 1.2 Justificación

Si no se actúa con rapidez y decisión, los accidentes de tráfico se convertirán en el año 2020 en la tercera causa de fallecimiento a nivel mundial, según advierte la Organización Mundial para la Salud.

En la actualidad, **cada año mueren en el mundo más de un millón de personas como resultado del tráfico de vehículos** automóviles. Los países pobres y en desarrollo son los más azotados por esta auténtica pandemia, pero también en los países desarrollados los siniestros de circulación representan una de las mayores causas de mortalidad, principalmente entre la población más joven.

Por otro lado, **los muertos no son la única manifestación de esta sangría cotidiana**: por cada persona que fallece, decenas más resultan lesionadas. Y **algunos de los supervivientes sufren secuelas gravísimas durante toda su vida** o se ven obligados, por ejemplo, a utilizar sillas de ruedas o adaptar sus viviendas a sus nuevas limitaciones. La vida puede igualmente trastocarse de modo notable en el caso de lesiones menos dramáticas: una baja laboral de cierta duración puede truncar o retrasar muchos planes y oportunidades, por no mencionar las importantes, y a veces permanentes, secuelas psicológicas que padecen muchos accidentados o sus familiares (secuelas a menudo menos aparentes, pero quizás tan discapacitantes o más que las físicas).

También **desde el punto de vista económico, los accidentes de tráfico constituyen una losa intolerable para cualquier sociedad**. De hecho, se estima que entre el 1 y el 3 por ciento de toda la riqueza que se genera en un país, normalmente con mucho esfuerzo y dedicación por parte de sus ciudadanos, se pierde todos los años como consecuencia, directa o indirecta, de los accidentes de tráfico.

En el otro extremo, y aunque parezca paradójico, **se sabe** sobradamente desde hace muchos años **que la inmensa mayoría de los accidentes son evitables** y que la clave de ello está en el control de los principales factores de riesgo: no usar el cinturón, el casco o las sillitas infantiles de seguridad; circular a velocidades inseguras; consumir alcohol en el caso de conductores o peatones...

En cualquier caso, y aunque la prioridad sea utilizar el conocimiento ya disponible, siempre será preciso encontrar el equilibrio adecuado entre la aplicación de las medidas e intervenciones cuya eficacia ya se conoce y la capacidad de innovar y aplicar nuevas tecnologías para resolver aquellos problemas más persistentes o, en general, complejos de solucionar. Apoyarse en lo que ya se conoce, pero investigando e innovando cuando sea necesario.

En realidad, podría incluso decir que la tragedia de las víctimas de los accidentes de tráfico es doblemente dramática y sin sentido: a un problema de una magnitud humana y social tremenda, se contraponen el hecho de que sea totalmente –o, cuanto menos, en gran parte evitable.

La clave para entender esta paradoja quizás sea que **la seguridad vial** no es algo que suceda de modo espontáneo, sino que **es preciso provocarla y gestionarla.**

**¿Qué se necesita para luchar contra los accidentes de tráfico con la máxima eficacia?**

Todos los organismos internacionales, desde las Naciones Unidas hasta el Banco Mundial, pasando por la Comisión Europea, insisten en que los cimientos de dicha eficacia comienzan por **la voluntad política** y continúan por la **coordinación de esfuerzos** a través de una estrategia o plan integral de seguridad vial. También en la definición consensuada de objetivos numéricos de reducción de víctimas, ambiciosos pero alcanzables, y en la evaluación continua de los progresos.

Aquí es donde radica precisamente la justificación de la necesidad ineludible del presente **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón"**, y para Aragón: el clamor social y la voluntad política para reducir los accidentes de tráfico existen y el plan es, al mismo tiempo, su expresión más palpable y, sobre todo, uno de los principales instrumentos para preservar y mejorar la vida de los aragoneses.

El reto que se plantea es enorme: salvar las más de 150 vidas que se pierden cada año en Aragón y prevenir los 600 lesionados graves que se producen anualmente en nuestra región. Un reto que es asumido con esperanza y desde el convencimiento de que, entre todos, va a ser posible superarlo con éxito.

Un convencimiento basado en **tres pilares** fundamentales: **el trabajo ya hecho** hasta la fecha, **los resultados** conseguidos en los años **más recientes** y, en tercer lugar, la citada **clara voluntad y tesón, políticos y sociales**, para conseguir una movilidad segura y sostenible en Aragón.

Afortunadamente, para esta tarea no hay que partir de cero, ya que existen numerosos antecedentes de los que es posible aprender antes de emprender el camino. Así, en la escena internacional, son muchos los países que vienen desarrollando planes integrales y estrategias de seguridad vial desde los años 1970. De estos antecedentes es posible extraer interesantes lecciones y sugerencias de mejores prácticas: sabia vieja para incorporar al plan integral aragonés.

Del mismo modo en el ámbito internacional, son cada vez los países empezando por Suecia, uno de los países incuestionablemente más seguros del mundo, que han adoptado la visión de llegar a los cero accidentes mortales o graves en el tráfico. Una visión que sitúa al ser humano, con sus limitaciones y falibilidad, en el centro del sistema vial y que, con toda solemnidad, declara que la movilidad no puede realizarse a costa de la vida y el dolor de los ciudadanos a estas alturas del siglo XXI.

Visión que, para alcanzarse, exige que cada uno aporte su grano de arena; que cada actor (desde las administraciones hasta los ciudadanos y los conductores, pasando por empresas, instituciones de enseñanza, el sector sanitario, los investigadores...) se corresponsabilice y se comprometa con lealtad dentro de su ámbito concreto de actuación. No por casualidad, el lema del Plan de Acción Europeo de Seguridad Vial 2001-2010 elaborado a principios de la década pasada por la Comisión Europea era, precisamente, "la seguridad vial, una responsabilidad compartida".

Y, por otro lado y como propone el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte de cara al próximo plan europeo de acción 2011-2020, **la seguridad vial** es también (tiene que serlo) un **derecho de todos los ciudadanos**. Y a los derechos es preciso **asociar obligaciones y deberes: la citada corresponsabilidad**.

Proponer un contrato social, en definitiva: si el usuario de las vías de circulación cumple su parte del contrato y se comporta con prudencia y seguridad, las administraciones y los gestores se comprometen a poner todos los medios posibles para que en el sistema del tráfico de vehículos no se produzcan lesiones mortales ni secuelas graves.

Sin abandonar aún el plano internacional, el marco general para el desarrollo del citado contrato no es otro que una nueva cultura de la seguridad vial en donde –y aquí la relación con la citada "visión cero" sueca es evidente– la seguridad de las personas en sus desplazamientos se anteponga a otras consideraciones más materiales o mercantilistas.

Es precisamente en el fomento de esta cultura de la seguridad vial en donde se centra la llamada "Carta de Verona", una solemne declaración que los ministros europeos presentaron en dicha ciudad europea en el año 2003 y en donde se aboga por que dicha cultura llegue no sólo a los ciudadanos (y muy especialmente a aquellos en edad escolar), sino también a los cuerpos técnicos y los responsables de la toma de decisiones tanto en los ámbitos privados como públicos.

**También en España los trabajos y desvelos por mejorar la seguridad vial han sido abundantes y, sobre todo en los últimos años, esperanzadoramente fructíferos.** De hecho, España pertenece ya por propio derecho al selecto grupo de países europeos que han alcanzado el ambicioso objetivo europeo de reducir a la mitad en una década el número de fallecidos en accidentes de tráfico. La reducción ha sido, en gran parte, reflejo del giro hacia comportamientos menos arriesgados y más prudentes: hacia una mayor cultura de seguridad vial.

Este cambio cultural se ha gestado a partir de medidas clave como el permiso por puntos o la mejora continua del sistema vial y, por otro lado, ha sido notablemente facilitado por la mayor actividad y visibilidad de las asociaciones de víctimas de accidentes.

Y, por supuesto, otro de los factores clave en dicha reducción de la siniestralidad en España es que a nivel nacional se cuenta desde el año 2005 con un plan estratégico a nivel estatal; un plan que está coordinado

por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior. Es cierto que no es el primer plan a nivel nacional, pero es indudable que el plan 2005-2008 ha supuesto un salto cualitativo en la planificación y la gestión de la seguridad vial en España.

Otro hecho innegable en nuestro entorno más cercano es que aquellas Comunidades Autónomas, como Cataluña o el País Vasco, que han elaborado sus propios planes plurianuales de seguridad vial también son aquellas en donde las mejoras de seguridad vial han sido más destacadas y continuadas. Una de las cada vez menos regiones que no disponía de su propio plan o estrategia, hasta la fecha, era Aragón.

Esta breve introducción internacional y de justificación de la necesidad de un "**Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón**" puede finalizarse recordando que en la primera conferencia mundial ministerial celebrada el mes de noviembre de 2009 en Moscú bajo los auspicios de las Naciones Unidas, se propuso que la década **2011-2020 se declarara como la "década de acción en seguridad vial"**.

El plan integral que el lector tiene en sus manos está perfectamente alineado con dicha declaración, tiene como referencia las experiencias y los planes europeos y estatales previstos para dicho periodo y aporta toda la ilusión y compromiso de las entidades que participarán en el plan para reducir, incluso intentar erradicar completamente, la pérdida de vidas y el dolor que hoy en día se produce en nuestras calles y carreteras.



## 2. METODOLOGÍA

## 2.1 La elaboración del Plan

### 2.1.1. RESPONSABILIDAD EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN

El Plan de Seguridad Vial de Aragón significa el compromiso político del Gobierno de Aragón de trabajar activamente para que la cultura de la seguridad vial se expanda por todo el territorio aragonés, correspondiendo al Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes la responsabilidad de coordinar y culminar la elaboración del mencionado Plan.

Para cumplir sus objetivos, cuenta con la colaboración e implicación de todos los Departamentos integrantes de la Administración Autonómica, de sus técnicos y de sus responsables, de las personas más cualificadas de otras administraciones públicas y entidades públicas o privadas, de los expertos y sobre todo, se espera la implicación ciudadana.

Debemos trabajar conjunta y coordinadamente desde todos los ámbitos (salud, educación, infraestructuras, justicia...) y en todos los niveles (administración estatal, autonómica, local, empresas, entidades...).

Asimismo, es muy importante en la elaboración del Plan, la actividad que van a desplegar los grupos de trabajo que se constituyan, integrados por técnicos y por especialistas que voluntariamente han querido participar en el proceso de elaboración del Plan, los resultados de estos grupos de trabajo son insustituibles.

Hemos de ser capaces de definir un plan verosímil y creíble, que sea el resultado de una acción concertada y coordinada del Gobierno de Aragón, de las demás administraciones implicadas, de las entidades, de las empresas y de los ciudadanos con la MISIÓN de EVITAR QUE SE PRODUZCAN MÁS ACCIDENTES DE TRÁFICO.

Trabajaremos en el ámbito de la PREVENCIÓN para que no haya más accidentes de tráfico, pero si estos se producen, debemos ser capaces de garantizar una asistencia eficiente con la MOVILIZACIÓN de los servicios y dispositivos implicados, y por último debemos trabajar en la atenuación de sus consecuencias comprometiendo la continuidad de la ASISTENCIA a las víctimas hasta su total curación postraumática.

### 2.1.2. ¿QUÉ DEBERÍA SER EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE ARAGÓN?

El Plan es un documento que expresa la voluntad y el compromiso de trabajar activamente por la reducción progresiva de la siniestralidad vial, concretando acciones y actuando en todos los ámbitos implicados en la materia, en complicidad con los actores responsables.

El Plan marcará los objetivos operativos que debemos plantearnos, buscando soluciones a problemas identificados en la realidad de nuestra comunidad autónoma y las líneas estratégicas necesarias para conseguirlos, planificará las actuaciones e identificará responsables y colaboradores en su ejecución, así como el cronograma, la evaluación y el presupuesto destinado.

Debe ser un **Plan INTEGRAL Y MULTIDISCIPLINAR**: es decir, necesita de la implicación de todos: de los distintos Departamentos del Gobierno de Aragón, de las demás Administraciones y de distintos colectivos ciudadanos y de cualquier ámbito o foro en el que se trabaje con unos objetivos comunes.

## 2.2 El proceso de participación

Se ha iniciado un proceso de participación comunitaria que cuenta con el apoyo y colaboración de la **Dirección General de Participación Ciudadana** del Gobierno de Aragón.

Los objetivos del proceso son:

1. Impulsar la información y participación de los agentes implicados en la Seguridad vial de Aragón.
2. Establecer un marco de cooperación entre el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y el resto de Administraciones implicadas.
3. Abrir un espacio de reflexión y análisis sobre la seguridad vial en Aragón, dirigido a las diferentes Administraciones, a los especialistas en el tema y a las entidades que representan a la sociedad civil.
4. Recoger las aportaciones que realicen todos los actores implicados, tanto en clave de diagnóstico como en clave de actuaciones a poner en marcha para conseguir los objetivos finales del "Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón".

### 2.2.1. LAS REGLAS DE PARTICIPACIÓN

El proceso de participación se inspira en estos principios y criterios fundamentales:

#### En cuanto a la movilización

- participación amplia y voluntariedad
- pluralismo y representatividad

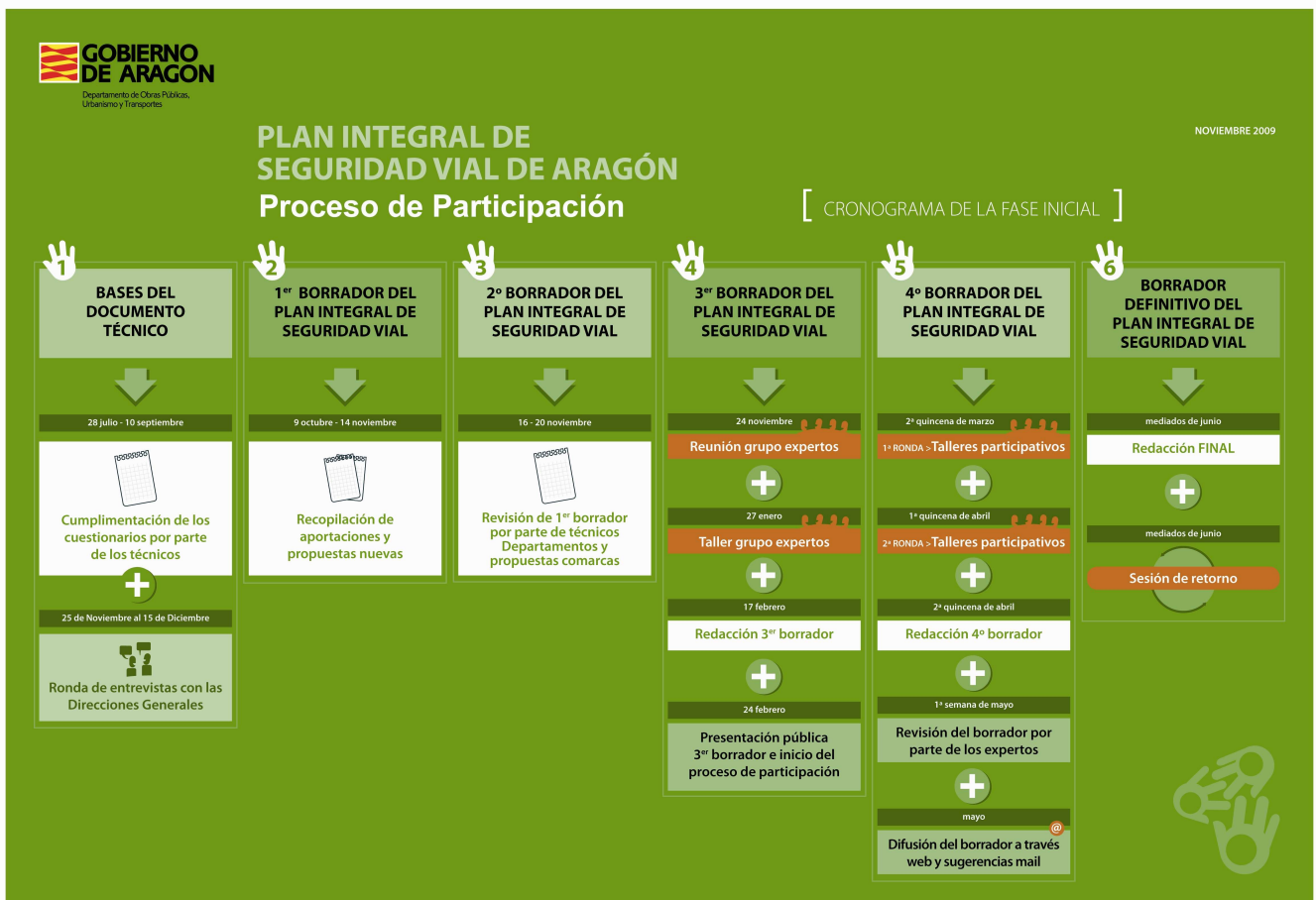
### En cuanto a la dinámica de los debates

- información con antelación, comprensible, exhaustiva y plural
- debates equilibrados, plurales, atractivos y funcionales

### En cuanto a los resultados

- influencia en las políticas
- generación de cultura participativa

## 2.2.2. CRONOGRAMA DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN



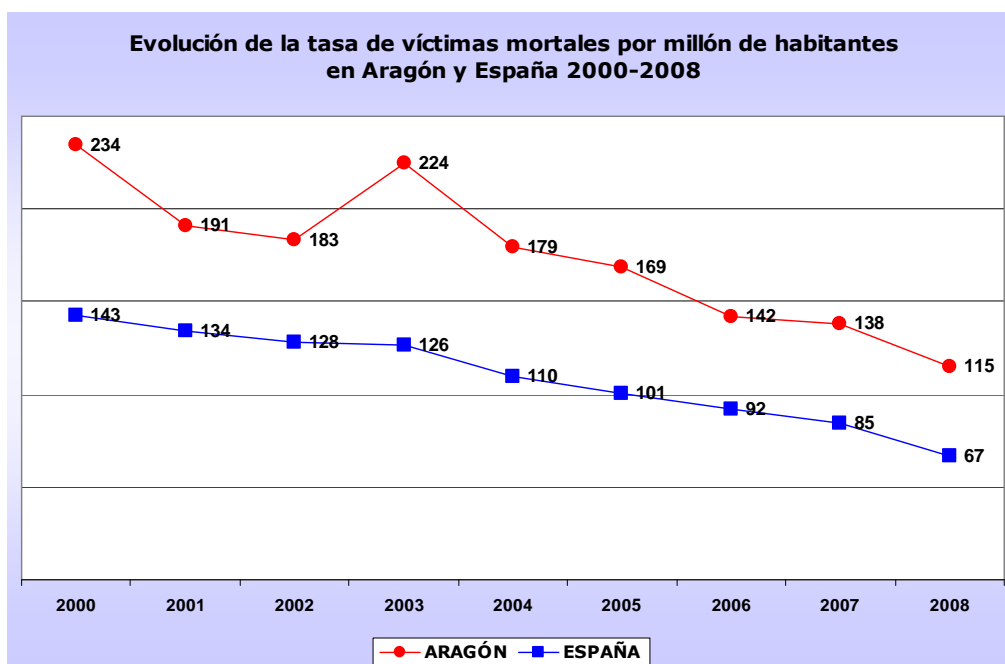
### 3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN

3.1	Epidemiología de la accidentalidad en Aragón
-----	--

## LAS VÍCTIMAS

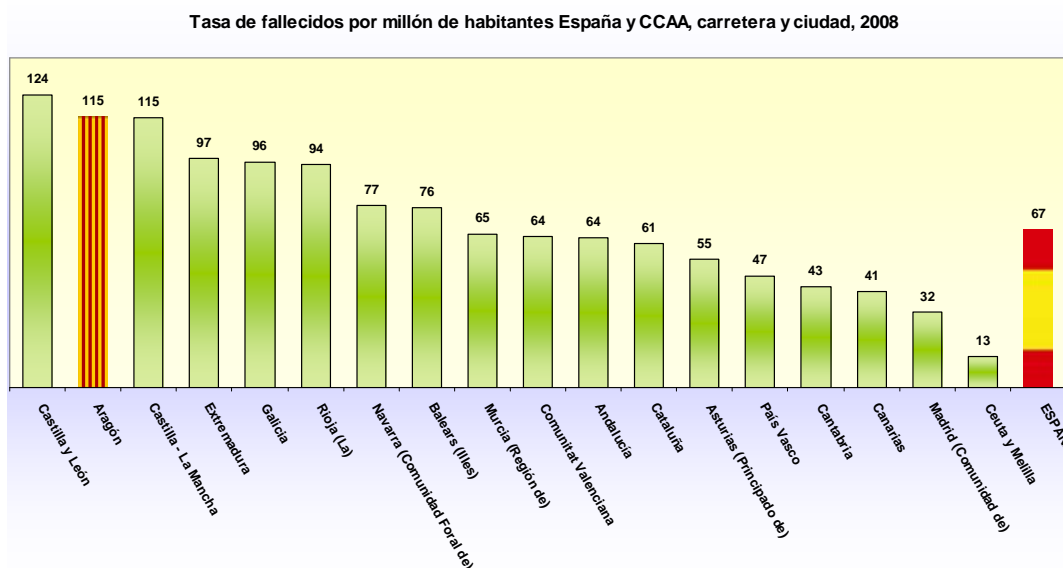
### LAS TASAS DE MORTALIDAD

La evolución de las tasas de mortalidad por accidente de tráfico por millón de habitantes en Aragón, experimentan un descenso progresivo y sustancial. Sin embargo, en comparación con el resto de CCAA nos situamos sólo por detrás de Castilla-León.



Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos en los Anuarios de Accidentes. DGT e INE

Las tasas en España, por Comunidades Autónomas, son las siguientes:



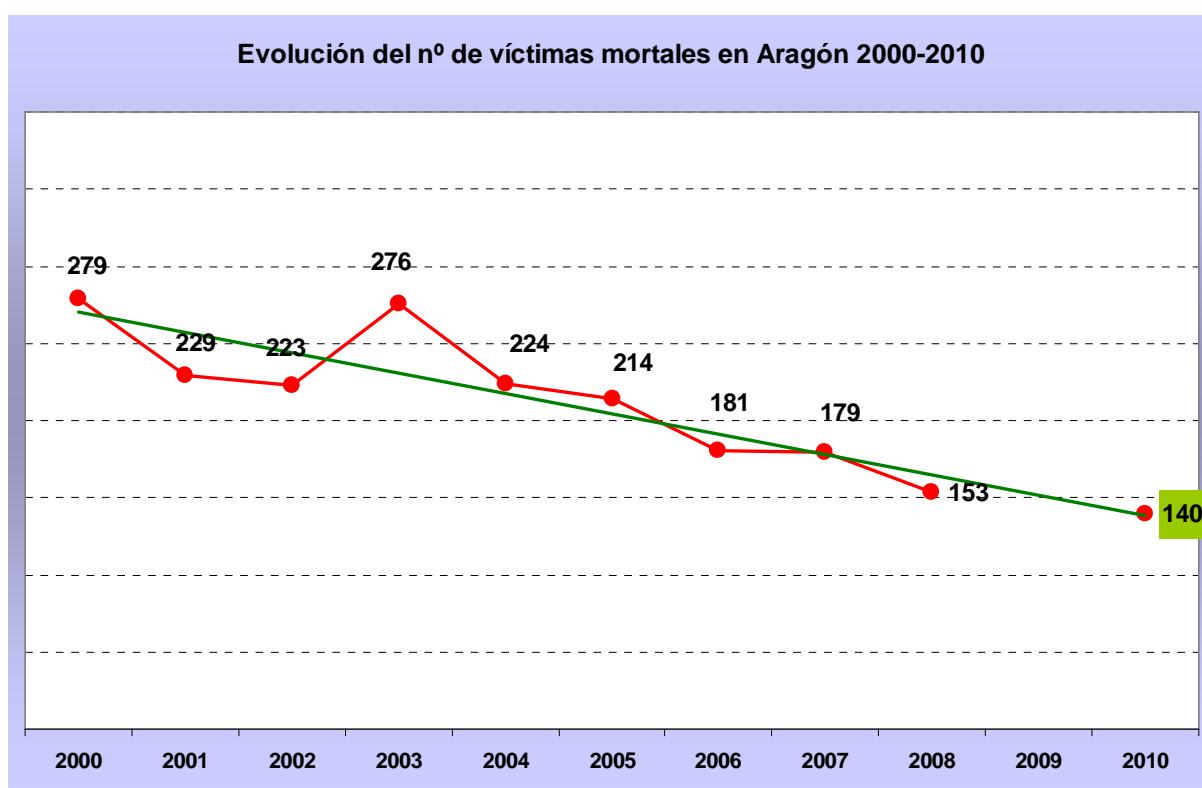
Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos en los Anuarios de Accidentes. DGT e INE



## LAS CIFRAS ABSOLUTAS

En cifras absolutas, la evolución de víctimas mortales en Aragón, exceptuando el año 2003, presenta una clara tendencia a la baja.

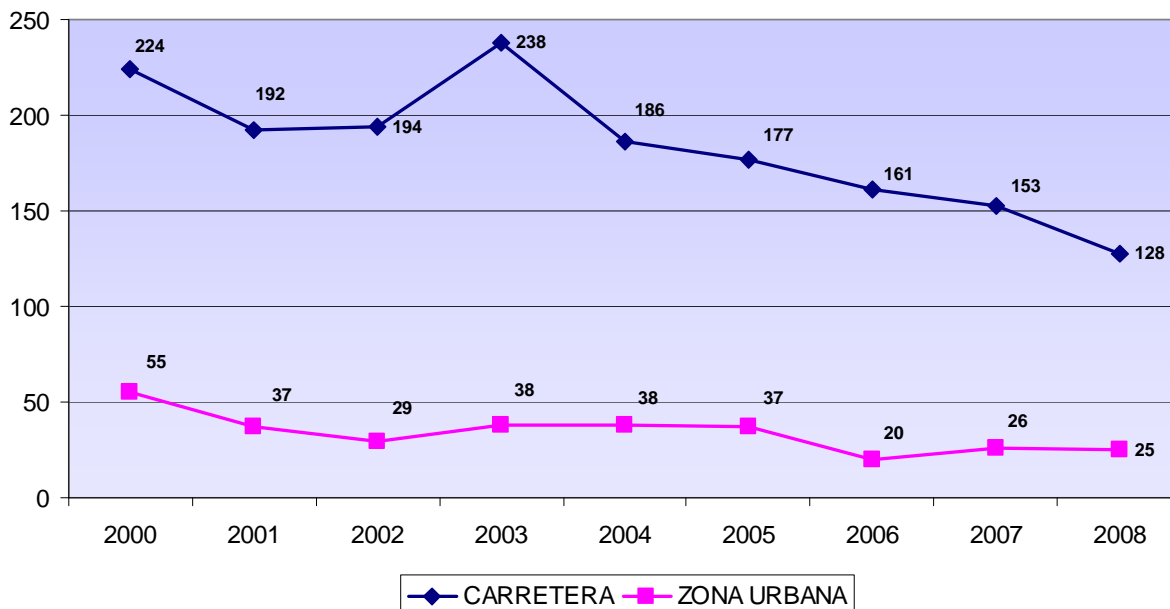
Si observamos la línea de tendencia de 2000 a 2010, estamos acercándonos a la cifra del compromiso adquirido que es el reducir a 140 el número de víctimas mortales.



Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de los informes de siniestralidad. DGT

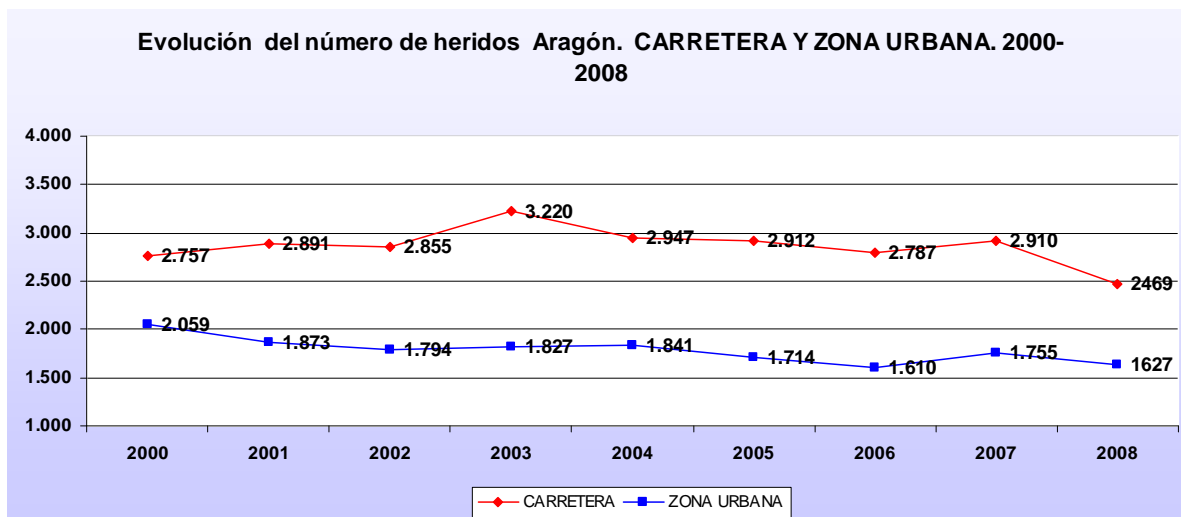
**Objetivo UE 2010**

**Evolución nº víctimas mortales en Aragón. Carretera y Zona Urbana. Año 2008**



Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de los informes de siniestralidad. DGT

**Evolución del número de heridos Aragón. CARRETERA Y ZONA URBANA. 2000-2008**



Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de los informes de siniestralidad. DGT

## EL ENTORNO

### La Red de Carreteras.

Según el anuario estadístico de 2008 del Ministerio de Fomento, el conjunto de las carreteras de Aragón estaba formado por 11.416 Kilómetros, distribuidos según su titularidad entre:

- Ministerio de Fomento: 2.418 km.
- Gobierno de Aragón: 5.667 km.
- Diputaciones Provinciales y otros Organismos: 3.331Km.

De la totalidad de la Red, sólo 729 Km. eran vías de gran capacidad (autopistas, autovías o carreteras de doble calzada). Su distribución según la anchura del pavimento es la siguiente:

- Carretera de una calzada de <de 5 m.: 3.093 km.
- Carretera de una calzada de 5 a 6,99 m.: 3.412 km.
- Carretera de una calzada de >de 6,99 m.: 4.180 km.
- Carretera de doble calzada: 64 km.
- Autovías libres: 508 Km.
- Autopistas de peaje: 157 Km.

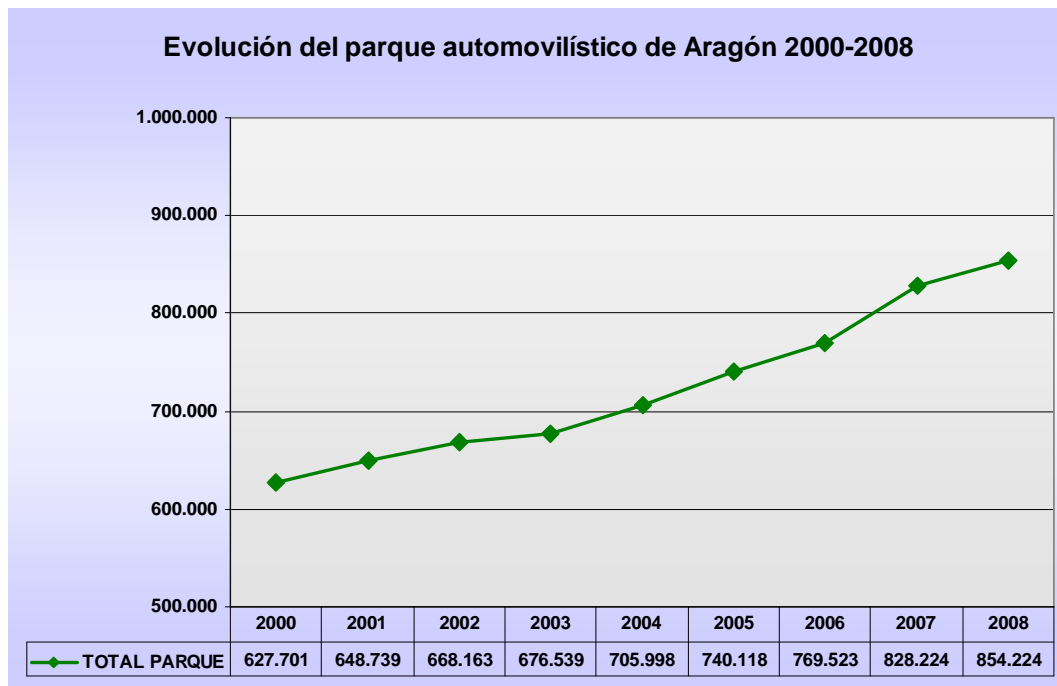
\* En Aragón, el **93,6%** de nuestras carreteras son **de una sola calzada** y de éstas, **el 27,1%** con anchuras **de menos de 5 metros**.

\* **El porcentaje de vehículos pesados en Aragón en la Red del Estado es del 20,2%**; en la **Red Autónoma** es el **13,6%** y en el **resto de la Red** el **8,2%**.

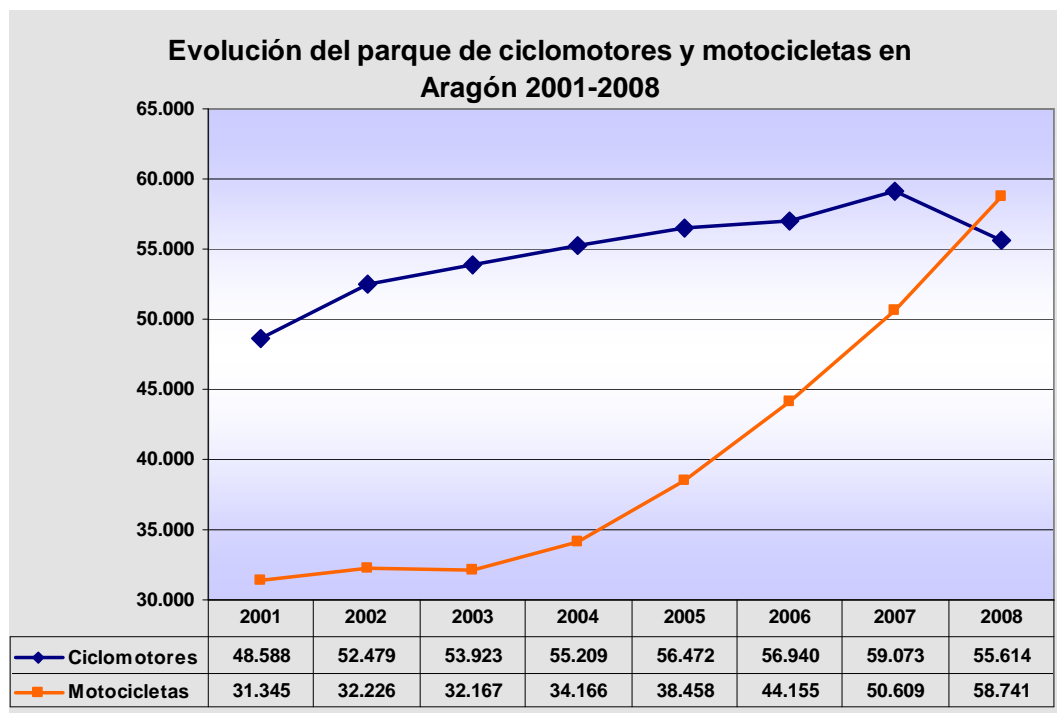
### El Parque Automovilístico.

Según el Anuario del Ministerio de Fomento, el parque de vehículos de Aragón a 31-XII-08, es el siguiente:

- **Total: 854.129 vehículos**
  - Motocicletas: 55.614
  - Turismos: 577.546
  - Camiones y Furgonetas: 175.806
  - Autobuses: 1.722
  - Tractores Industriales: 8.942
  - Otros vehículos: 34.499



Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de la DGT y Ministerio de Fomento.



Fuente: Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de las Estadísticas de Seguridad Vial. DGT

**\* El Reglamento General de Vehículos (RD. 2822/98) que entró en vigor el 27 de julio de 1999, implantó la obligación de matricular los ciclomotores, tanto los nuevos como los que ya venían circulando, en las Jefaturas Provinciales de Tráfico. El propio Reglamento estableció para la matriculación de los ciclomotores usados una serie de plazos, el último de los cuales finalizó el 27 de enero de 2002, publicándose, por primera vez en el anuario correspondiente al año 2001, la cifra correspondiente al parque de ciclomotores.**

## CIFRAS PROVISIONALES 2009

Elaboración Propia a partir de los datos obtenidos de la Base de Datos Arena de la Dirección General de Tráfico (víctimas contabilizadas a 24 horas)

<b>DATOS ARAGÓN</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Diferencias absolutas</b>	<b>Porcentaje incremento</b>
Número accidentes	11.137	9.390	-1.747	-15,7
Número de accidentes mortales	115	102	-13	-11,3
Número víctimas mortales	131	106	-25	-19,1
Número heridos graves	848	577	-271	-32,0
Número heridos leves	3.270	2.852	-418	-12,8
<b>TOTAL HERIDOS</b>	<b>4.118</b>	<b>3.429</b>	<b>-689</b>	<b>-16,7</b>

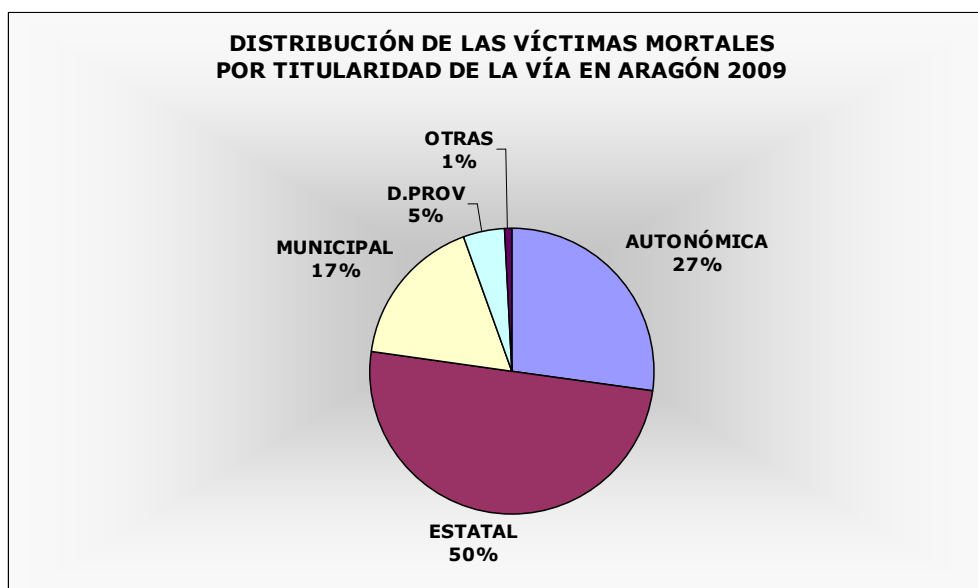
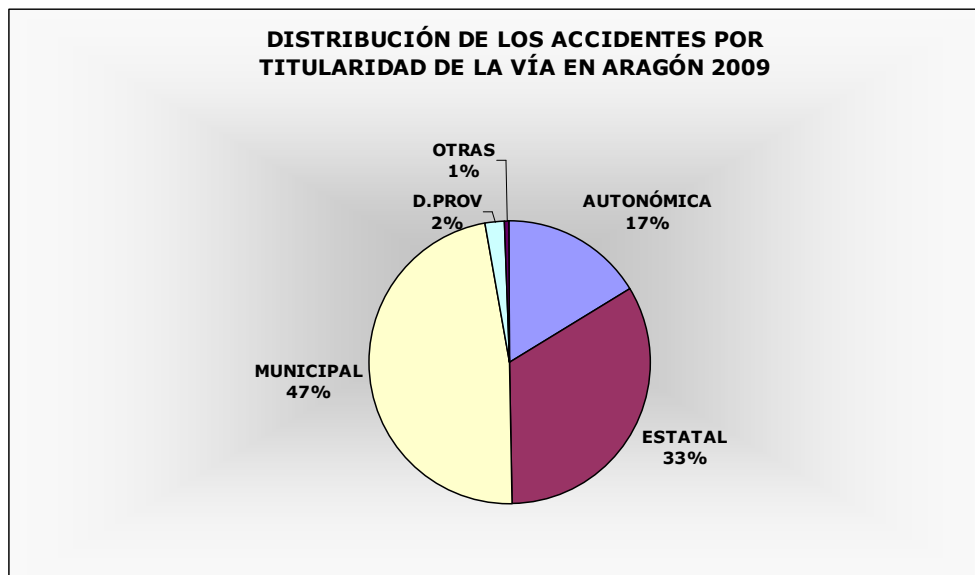
### **DISTRIBUCIÓN DE ACCIDENTES SEGÚN TITULARIDAD DE LA VÍA:**

<b>DATOS HUESCA 2009</b>	<b>AUTONÓMICA</b>	<b>ESTATAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	<b>DPH</b>	<b>OTRAS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TOTAL ACCIDENTES:</b>	699	917	182	36	19	<b>1.853</b>
<b>TOTAL VICTIMAS MORTALES</b>	13	16	4	0	0	<b>33</b>
<b>TOTAL HERIDOS GRAVES</b>	30	61	33	3	1	<b>128</b>
<b>TOTAL HERIDOS LEVES</b>	158	260	88	7	7	<b>520</b>

<b>DATOS TERUEL 2009</b>	<b>AUTONÓMICA</b>	<b>ESTATAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	<b>DPT</b>	<b>OTRAS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TOTAL ACCIDENTES:</b>	256	390	46	62	8	<b>762</b>
<b>TOTAL VICTIMAS MORTALES</b>	3	9	4	1	1	<b>18</b>
<b>TOTAL HERIDOS GRAVES</b>	26	29	12	6	1	<b>74</b>
<b>TOTAL HERIDOS LEVES</b>	82	110	16	11	3	<b>222</b>

<b>DATOS ZARAGOZA 2009</b>	<b>AUTONÓMICA</b>	<b>ESTATAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	<b>DPZ</b>	<b>OTRAS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TOTAL ACCIDENTES:</b>	595	1821	4227	105	27	<b>6.775</b>
<b>TOTAL VICTIMAS MORTALES</b>	13	28	10	4	0	<b>55</b>
<b>TOTAL HERIDOS GRAVES</b>	45	131	187	9	3	<b>375</b>
<b>TOTAL HERIDOS LEVES</b>	221	664	1163	50	12	<b>2.110</b>

<b>DATOS ARAGÓN 2009</b>	<b>AUTONÓMICA</b>	<b>ESTATAL</b>	<b>MUNICIPAL</b>	<b>DP</b>	<b>OTRAS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>TOTAL ACCIDENTES:</b>	1550	3128	4455	203	54	<b>9.390</b>
<b>TOTAL ACCIDENTES MORTALES</b>	28	51	18	4	1	<b>102</b>
<b>TOTAL VÍCTIMAS MORTALES</b>	29	53	18	5	1	<b>106</b>
<b>TOTAL HERIDOS GRAVES</b>	101	221	232	18	5	<b>577</b>
<b>TOTAL HERIDOS LEVES</b>	461	1034	1267	68	22	<b>2.852</b>



## VÍCTIMAS MORTALES EN ARAGÓN 2009\*:

DATOS ARAGÓN	2008	2009	Diferencias absolutas	Porcentaje incremento
Número víctimas mortales	131	106	-25	-19,1
Número accidentes mortales	115	102	-13	-11,3

DATOS ARAGÓN	AUTONÓMICA	ESTATAL	MUNICIPAL	DP	OTRAS	TOTAL
Víctimas mortales	29	53	18	5	1	<b>106</b>
Número accidentes mortales	28	51	18	4	1	<b>102</b>

ESTATALES	Nº VÍCTIMAS MORTALES	AUTONÓMICAS	Nº VÍCTIMAS MORTALES
N-II	10	A-122	3
N-232	7	A-123	2
A-2	5	A-131	2
A-23	5	A-1202	1
N-260	4	A-1209	1
N-211	3	A-121	1
N-234	3	A-1210	1
N-330	3	A-1212	1
N-121	2	A-1238	1
N-230	2	A-124	1
N-240	2	A-1241	1
N-420	2	A-125	1
A-68	1	A-127	1
AP-2	1	A-129	1
N-122	1	A-133	1
N-125	1	A-140	1
Z-40	1	A-1414	1
		A-176	1
		A-2208	1
		A-221	1
		A-224	1
		A-232	1
		A-2501	1
		A-2506	1
		A-2606	1

## POR SEXO

		%
Hombre	<b>80</b>	<b>75,5</b>
Mujer	<b>26</b>	<b>24,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>100,0</b>

## POR NACIONALIDAD

		%
Españoles	<b>111</b>	<b>84,7</b>
Extranjeros	<b>20</b>	<b>15,3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>131</b>	<b>100,0</b>

## POR SITUACIÓN EN EL ACCIDENTE

		%
Conductor	<b>70</b>	<b>66,0</b>
Pasajero	<b>18</b>	<b>17,0</b>
Peatón	<b>18</b>	<b>17,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>100,0</b>

## POR TIPO DE VEHÍCULO

		%
Turismo	55	<b>51,9</b>
Motocicletas y ciclomotores	20	<b>18,9</b>
Camión	14	<b>13,2</b>
Furgoneta	8	<b>7,5</b>
Tractor Agrícola	4	<b>3,8</b>
Cuadriciclo ligero	1	<b>0,9</b>
Autobús	2	<b>1,9</b>
Bicicleta	1	<b>0,9</b>
Desconocido	1	<b>0,9</b>
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>100,0</b>

## POR TIPO DE ACCIDENTE

		%
Colisión	<b>41</b>	<b>38,7</b>
Salida de Vía	<b>41</b>	<b>38,7</b>
Atropello	<b>18</b>	<b>17,0</b>
Otros	<b>6</b>	<b>5,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>100,0</b>



## **POR FACTOR CONCURRENTE**

		%
Distracción	<b>42</b>	<b>39,6</b>
Infracción de la norma	<b>25</b>	<b>23,6</b>
Velocidad Inadecuada	<b>24</b>	<b>22,6</b>
Otros	<b>15</b>	<b>14,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>100,0</b>

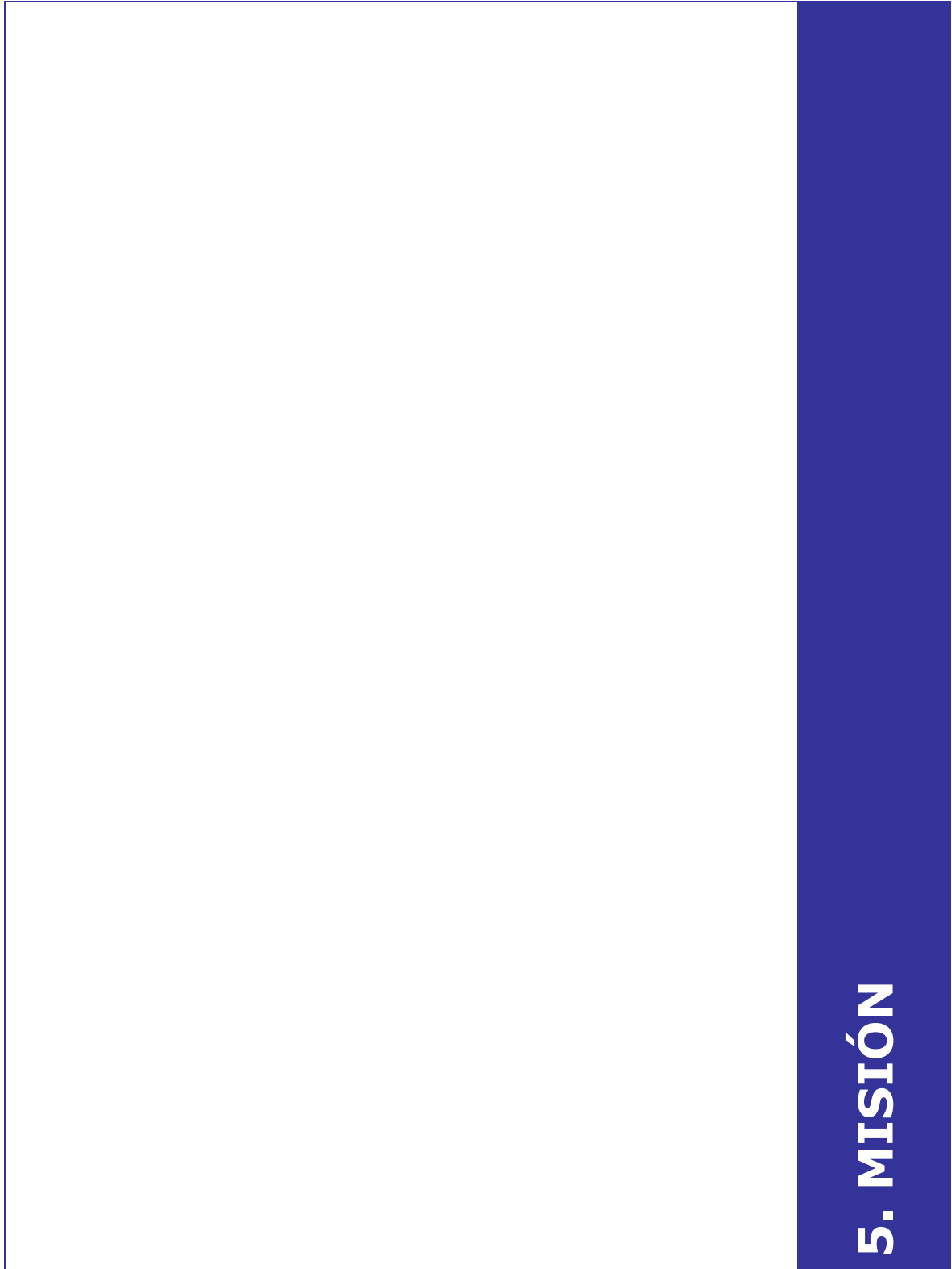
## **POR DÍA DE LA SEMANA**

		%
Lunes	<b>15</b>	<b>14,2</b>
Martes	<b>13</b>	<b>12,3</b>
Miércoles	<b>9</b>	<b>8,5</b>
Jueves	<b>21</b>	<b>19,8</b>
Viernes	<b>12</b>	<b>11,3</b>
Sábado	<b>13</b>	<b>12,3</b>
Domingo	<b>23</b>	<b>21,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>100,0</b>

## 4. VISIÓN

Debemos trabajar con la **VISIÓN** más lejana, que es la de **“EVITAR QUE SE PRODUZCAN MÁS ACCIDENTES DE TRÁFICO”**, mejorando así la calidad de vida de los aragoneses.

Esta visión representa el nivel de ambición más elevado y está basado en la convicción de que cada traumatismo grave causado por un accidente de tráfico es inaceptable y éste será el horizonte sobre el que deberán pilotar nuestras políticas y estrategias de seguridad vial.



## 5. MISIÓN

¿Qué nivel de seguridad vial aspiramos a tener en Aragón?

El Gobierno de Aragón asume el reto de elaborar y poner en marcha un Plan Integral con la **MISIÓN** de **DISMINUIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO Y MINIMIZAR SUS CONSECUENCIAS.**

	<b>6. OBJETIVO GLOBAL</b>
--	---------------------------

**REDUCIR A LA MITAD EL NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES Y HERIDOS GRAVES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO**, tanto en las carreteras como en zonas urbanas aragonesas y **SITUAR A ARAGÓN EN LA MEDIA ESPAÑOLA EN TASAS DE MORTALIDAD** por accidente de tráfico por millón de habitantes.

## 7. OBJETIVO OPERATIVOS



**1. Proteger a los usuarios más vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas, garantizando una convivencia pacífica entre los distintos modos de movilidad.**

- 1.1. Reducción del número de víctimas por atropello.
- 1.2. Reducción del número de víctimas en el colectivo de motociclistas.
- 1.3. Aumento del uso de medidas de protección infantil.

**2. Carreteras y entornos más seguros.**

- 2.1. Reducción del número de víctimas en accidente "in itinere".
- 2.2. Reducción del número de víctimas en carretera convencional y zona urbana.
- 2.3. Reducción del número de accidentes con vehículos agrícolas.

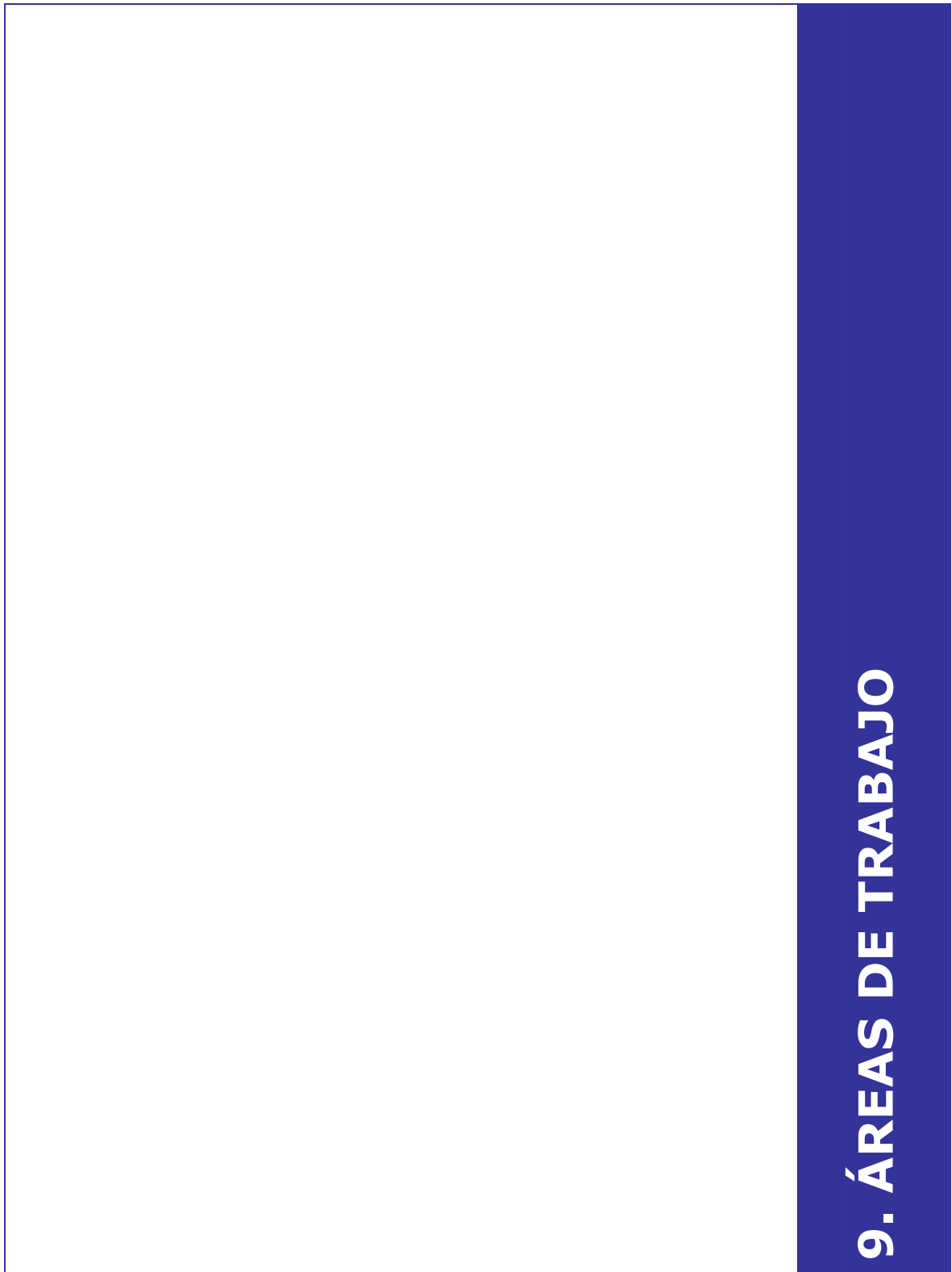
**3. Mejorar el nivel de información, educación, formación y responsabilidad de los aragoneses en materia de seguridad vial.**

- 3.1. Reducción del número de víctimas por exceso de velocidad y distracciones.
- 3.2. Aumento del conocimiento y puesta en práctica de medidas de autoprotección de las personas mayores.
- 3.3. Aumento del nivel de implicación de la sociedad aragonesa en la seguridad vial.

## 8. LINEAS ESTRATÉGICAS

Las líneas estratégicas están organizadas en cuatro áreas transversales:

1. **El fortalecimiento del marco legal y normativo**, apoyando la vigencia de las principales normas de seguridad y formas de garantizar su cumplimiento, implementando las medidas reconocidas como necesarias y convergiendo necesariamente con los objetivos de seguridad vial a nivel europeo y español.
2. **El fortalecimiento de las capacidades técnicas y de innovación** La incorporación sistemática de la innovación para asegurar la eficiencia, efectividad, impacto, persistencia y sostenibilidad de las medidas del Plan. Este Plan pretende incorporar a la innovación como herramienta básica y seña de identidad en todas sus líneas de actuación.
3. **El fortalecimiento de la participación pública y de la sociedad civil**, impulsando la máxima implicación social y promoviendo la participación activa en la elaboración del Plan y en el desarrollo, manteniendo y potenciando el debate público y político y procurando la capilaridad de las acciones a todo el territorio aragonés. Importante buscar el apoyo de las asociaciones de víctimas y de los medios de comunicación.
4. **El fortalecimiento de la coordinación** interinstitucional e intersectorial creando mecanismos de comunicación e intercambio de información para conseguir la necesaria cooperación entre las distintas administraciones, municipales, autonómicas y estatal y los distintos sectores implicados.



## 9. ÁREAS DE TRABAJO

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tráfico o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas.

En el conjunto de acciones que conforman la seguridad vial distinguimos cinco áreas de intervención.

Para establecer estas áreas, nos hemos basado en los diferentes ámbitos que se recogen en otros planes y estrategias de España y de Europa.

A continuación, aparecen las áreas y los contenidos básicos sobre los que se debatirá en cada uno de los grupos de trabajo que van a participar en el proceso

## **1. Infraestructuras Seguras**

La infraestructura viaria es un factor de riesgo de los accidentes de tráfico y por tanto se trata como un elemento esencial de la Seguridad Vial.

El futuro en el diseño de nuestras infraestructuras es conseguir unas carreteras más seguras que perdonen la vida y den una segunda oportunidad en caso de accidente

## **2. Seguridad de los usuarios**

Las lesiones suponen hoy en día uno de los problemas de salud pública más graves en el mundo, debido al impacto humano y económico no sólo de las que derivan en muerte, sino también de las causantes de dolor, sufrimiento y posiblemente discapacidades para toda la vida.

Según datos de la organización Mundial de la Salud (OMS) se estima que anualmente mueren en el mundo cerca de 1.200.000 personas a consecuencia de las lesiones. De entre éstas, un 25% están asociadas al tráfico. Más del 50% de las muertes derivadas del tráfico afectan a adultos jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 44 años. Entre los niños de 5 a 14 años y los jóvenes de 15 a 29 años son la segunda causa de muerte en el mundo.

Históricamente, los accidentes se trataron como una consecuencia inevitable del transporte vial, desde que se aplica el modelo de salud pública a la prevención de lesiones se ha demostrado como éstas se pueden prevenir y por tanto, reducir su gravedad.

### **3. Seguridad de los vehículos**

La seguridad de los vehículos es un factor muy importante a tener en cuenta puesto que cuanto más seguro sea un vehículo menos probabilidades de tener lesiones graves en caso de accidente.

Cuando hablamos de seguridad de los vehículos tenemos que diferenciar entre la seguridad Primaria o Activa y seguridad Secundaria o Pasiva.

Por Seguridad Primaria se entienden todas aquellas características y sistemas que ayudan al conductor a evitar los accidentes. Esto engloba todo lo referente a seguridad de mantenimiento del estado del vehículo, seguridad de marcha y seguridad de percepción o de manejo.

Por Seguridad Secundaria se entienden todas aquellas características, sistemas y elementos que, en el instante en que se produce un Accidente, contribuyen a mitigar las consecuencias del mismo sobre los ocupantes del vehículo o sobre los usuarios vulnerables.

Por tanto entendemos que ir hacia vehículos más seguros disminuyen tanto la probabilidad de sufrir un accidente como la gravedad de las lesiones en caso de que se produzca.

### **4. Tratamiento post-accidente**

El 40 por ciento de las discapacidades que se producen en España están causadas por accidentes de circulación y afectan, principalmente, a un rango de población entre los 18 y los 45 años.

A pesar de que el avance médico logra salvar vidas y reducir el alcance de las lesiones provocadas, la ruptura de trayectorias vitales alcanza a todos los grupos poblacionales.

Las implicaciones personales, familiares y sociales de los accidentes de tráfico alcanzan una gran trascendencia, tanto por el carácter mixto de las secuelas discapacitantes, como por la imposibilidad de acceder a tratamientos especializados que reduzcan el impacto del accidente y garanticen una mejor calidad de vida para el afectado y sus familias.

### **5. Información, Comunicación y Concienciación**

La generación de información del alcance de los accidentes de tráfico, así como la investigación de sus causas y del alcance de sus consecuencias debe ser una prioridad para mejorar la seguridad vial.

En Aragón debemos comenzar por recoger y disponer de datos fiables y protocolos explícitamente consensuados con estándares internacionales, para poder realizar comparaciones y estudios dinámicos, ya que sin una buena

información las decisiones pueden no ser las correctas y los ciudadanos pueden no entender las medidas aplicadas.

Es importante que además esta información apoyada en datos y estudios sea accesible para todos los ciudadanos y que se de la posibilidad de seguir opinando y colaborando.

Por último se considera imprescindible el apoyo de las asociaciones de víctimas y de los medios de comunicación para mantener un alto nivel de sensibilización y concienciación en la sociedad con el problema de la siniestralidad vial.

## 10. ACTUACIONES



10.1	Propuesta de líneas de actuación
------	----------------------------------

Se hace una primera aproximación a las principales líneas de actuación del "Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón".

Estas son susceptibles de mejora, ampliación, concreción o eliminación, tal y como se indica en la ficha de aportaciones.

Del desarrollo de las líneas de actuación fijadas en cada una de las áreas colgarían las actuaciones a poner en marcha y que se materializarían en Planes de Acción con una vigencia a determinar.

### **10.1.1 INFRAESTRUCTURAS SEGURAS**

- ❖ Gestión de la movilidad segura y sostenible.
- ❖ Evaluación de Infraestructuras y su impacto sobre la Seguridad Vial.
- ❖ Trazado de seguridad vial que contribuya a prevenir lesiones.
- ❖ Fomento del uso de los modos de transporte más seguros, incluido el transporte público.
- ❖ Estudios de Movilidad y la Accidentalidad
- ❖ Diseño Viario.
- ❖ Seguridad en Intersecciones.
- ❖ Señalización.
- ❖ Zonas Urbanas: accesos y travesías.

### **10.1.2. SEGURIDAD DE LOS USUARIOS**

- ❖ Mejora de la conducta de los usuarios de las vías.
- ❖ Información, formación, educación, reeducación, y responsabilidad de los aragoneses en relación con la movilidad (en todos los niveles educativos y grupos de edad).
- ❖ Protección de los usuarios vulnerables (motoristas, ciclistas y peatones).
- ❖ Seguridad vial en las empresas.
- ❖ Formación específica en materia de Seguridad vial para grupos de riesgo: niños, jóvenes, mayores, motoristas, tractoristas...
- ❖ Vigilancia de medidas de autoprotección.
- ❖ Gestión de la velocidad.
- ❖ Prevención y tratamiento de lesiones desde el punto de vista de salud pública.
- ❖ Promoción de planes de seguridad vial municipales.

### **10.1.3. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS**

- ❖ Mejora de la seguridad activa y pasiva de los vehículos.
- ❖ Fomento de investigación, innovación y desarrollo.
- ❖ Creación de vehículos más sostenibles y seguros que aseguren la protección de sus ocupantes y el nivel de emisiones.
- ❖ Investigación de los accidentes de tráfico más graves ocurridos en Aragón.
- ❖ Promoción de vehículos seguros.
- ❖ Inspección técnica de vehículos.
- ❖ Seguridad de los vehículos agrícolas.
- ❖ Registro de vehículos.

### **10.1.4. TRATAMIENTO POST ACCIDENTE**

- ❖ Provisión de asistencia adecuada a los lesionados durante el accidente, mientras permanezcan las secuelas y a los enfermos cronicados.
- ❖ Primeros auxilios y asistencia inmediata y coordinada a las personas lesionadas y a las víctimas de accidentes de tráfico: gestión del proceso asistencial.
- ❖ Apoyo y ayuda institucional a víctimas y familiares de víctimas.
- ❖ Creación de una Red de apoyo psicosocial al afectado.
- ❖ Ley de tiempos mínimos de rescate.
- ❖ Apoyo técnico al poder judicial.
- ❖ Coordinación servicios de emergencia.
- ❖ Cobertura rehabilitadora.

### **10.1.5. RECOGIDA, ANÁLISIS Y DIVULGACIÓN DE LOS DATOS**

- ❖ Uso avanzado de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC).
- ❖ Desarrollo de sistemas automatizados de recogida de información.
- ❖ Análisis de datos de accidentes.
- ❖ Investigación de accidentes.
- ❖ Comunicación y difusión de la información.
- ❖ Coordinación entre actores.

- ❖ Participación social.
- ❖ Acceso a la información.
- ❖ Acciones de sensibilización y concienciación.
- ❖ Agencia Líder de Seguridad Vial.

## 10.2 Propuesta de actuaciones

Se hace una primera aproximación a las **actuaciones** del “*Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón*”, elaborada a partir de las aportaciones recibidas por las diferentes entidades consultadas y de las aportaciones del grupo de expertos.

Estas son susceptibles de mejora, ampliación, concreción o eliminación, tal y como se indica en la ficha de aportaciones.

Las actuaciones **deberán ser temporalizadas** según su prioridad en **corto, medio o largo plazo** por los grupos de trabajo, con el objeto de ser propuestas para su ejecución en los sucesivos **Planes de Acción**.

### 10.1.1 INFRAESTRUCTURAS SEGURAS

- ❖ Caracterización de la red viaria y del tráfico.
- ❖ Gestión de tramos de concentración de accidentes y aplicación de medidas de bajo coste.
- ❖ Programa de reducción de la accidentalidad por salida de vía.
- ❖ Programa de adecuación del equipamiento (señalización vertical, señalización horizontal, balizamiento, iluminación y sistemas de contención).
- ❖ Programa de mejora de la seguridad en travesías intersecciones y accesos.
- ❖ Programa de mejora de la seguridad de los usuarios vulnerables.
- ❖ Anejos de seguridad vial en proyectos de conservación.
- ❖ Programa de reducción de la accidentalidad con fauna.
- ❖ Programa de implantación de medidas preventivas (auditorias de seguridad vial, evaluaciones de impacto,...).
- ❖ Aplicar la directiva europea sobre auditorias de S. Vial a alguna carretera.
- ❖ Mejorar la seguridad de los accesos a poblaciones con clara referencia para el usuario: reductores de velocidad, cambio en la infraestructura...etc.
- ❖ Mejora de las paradas del transporte público en las vías secundarias.
- ❖ Protección de los accesos a las vías secundarias (protección de arcenes).

- ❖ Incluir, en los nuevos proyectos de infraestructuras viarias, la obligatoriedad de presentar una auditoría en seguridad vial de dichos proyectos.
- ❖ Mejoras de arcenes y márgenes de vías, en vías de doble sentido de circulación, es decir secundarias.
- ❖ Instalación de badenes elevados, con el objetivo de reducir la velocidad en travesías y calles de los cascos urbanos
- ❖ Actuaciones sobre las carreteras rurales

### **10.1.2. SEGURIDAD DE LOS USUARIOS**

- ❖ Implementación de Zonas 30.
- ❖ Entornos seguros en los colegios.
- ❖ Limpieza de arcenes en carreteras donde circulan ciclistas.
- ❖ Concienciar a los padres en los hospitales de la importancia del SRI: Primer viaje seguro.
- ❖ Fomentar los trabajos sustitutorios de penas por delito vial.
- ❖ Programa de formación de seguridad vial en las empresas.
- ❖ Programa de información a la tercera edad en centros de salud y centros de día.
- ❖ Fomentar el conocimiento de las nuevas tecnologías entre los conductores al adquirir un nuevo vehículo.
- ❖ Puesta en marcha de planes de movilidad sostenibles en los polígonos industriales.
- ❖ Plan de formación e información sobre la accidentalidad *in itinere*.
- ❖ Introducir en los protocolos y guías de seguridad y actuación en prevención de riesgos laborales la variable seguridad vial.
- ❖ Formación a formadores de riesgos laborales en seguridad vial.
- ❖ Formación a los empresarios en cultura empresarial preventiva en esta materia.
- ❖ Formación a conductores profesionales de personas, de mercancías.
- ❖ Formación a los vendedores de vehículos sobre los sistemas de seguridad de los mismos.
- ❖ Modificación y mejora del nivel de formación y de los requisitos en las pruebas de las aptitudes necesarias para la obtención del permiso de conducir y sus posteriores renovaciones.
- ❖ Programa de BUS nocturno en pueblo y comarcas, especialmente en sábado y fiestas.

- ❖ Mejora de los pasos de peatones. En travessías poniendo pasos sobreelevados, en zonas urbanas reduciendo la distancia de paso, en aquellos que no tengan semáforo, mediante la construcción de orejas, que por un lado mejoran la visibilidad en la intersección y por otro reducen la distancia del paso de peatones facilitando su cruce. Esto también se puede aplicar a travessías.
- ❖ Estudios y planes específicos para polígonos industriales.
- ❖ Construcción de parques de seguridad vial en colaboración con las Policías Locales de los distintos municipios.
- ❖ Elaboración de materiales de seguridad vial adaptados a cada tramo de edad en la etapa educativa, incluyendo la Universidad.
- ❖ Detectar zonas de población envejecida y actuar en la mejora de su movilidad para evitar prácticas de riesgo en dicha población (cruzar fuera de los pasos, caminar por carreteras si visibilidad)
- ❖ La creación de un centro de demostración de tecnologías de realidad aumentada para la mejora de la conducción.
- ❖ Diseño de herramientas y recursos metodológicos en educación y seguridad vial.
- ❖ Actualización de procedimientos de Seguridad Vial en el 061 Aragón
- ❖ Formación en Seguridad vial para los técnicos de juventud
- ❖ Concienciación y prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas
- ❖ Elaborar guías para profesorado, alumnado, así como padres y madres, sobre prevención de accidentes
- ❖ Construcción de un parque de tráfico, como espacio para impartir periódicamente educación a los escolares, donde se puedan hacer escenificaciones de situaciones de tráfico
- ❖ Reciclaje de conductores cada 5 años

### **10.1.3. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS**

- ❖ Fomento a la renovación del parque de vehículos.
- ❖ Plantear acciones educativas a distintos niveles de enseñanza.
- ❖ Establecer una base de datos de vehículos censados y sobre los que son inspeccionados en la ITV.
- ❖ Aumentar el número de puntos de Inspección e incentivar las inspecciones mediante descuentos, incluso de exención de coste para buenos conductores.
- ❖ Fomentar la renovación del vehículo por otros más seguros y menos contaminantes.

- ❖ Fomentar el uso de car-sharing, estableciendo sistemas de alquiler de vehículos de bajo coste, que además sean eléctricos.
- ❖ Investigación para la implantación de sistemas de limitación de velocidad en los vehículos diferenciando las zonas de uso por las que circulan los vehículos (limitador de velocidad inteligente).
- ❖ Investigación tendente al diseño de vehículos autoguiados en vías determinadas.
- ❖ Aplicación de tecnologías para la reducción del impacto ambiental.
- ❖ I+D+I en seguridad primaria de vehículos: control de velocidad, asistencia a la frenada, sistemas anticollisión, sensorización, monitorización de ocupantes y vehículos,...
- ❖ I+D+I en seguridad secundaria de vehículos: materiales estructurales de elevada capacidad de absorción de energía y revestimientos interiores de baja agresividad personal, entre otras líneas.

#### **10.1.4. TRATAMIENTO POST ACCIDENTE**

- ❖ Cursos de formación para atención para los profesionales y voluntarios intervinientes en el accidente.
- ❖ Creación de unidades especializadas de agudos.
- ❖ Cobertura rehabilitadora adecuada en centros especializados en tratamiento integral.
- ❖ Creación de centros especializados para enfermos crónicos y/o concertación de plazas.
- ❖ Atención y orientación legal, psicológica y médica para víctimas y familiares.
- ❖ Tratamiento y apoyo psicológico a familiares de víctimas de accidentes de tráfico.
- ❖ Creación de un equipo de micro investigación de accidentes de tráfico que sirva de apoyo a los jueces en los juicios y formen en si un cuerpo forense sobre investigación de accidentes de tráfico.

#### **10.1.5. RECOGIDA, ANÁLISIS Y DIVULGACIÓN DE LOS DATOS**

- ❖ Estudio para conocer la movilidad en la red de carreteras de Aragón en caso de no disponer de datos de movilidad.
- ❖ Creación de una plataforma Web de información que contenga:
  - datos agregados y que sean accesibles e investigables y siempre respetando la normativa vigente sobre la confidencialidad de los mismos.



- información actualizada sobre datos de accidentes de tráfico en la comunidad autónoma y sus municipios, así como la evolución de los resultados del plan en el tiempo.
  - del estado actual de las carreteras.
  - Foro Abierto de innovación en Seguridad Vial
  - propiciar el intercambio automático de información entre los actores del sistema
  - Incluir de forma explícita acciones y herramientas de apoyo a pequeños municipios y comarcas ... por ejemplo una herramienta "cloud computing" para recoger información municipal sobre seguridad vial y gestión del tráfico o el desarrollo de un minicentro de gestión de infracciones para pequeños municipios
- ❖ Elaboración de campañas de seguridad vial centradas en aspectos concretos obtenidos de datos reales de accidentes de tráfico en Aragón.
  - ❖ Realización de campañas concretas para los problemas concretos detectados en el diagnóstico de la situación en Aragón.
  - ❖ Contacto con los medios informativos para recavar su apoyo en la difusión de la información y dar la atención y el tratamiento adecuado a las informaciones sobre accidentes de tráfico.
  - ❖ Establecer canales para colaborar con el resto de administraciones, compartir la información y establecer acuerdos de colaboración.
  - ❖ Utilizar estándares internacionales para los datos que permitan caracterizarlos accidentes.
  - ❖ Utilizar herramientas estándares de "BI -Business Intelligence" para el estudio de la accidentabilidad
  - ❖ Desarrollar un sistema automatizado de recogida de información en infraestructuras viarias (y de coberturas de redes de comunicaciones) por ejemplo sustituyendo los aforadores temporales por sistemas continuos y estáticos de captación de información por visión o preparar un vehículo sensorizado como el RAC o Google Street View
  - ❖ Incluir acuerdos con organismos que tiene sistemas de gestión distribuidos por el territorio como la CHE, Sirasa o Sodemasa.
  - ❖ Asegurar de la calidad de la cartografía estándar en las rutas aragonesas: Acuerdos con compañías como TomTom, NavStar, Google...
  - ❖ Open Innovation/Open Government7 ... exportación de los datos de titularidad de carreteras para la consulta de ayuntamientos, empresas, asociaciones y ciudadanos habilitando la posibilidad de que desarrollen por su cuenta herramientas 2.0 como mash-up's en Google Maps.

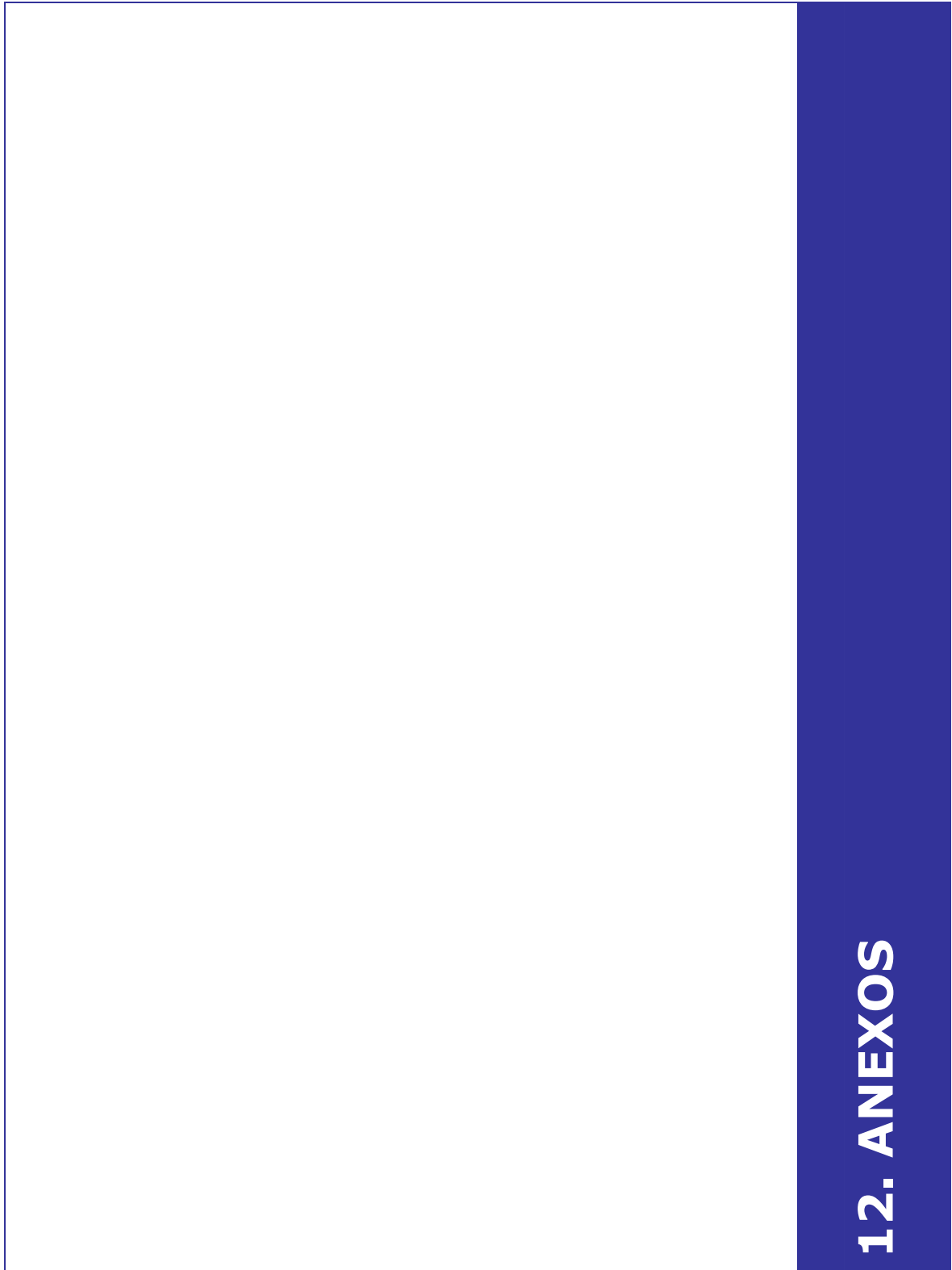
- ❖ Formación técnica para periodistas, políticos y concienciadores.
- ❖ Concursos de ideas para mejorar la seguridad vial
- ❖ Inclusión de la seguridad vial como tema prioritario de debate y trabajo en las asociaciones universitarias a través de jornadas, estudios, conferencias, congresos,...
- ❖ Inclusión de la seguridad vial en la agenda académica universitaria
- ❖ Vincular la seguridad vial con mecanismos de difusión al público, como el cine, desarrollando mesas redondas y coloquios con los autores, proyectando cortes de películas.
- ❖ Difusión y comunicación de campañas externas sobre seguridad vial para hacer llegar el mensaje a los jóvenes
- ❖ Integración de acciones en materia de seguridad vial, en el III Plan Autonómico de I+D+I de conocimientos de Aragón
- ❖ Elaboración sistemática de datos estadísticos de interés para Aragón, elaborando publicaciones anuales y manteniendo los indicadores existentes en la web del IAEST
- ❖ I+D+I en herramientas para la recogida de datos y transmisión de información, sistemas de localización y comunicación.
- ❖ Aprovechar las capacidades tecnológicas multidisciplinares, el carácter público y la estrecha relación con la comunidad científica y el tejido industrial del ITA para ponerlo a disposición de los gestores del Plan de forma transversal, en especial desarrollando una labor de asesoría en materia de innovación TIC, identificando las mejores prácticas y evaluando en términos de eficiencia y eficacia los aspectos y/o las propuestas del Plan que incluyan TIC

# 11. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

## **INDICADORES DE EVALUACIÓN**

Se propone trabajar en los distintos grupos los indicadores y datos de los que deberíamos disponer para evaluar los distintos planes de acción.

Deben ser indicadores de estándares internacionales para que sean medibles y comparables.



**12. ANEXOS**

<b>ANEXOS</b>	
<b>ANEXO I. La planificación en seguridad vial en Europa y España</b>	
<b>I.1. Las políticas de seguridad vial en Europa</b>	
I.1.1. Programas Nacionales de Seguridad Vial en Noruega	
I.1.2. Programas Finlandeses de Seguridad Vial	
I.1.3. Estrategia de Seguridad Vial de Noruega	
I.1.4. Estrategia de Seguridad Vial de Reino Unido	
<b>I.2. Las políticas de seguridad vial en España</b>	
I.2.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 (España)	<b>57</b>
I.2.2. Plan de Seguridad Vial 2005-2007 (Cataluña)	
I.2.3. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 (País Vasco)	
I.2.4. Estrategia Navarra de Seguridad Vial 2005-2012	
I.2.5. Estrategia de Seguridad Vial en Castilla y León 2004-2008	
I.2.6. Plan Global de Seguridad Vial (Valencia)	
I.2.7. Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010	
I.2.8. Plan Integral de atención a los Accidentes en Andalucía	

<p><b>ANEXO II. La conveniencia de realizar planes estratégicos</b></p> <p><b>II.1. ¿Por qué es necesario planificar la seguridad vial?</b></p> <p><b>II.2. Recomendaciones para su elaboración</b></p> <p>II.2.1. Recomendaciones de la OMS y el Banco Mundial</p> <p>II.2.2. Recomendaciones de la Comisión Social y Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico</p> <p>II.2.3. Recomendaciones del Banco Mundial</p> <p>II.2.4. Recomendaciones de la Asociación Global para la Seguridad Vial</p> <p>II.2.5. Recomendaciones del Consejo Europeo de Ministros de Transporte</p> <p>II.2.6. Recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico</p> <p>II.2.7. Recomendaciones de la Prevención Ruttera Internacional</p> <p>II.2.8. Recomendaciones de la Asociación Mundial de la Carretera</p>	<p><b>81</b></p>
<p><b>ANEXO III. Actuaciones que se realizan actualmente en Aragón</b></p> <p>IV.1. Actuaciones en materia de infraestructuras</p> <p>IV.2. Actuaciones que se realizan en materia de educación y formación vial</p> <p>IV.3. Actuaciones que se realizan en materia de seguridad de los vehículos</p> <p>IV.4. Actuaciones que se realizan en materia de atención post-accidente</p> <p>IV.5. Actuaciones que se realizan en materia de sensibilización</p>	<p><b>95</b></p>
<p><b>ANEXO IV. Agentes participantes</b></p> <p>V.1. Los actores implicados en la Seguridad Vial.</p> <p>V.2. Grupo de Expertos.</p> <p>V.3. Grupos de Trabajo.</p>	<p><b>111</b></p>

<b>ANEXO V. Calendario de reuniones de los Grupos de Trabajo.</b>	<b>127</b>
---	------------



## ANEXO I

---

# La planificación de la seguridad vial en Europa y España

## I.1. LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL EN EUROPA

Las políticas de seguridad vial de la Unión Europea constituyen el marco de referencia para el diseño y la puesta en marcha de una gran parte de las estrategias de seguridad vial.

La Comisión Europea, así como el Parlamento Europeo y el Consejo, actúan en el campo de la seguridad vial en virtud de las atribuciones que se derivan de los elementos legislativos básicos de la UE (Tratado de París, Tratado de Roma, Tratado de Maastricht, Tratado de Niza).

Las acciones más destacadas de la UE en materia de seguridad vial, han sido:

- ❖ El Informe Girondeau (1990). Documento que define la política europea de Seguridad Vial y que reconoce explícitamente la importancia de la intervención pública en la mejora del comportamiento de los conductores. Incluye medidas técnicas e intervenciones oportunas a nivel comunitario.
- ❖ El Libro Blanco de Transportes de la Comisión Europea (2001). En este documento se integra la política de transporte con la seguridad vial.
- ❖ Los programas europeos de acción en Seguridad Vial (1993-1996, 1997-2001, 2002-2010).
- ❖ La Carta Europea de Seguridad vial (2004). En el anexo de ciudades y regiones se indica que "el compromiso de hacer las calles más seguras para los ciudadanos debe reflejarse en los presupuestos".

Las dos últimas acciones de la Comisión Europea en materia de seguridad vial son:

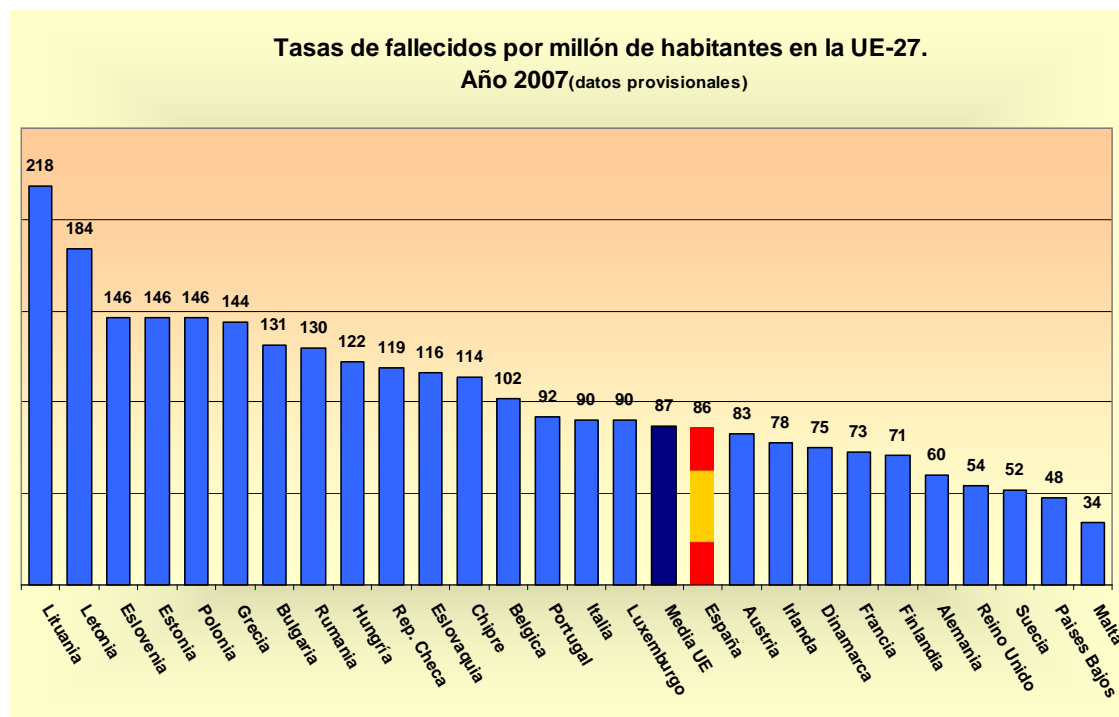
- ❖ **La iniciativa eSafety** tiene como objetivo la mejora de la seguridad vial mediante el desarrollo y difusión de nuevos sistemas de seguridad de los vehículos basados en las tecnologías de la información y la comunicación. Trabaja en los siguientes ámbitos:
  - Información del tráfico en tiempo real
  - Los datos sobre causas de accidentes
  - Seguridad Electrónica de los vehículos pesados
  - Hoja de ruta de la investigación en seguridad electrónica
  - Sistemas de comunicación entre vehículos y entre el vehículo y la vía
  - La promoción de sistemas *eSafety*
  - La cooperación internacional en este ámbito

Algunas tecnologías *eSafety* son: la llamada automática de emergencia, la detección del cansancio en los conductores, la llave anti-alcohol, la

identificación electrónica de vehículos y el control inteligente de velocidad.

❖ **La iniciativa CARS21** (Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI". Su objetivo es analizar los principales ámbitos políticos con incidencia sobre la industria europea del automóvil y formular recomendaciones sobre el marco reglamentario europeo y futuras medidas QUE DEBERÍAN TOMARSE DESDE LAS AUTORIDADES PÚBLICAS. Propuestas:

- Inclusión obligatoria en los vehículos nuevos del sistema de sujeción de dispositivos infantiles, ISOFIX.
- Hacer obligatorio el uso de luces de circulación diurnas.
- Hacer equipamiento obligatorio del control electrónico de estabilidad.
- Inclusión obligatoria en los vehículos nuevos de los testigos avisa-cinturones.
- Modificar la directiva de protección a peatones.
- Mejorar el sistema transfronterizo de multas en la UE.
- Analizar los costes, beneficios y viabilidad de sistemas de frenado de emergencia.
- Seguir mejorando, en todos los estados, en la aplicación de la prohibición de conducción bajo los efectos del alcohol, los límites de velocidad y el uso de casco y cinturón.



Fuente: DGT. CARE (Community Road Accident Database)

El tratamiento de la Seguridad Vial y el bagaje adquirido a lo largo de muchos años de implementación de políticas activas en esta materia en unos u otros países, conforman estas cifras tan dispares y ponen el listón muy alto por parte de los países más desarrollados.

### **I.1.1. Programas Nacionales de Seguridad Vial en Dinamarca**

Actualmente, en Dinamarca, fallecen alrededor de 450 personas al año en accidentes de tráfico, que representan ya la cuarta causa de pérdida de años potenciales de vida tras los ataques al corazón, el cáncer de pulmón y los suicidios.

#### **Programa Danés de Seguridad Vial 1998 - 2000**

En este primer programa la priorización de medidas tuvo en cuenta el análisis coste-eficacia de las diferentes medidas de seguridad vial.

#### **Programa Danés de Seguridad Vial 2001-2012**

Este ha sido catalogado como un "programa de segunda generación" e incluye aspectos novedosos:

- Consistencia entre el objetivo marcado y las medidas.
- Considerar a los ciudadanos como "embajadores" de seguridad vial.
- Cooperación con las empresas que demanden u oferten servicios de transporte con la inclusión de la seguridad vial como criterio de calidad en su gestión.
- Énfasis en la gestión de la velocidad con el objetivo de que las consecuencias de los accidentes no tengan lesiones mortales o graves secuelas.
- Insistencia en la responsabilidad compartida entre los diferentes agentes.
- 

Objetivo: Reducción del número de víctimas fallecidas y heridas graves en un 40%. En la definición del objetivo aparece *"si países como Reino Unido, Suecia y Holanda han sido capaces de alcanzar ciertos niveles de seguridad vial, Dinamarca también debería conseguirlo"*

#### Estructura del Plan Danés:

Prólogo del Presidente de la Comisión Danesa de Seguridad Vial (la componen 40 miembros entre parlamentarios, expertos, usuarios, víctimas y empresas de transporte).

Capítulo 1.- Un solo accidente ya es demasiado.

Capítulo 2.- Hacia nuevos objetivos.

Capítulo 3.- Haciendo que la visión se convierta en realidad.

Capítulo 4.- Las cuatro áreas principales.

Capítulo 5.- Nuevo conocimiento, investigación y desarrollo.

Apéndices (Estado Actual, análisis coste-beneficio, coste y efecto de la siniestralidad para el estado, la región y los municipios)

### **DESTACA:**

**La política de seguridad vial se plantea desde el punto de vista holístico. Los programas de salud pública tienen en cuenta y asumen como propios los objetivos y planteamientos de los programas nacionales de seguridad vial.**

#### **I.1.2. Programas Finlandeses de Seguridad Vial**

El primer objetivo numérico de reducción de víctimas en Finlandia data de 1973, que se propuso reducir un 50% en 10 años y se consiguió.

En 1991 se volvió a plantear el objetivo de reducir un 50% en 10 años y también se alcanzó, volviendo a plantear de nuevo el objetivo para el año 2010.

Actualmente en Finlandia está en vigor el cuarto Programa de Seguridad Vial de Finlandia 2006-2010 e incluye:

1. Carta de entrega, donde recuerda el **compromiso gubernamental** de reducir a menos de 250 el número de fallecidos en 2010 (en 1972 fueron 1.200 las personas fallecidas).
2. **Visión CERO.** Visión general y guía de evitar cualquier muerte o herida grave y **OBJETIVO** para 2025 de reducir a menos de 100 fallecidos.
3. La Seguridad Vial como parte de otros programas o políticas nacionales en áreas como alcohol, seguridad pública, promoción del transporte público y de los desplazamientos a pie o en bicicleta o la movilidad universal.
4. La situación y los objetivos de Seguridad Vial. En concreto en lo referente a: Conductores y pasajeros de vehículos de turismo, Peatones y Ciclistas, Ciclomotoristas y motoristas y usuarios implicados en accidentes con fauna y en siniestros en pasos a nivel.
5. El entorno general y los retos.
6. Medios para la mejora de la Seguridad Vial.
7. Seguimiento de la implementación y de la efectividad del programa.

El Gobierno finlandés, con el fin de alcanzar estos objetivos, planteó un paquete de 37 medidas de seguridad de seguridad vial y se agruparon en los siguientes ámbitos de actuación:

- o Mayor cooperación entre actores.
- o Cooperación con la UE.
- o Reducción de colisiones frontales.
- o Reducción de la accidentalidad urbana de peatones y ciclistas.

- Reducción de los accidentes en el transporte profesional.
- Control de la velocidad.
- Reducción del consumo de alcohol y otras sustancias en conductores.
- Disminución de las consecuencias de los accidentes.
- Formación de nuevos conductores y sanciones más efectivas.

**DESTACA:**

**Sistema diseñado sobre la premisa de que el error humano nunca debería traducirse en lesiones mortales o graves.**

**I.1.3. Estrategia de Seguridad Vial de Noruega**

Noruega es uno de los países más seguros del mundo con una tasa de 50 fallecidos por millón de habitantes, solo por detrás de los Países Bajos y Malta y con unas condiciones climáticas mucho más adversas.

Su estrategia se plasmó en un documento titulado "Estrategia de seguridad Vial 2002-2011" y que incluye:

1. Introducción
2. Tendencias en accidentalidad y causas
3. Cooperación y coordinación en los trabajos de seguridad vial.

Se articula en torno a:

- a. Comité Conjunto de Seguridad Vial.
- b. Foro Nacional de Seguridad Vial.
- c. Coordinación entre los diferentes niveles administrativos.
- d. Sociedad Nacional para la Seguridad Vial.
- e. El sector comercial.
4. Medidas en la Red de Carreteras.
5. Medidas dirigidas a regular la conducta.
6. Medidas relacionadas con los vehículos.
7. Supervisión del cumplimiento de las normas de tráfico.
8. Formación e información.
9. Generación del conocimiento.

En el año 2006, se presentó el Plan Nacional de Acción en Seguridad Vial 2006-2015, que supone una continuación y una concreción de la Estrategia 2002-2011.

- Parte I: Visión, Estrategia y Objetivos de Seguridad Vial.
- Parte II: Plan de Acción en Seguridad Vial 2006-2009.

**DESTACA:**

**La VISIÓN a largo plazo: Cero accidentes y heridos graves.**

#### **I.1.4. Estrategia de Seguridad Vial de Reino Unido**

Las carreteras y calles del Reino Unido están consideradas como las más seguras de Europa.

La estrategia actualmente en vigor se llama "*Tomorrow's roads-safer for everyone*" "**las carreteras del mañana más seguras para todos**" y tiene tres objetivos numéricos:

1. Reducción del 40% en el número de personas heridas graves o mortalmente.
2. Reducción del 50% en el número de niños fallecidos o lesionados de gravedad.
3. Reducción del 10% de la tasa de heridos leves.

Los objetivos numéricos no solo incluyen a los fallecidos sino también a los heridos ya que los costes económicos asociados son muy importantes.

Los 10 principales ámbitos de trabajo son:

1. Seguridad para niños.
2. Conductores más seguros. Formación y examen.
3. Conductores más seguros. Alcohol, drogas y somnolencia.
4. Infraestructuras más seguras.
5. Velocidades más seguras.
6. Vehículos más seguros.
7. Conducción más segura de motocicletas.
8. Seguridad para peatones, ciclistas y jinetes.
9. Mejor supervisión policial del cumplimiento de la normativa.
10. Promoción del uso seguro de las vías.

La estrategia comprende 144 medidas para las cuales se han tenido en cuenta los resultados de las investigaciones

## **DESTACA:**

- ❖ **Amplia conexión entre las políticas de seguridad vial, inclusión social, salud y transportes.**
- ❖ **Incentivos económicos ofrecidos a las autoridades regionales y locales que cumplan sus objetivos de mejora de la seguridad vial.**

## **I.2. LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA**

En el año 2007 murieron en España 3.823 personas en las carreteras, 161.816 resultaron heridas y de ellas 19.295 de carácter grave.

Los accidentes de circulación en España constituyen un problema de primera magnitud, cuya resolución requiere un esfuerzo equivalente y la implicación del conjunto de la ciudadanía.

La tasa de mortalidad en España es un 54% más alta que la de los países europeos con planes de seguridad más avanzados como son Holanda, Suecia o Reino Unido donde la aplicación sistemática y continuada en el tiempo de medidas coercitivas, disuasorias y educativas, han conseguido estos resultados.

El Gobierno de España, en la legislatura anterior 2004 – 2008 y siguiendo las recomendaciones de la Comisión Europea desarrolló el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.

En el mismo se realizaba un diagnóstico de la situación actual, una comparación con el resto de países de la Unión y un conjunto de propuestas específicas donde se incluían las relacionadas con mejoras en la seguridad de los vehículos, en las infraestructuras y en el comportamiento del conductor.

Así mismo se hacía hincapié en la importancia de la implicación y el compromiso de las distintas administraciones y de la sociedad civil como elemento básico de la política de seguridad vial.

A su vez han sido varias las Comunidades Autónomas que han ido elaborando sus propios Planes de Seguridad Vial, así como distintos municipios, siguiendo las recomendaciones del Plan Tipo Municipal de Seguridad Vial.

Algunas Comunidades Autónomas han optado por hacer de la política de Seguridad Vial una acción de Gobierno donde están implicados distintos Departamentos y donde se trabaja con unos objetivos comunes, un enfoque integral y un planteamiento multidisciplinar.

- Plan de Seguridad Vial de Galicia, 2006-2010 de la Xunta de Galicia.
- Estrategia de Seguridad Vial de Castilla y León, 2004-2008, de la Junta de Castilla y León.



- Estrategia Navarra de Seguridad Vial, 2005-2012.

Otras Comunidades Autónomas han elaborado sus Planes siendo liderados por un Departamento en concreto pero responsabilizando de la ejecución de las actuaciones a los distintos Departamentos de su Gobierno en el ámbito de las competencias de cada uno.

- Plan Catalán de Seguridad Vial 2005-2007.
- Plan de Actuaciones de la Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2006.

En otras Comunidades Autónomas la seguridad vial se circunscribe al ámbito de las infraestructuras, donde el Departamento responsable de llevar a cabo las actuaciones es el competente en materia de carreteras, transportes e infraestructuras.

- I Plan Global de la Seguridad Vial de la Generalitat Valenciana.
- Plan de Infraestructuras Viarias de Extremadura.
- Plan regional de seguridad vial de la Comunidad de Madrid 2005-2010.
- Plan de Seguridad Vial 2007-2008 de la Región de Murcia.
- Plan de Seguridad Vial de Cantabria.
- Programas de seguridad Vial de Castilla La Mancha.

Y por último Andalucía donde cada Departamento ha realizado planes específicos para la mejora de la seguridad vial tanto desde el punto de vista de las infraestructuras como de la salud pública.

- Plan de Seguridad Vial 1998-2007, Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía. Plan MAS C.E.R.C.A., Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 y el Plan de Atención a la Accidentabilidad 2007-2013, desde el ámbito de la Salud Pública.

<b>PLANES MULTIDISCIPLINARES</b>	<b>PLANES O ACTUACIONES LIGADAS A LAS INFRAESTRUCTURAS</b>	<b>PLANES O ACTUACIONES LIGADAS A SALUD PÚBLICA</b>
Galicia	Comunidad Valenciana	Andalucía
Castilla León	Andalucía	
Navarra	Extremadura	
Cataluña	Comunidad de Madrid	
País Vasco	Comunidad de Murcia	
	Cantabria	
	Castilla La Mancha	

En la totalidad de los planes integrales y multidisciplinarios aparece como objetivo la reducción de accidentes mortales.

Si tomamos como referencia la propuesta de la Unión Europea, en la Carta Europea de la Seguridad Vial, de reducir un 50% el número de víctimas mortales en 2010 con respecto a las cifras de 2000 podemos observar a fecha 2007 el siguiente grado de cumplimiento:

<b>Comunidad Autónoma</b>	<b>% de reducción de víctimas mortales 2000-2007 (carretera + zona urbana)</b>
Ceuta y Melilla	-80,0
Navarra (Comunidad Foral de)	-64,4
País Vasco	-64,1
Asturias (Principado de)	-49,7
Canarias	-41,4
Cataluña	-41,3
Cantabria	-38,1
<b>Aragón</b>	<b>-35,8</b>
Castilla y León	-35,7
Galicia	-34,1
Comunitat Valenciana	-28,3
Madrid (Comunidad de)	-28,1
Extremadura	-27,4
Baleares (Illes)	-27,3
Castilla - La Mancha	-26,7
Andalucía	-21,3
Murcia (Región de)	-18,4
Rioja (La)	-13,6

Fuente: Tabla de elaboración propia a partir de los anuarios estadísticos de la DGT.

Con datos provisionales de 2008, en el que el número de fallecidos totales en Aragón ha descendido a 153 personas, el porcentaje de reducción en el periodo 2000-2008 ha supuesto una reducción del 45,17%.

### **I.2.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 (España)**

**Dirección General de Tráfico. Mº del Interior.  
Gobierno de España**

#### **1.- Medidas Especiales de Seguridad Vial 2004-2005**

- 8 Medidas dirigidas a una obtención rápida de resultados

#### **2.- Plan de Acciones Claves 2005-2008**

- En el que la participación de la sociedad civil y la coordinación de las administraciones desempeñan un papel clave, tanto en su elaboración,

como en su puesta en funcionamiento y seguimiento.

• Incluye:

- UNA VISIÓN DESAFIANTE: Disminuir los Accidentes y su gravedad.
- Un OBJETIVO GENERAL: Reducir los fallecidos en un 40% antes de 2008.
- OBJETIVOS ESTRATÉGICOS (25).
- OBJETIVOS OPERATIVOS (49).

• Órganos:

- Gestor del Plan (Observatorio Nacional de Seguridad Vial).
- Comisión Interministerial de Seguridad Vial (Vicepresidencia del Gobierno, Ministros, Altos Cargos Presidenciales).
- Comité Director (Dirección General de Tráfico, Equipo Técnico, Director y Subdirectores de Tráfico).
- Consejo Superior de Seguridad Vial (Dirección General de Tráfico, Otros Ministerios Implicados, CCAA, Administración Local, Entidades y organizaciones).

Contempla 10 líneas estratégicas con objetivos operativos y acciones, ámbito de actuación, colectivo de interés principal al que se dirige, grado de prioridad o importancia de cada acción, calendario de implantación, organismo o departamento responsable de la ejecución, organismos o departamentos colaboradores o participantes en la ejecución, indicadores de actividad, indicadores de resultado.

## ÁREAS ESTRATÉGICAS:

1 EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL	INDICADOR DE RESULTADO
1.1 Impulso de la Educación Vial	% de centros educativos alcanzados con materiales o actividades de Educación Vial
1.2 Permisos y licencias: mejora de los procedimientos asociados a la formación vial	nº conductores noveles implicados en accidentes/nº total de conductores noveles
1.3 Reeducación y sensibilización vial de conductores	% conductores formados en cursos/sancionados
2 CONCIENCIACIÓN DE SEGURIDAD VIAL	
2.1 Incremento de la concienciación social sobre seguridad vial	barómetro de opinión sobre nivel de preocupación de los ciudadanos nº de minutos/año de presencia en los medios de cada campaña
2.2 Acciones preventivas desde el ámbito sanitario	% de disminución de conductores fallecidos con alcoholemia positivas; nº de conductores fallecidos que utilizaban dispositivos de seguridad/total de fallecidos
3 VIGILANCIA Y CONTROL	
3.1 Mejora de las actuaciones y medios para la vigilancia y control de la disciplina vial de los usuarios	variación nº accidentes en los que aparece como factor concurrente la temática de cada campaña (alcohol, velocidad, etc.), respecto a la media de accidentes con víctimas del año porcentaje de sanciones por sistemas automáticos
3.2 Impulso de reformas legales y de procedimientos para hacer más efectivo el procedimiento sancionador	% de denuncias notificadas dentro del plazo
4 SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS	
4.1 Promoción de sistemas de seguridad en los vehículos	Antigüedad media del parque de vehículos
4.2 Mejora del sistema de gestión del registro de vehículos para proporcionar más y mejores datos del parque	variación nº accidentes en los que aparece como factor concurrente el vehículo, respecto a la media de accidentes con víctimas del año
5 INFRAESTRUCTURAS Y GESTIÓN/INFORMACIÓN DE TRÁFICO	
5.1 Mejora de la gestión e información de tráfico	nº de consultas atendidas a los usuarios
5.2 Conservación/mantenimiento, mejora y construcción de infraestructuras y acondicionamiento en pos de la seguridad vial	nº de muertos por vehículos/km nº de muertos y heridos por vehículos/km
5.3 Mejora de la explotación de la infraestructura	nº de accidentes en TCAs nº de TCAs
5.4 Desarrollo de auditorías, estudios y normativas para mejorar la seguridad vial	variación del nº de accidentes en los que aparece como factor recurrente la vía, respecto a la media de accidentes del año
6 SEGURIDAD VIAL LABORAL Y EN EL TRANSPORTE	
6.1 Formación, concienciación y control del sector del transporte profesional en materia de seguridad vial	nº de accidentes implicados vehículos de transportes de viajeros y mercancías
6.2 Medidas adicionales de promoción de la seguridad vial en el transporte profesional y en el ámbito laboral	antigüedad media del parque vehículos pesados
7 ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIAS	
7.1 Mejora de la atención y auxilio a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias	tiempos de respuesta en caso de accidente por tipo de vía y geografía
8 INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE SEGURIDAD VIAL	
8.1 Mejora de la recogida, tratamiento, análisis y difusión de información de seguridad vial	% total de información de lesionados en el sistema de datos de la DGT sobre total de lesionados en el sistema sanitario
9 PARTICIPACIÓN DE LA SEGURIDAD CIVIL	
9.1 Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial como foro permanente de participación social	nº de reuniones de los grupos de trabajo del Consejo Superior de Seguridad Vial
10 COORDINACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES	
10.1 Mejora de la coordinación entre administraciones en materia de seguridad vial y tráfico	nº de reuniones en las comisiones autonómica y urbana del Consejo Superior de Seguridad Vial

### **3.- Plan Municipal de Seguridad Vial Tipo.**

- A fin de abordar la accidentalidad en vías urbanas. Orientado a definir una metodología base para promover el compromiso municipal en la política de seguridad vial.

### **4.- Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motociclistas y Ciclomotores.**

El conjunto de las soluciones aportadas por este Plan se estructura en 4 ámbitos de actuación:

1. Preparar a los motoristas para la conducción segura.
2. Minimizar los escenarios de alta siniestralidad (EAS).
3. Combatir las prácticas de riesgo (PdR).
4. Adoptar medidas paliativas.

#### **DESTACA:**

- ❖ **Marca un cambio en la política de Seguridad Vial del Gobierno de España considerando ésta como una prioridad, estableciendo objetivos numéricos e implicando a otras administraciones y a la sociedad civil en su ejecución.**
- ❖ **Llama a las políticas convergentes de España con Europa y de las CCAA con España. Necesidad de coordinar las acciones.**

## **I.2.2. Plan de Seguridad Vial 2005-2007 (Cataluña)**

### **Servicio Catalán de Tránsito. Departamento de Interior. Generalitat de Cataluña.**

El *Servei Catalán de Transít* se crea en 1997, cuando Cataluña asumió las competencias en materia de tráfico y seguridad vial. El actual Plan de Seguridad Vial de la Generalitat de Catalunya es el tercero.

#### **1. El Plá Catalá de Seguretat Viària 1999-2001.**

- ❖ Contiene:
  - Prólogo.
  - Objetivos.
  - Órganos Administrativos de Seguridad Vial de Cataluña.
  - Características del Plan de Seguridad Vial.
  - Contenido del Plan (medidas).
  - Desarrollo y Evaluación del Plan.

Estrategia para converger con la UE, y el reconocimiento de la necesidad de evaluar la eficacia de las medidas. Sin objetivos numéricos.

## **2. El Plá Catalá de Seguretat Viària 2002-2004.**

- Introducción.
- Alcance del Plan.
- Estado Actual de la Seguridad Vial en Cataluña.
- Objetivos del Plan.
- Estrategias del Plan.
- Cuadro Resumen de Actuaciones.
- Bibliografía y referencias.

Pone el acento en el uso de la investigación para justificar la importancia de determinadas conductas de riesgo y la necesidad de medidas correctoras.

El objetivo numérico es reducir un 15% el número de muertos y heridos graves en 3 años con respecto a 2000.

## **3. El Plá Catalá de Seguretat Viària 2005-2007.**

- Introducción.
- Alcance del Plan.
- Estado Actual de la Seguridad Vial en Cataluña.
- Objetivos del Plan.
- Estrategias del Plan.
- Cuadro Resumen de Actuaciones.
- Bibliografía y referencias.

Objetivo General del Plan:

- El objetivo fundamental del Plan de seguridad vial 2005-2007 (PSV) es la reducción de la siniestralidad vial hasta el 30% de las víctimas mortales que se registraron en el año 2000.

Líneas Maestras:

- Lucha contra la velocidad excesiva o inadecuada
- Cooperación con los ayuntamientos y las autoridades locales en materia de seguridad vial

Líneas Estratégicas:

- A. Ejes políticos de actuación
- B. Para reducir la exposición y prevenir los accidentes
- C. Para reducir el impacto del accidente
- D. Para mejorar los sistemas de información
- E. De estudio e investigación
- F. Para la gestión y ejecución del Plan

Acciones:

Contempla un total de 58 acciones que responden a las líneas estratégicas del Plan.

Departamentos implicados:

- Interior
- Gobernación y Administraciones Públicas
- Justicia
- Educación
- Presidencia
- Bienestar y Familia
- Política Territorial y Obras Públicas
- Universidades, Investigación y Sociedad de la Información
- Medio Ambiente y Vivienda
- Trabajo e Industria
- Agricultura, Ganadería y Pesca
- Salud

**DESTACA:**

- ❖ **La declaración como línea estratégica de la implicación de los representantes políticos.**
- ❖ **Reconoce la necesidad de contemplar criterios de S.V. en la planificación y diseño de nuevas vías.**
- ❖ **Ayudas económicas a los Ayuntamientos para el fomento de la Seguridad Vial.**
- ❖ **Creación del Instituto Catalán de Seguridad Vial y del Observatorio Catalán de Seguridad Vial.**

### **I.2.3. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 (País Vasco)**

**Viceconsejería de Seguridad. Dirección de Tráfico.  
Departamento Interior. Gobierno Vasco.**

El Gobierno Vasco también tiene las competencias en materia de tráfico y seguridad vial.

Este Plan es continuación del Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco 2003-2006.

Objetivo Final:

- Construir una nueva cultura de la Seguridad Vial en el País Vasco.

Objetivo General:

- Alcanzar en 2010 una tasa de 54 fallecidos de tráfico por millón de habitantes lo que supondría un descenso del 50% en nueve años. Este objetivo se marca en sintonía con las directrices emanadas desde la Unión Europea en materia de seguridad vial.

Objetivos específicos: en torno a los tres pilares básicos de la Seguridad Vial: Usuario, Vehículo y Vía.

- Disminución del porcentaje de alcoholemias positivas en caso de accidente interurbano a la tercera parte.
- Disminución del porcentaje de vehículos que superen los límites de velocidad del 25% al 10%.
- Incremento del uso de dispositivos de seguridad.
- Disminución de los tramos de concentración de accidentes.
- Disminución del número de atropellos.
- Disminución del número de adolescentes y jóvenes muertos y heridos en accidentes de tráfico.
- Disminución de los accidentes con motocicletas y ciclomotores implicados.
- Disminución de la antigüedad del parque de vehículos

Áreas de Actuación:

- Movilidad Urbana Segura
- Gestión del Tráfico
- Educación Vial
- Formación Vial
- Comunicación y Campañas
- Atención de Accidentes
- Vigilancia y Control
- Acondicionamiento y Servicios
- Investigación Científica y Técnica
- Sistemas de Información.

Acciones Clave:

- Integración progresiva de la Educación Vial en el programa escolar con especial atención en la etapa de Secundaria.
- Incremento de la Formación Vial en la empresa.
- Los planes de vigilancia y control se seguirán dedicando a cuestiones como velocidad, alcoholemia, móvil, o casco y cinturón.
- La promoción de la ingeniería de tráfico y el estudio de la causalidad de los accidentes son los aspectos más destacados en el área de Investigación Científica y Técnica.
- En el ámbito de la Movilidad Urbana Segura se considera necesario establecer canales de coordinación e intercambio de mejores prácticas entre Gobierno Vasco, Diputaciones y municipios para trasladar los Planes, perfeccionar la formación de los agentes municipales y aplicar criterios de seguridad vial en las infraestructuras viarias.
- En Gestión de Tráfico se va a seguir trabajando en generar y perfeccionar herramientas y planes de actuación que permitan prever la



situación del tráfico, proporcionar información en tiempo real y facilitar así una circulación más segura y fluida.

Instrumentos operativos:

- **Nivel Estratégico:**
  - Pleno de la Comisión de Seguridad Vial
  - Comité Permanente de la Comisión de Seguridad Vial
  - Comité Director del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
  - Dirección de Tráfico del Dep. de Interior del Gobierno Vasco.
  
- **Nivel Soporte:**
  - Secretaría General Técnica
  - Sistemas de Información
  
- **Nivel Operativo:**
  - Grupos de trabajo Específicos creados a partir de la Comisión de Seguridad Vial.

Se elaboran Planes Anuales de Seguridad Vial.

**DESTACA:**

- ❖ **Objetivo ambicioso: Situar al País Vasco entre los líderes mundiales de Seguridad Vial.**
- ❖ **Estimación del coste económico de las víctimas y de las medidas.**

**I.2.4. Estrategia Navarra de Seguridad Vial 2005-2012**

**Gobierno de Navarra**

Misión: Reducir al 50% el número de fallecidos por accidentes de tráfico para el año 2010.

Áreas de Actuación: 9

- Educación Vial y Cívica
- Formación Vial
- Estudios e Investigación
- El vehículo como elemento de la circulación.
- La vía
- La movilidad en Navarra

- La prevención del riesgo
- El tratamiento de la información y la gestión del tráfico
- Área asistencial pots-accidente

Líneas estratégicas: 28

Propuestas de seguridad vial y los departamentos responsables: 50

- Departamento de Presidencia, Justicia e Interior: 11 propuestas
- Departamento de Educación : 9 propuestas
- Departamento de Salud: 12 propuestas
- Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones: 10 propuestas
- Departamento de Industria: 7 propuestas
- Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio: 1 propuesta

#### **DESTACA:**

- ❖ **La importancia del Plan de Comunicación incluido en la Estrategia.**
- ❖ **Creación de una Oficina Permanente de la Estrategia de Seguridad Vial Navarra.**

### **I.2.5. Estrategia Seguridad Vial en Castilla y León 2004-2008**

#### **Junta de Castilla y León.**

La novedad de esta Estrategia radica en su carácter "integral" y en su planteamiento "multidisciplinar". Se recogen las acciones que los diferentes Departamentos de la Administración regional vienen desarrollando en materia de seguridad vial y otras nuevas.

Directrices:

- Establecer comportamientos viales basados en la tolerancia, respeto, solidaridad y responsabilidad.
- Establecer unos estándares de calidad de infraestructura.
- Plantear mejoras en los dispositivos de seguridad que llevan instalados los distintos tipos de vehículos.

#### Objetivos:

- El aumento progresivo de la seguridad, que se traduzca en un futuro en una reducción del número de accidentes y víctimas.

#### Otros Objetivos:

- Abordar el problema de la seguridad vial globalmente, planteando, por un lado, una política cuyos campos de actuación estén relacionados tanto con la vía, como con los usuarios y el vehículo; y por otro lado, contando con la participación y la colaboración de los distintos agentes que puedan propiciar que este proyecto alcance las dimensiones perseguidas inicialmente.
- Incorporar dentro de una Política de Seguridad Vial la colaboración y la participación activa de los ciudadanos, agentes imprescindibles en la búsqueda de soluciones contra la accidentalidad.
- Conseguir definitivamente que la seguridad vial tome nuevas dimensiones de sensibilidad y reflexión en la sociedad, integrándose en los demás ámbitos de convivencia ciudadana, medio ambiente, salud, etc.
- Unificar esfuerzos e iniciativas de todos los agentes sociales, públicos y privados, encauzando las actuaciones en una misma dirección, con el fin de multiplicar los efectos resultantes.

Se ha estructurado en torno a cuatro ámbitos de actuación

- El ámbito institucional.
- El factor "infraestructura" y "el entorno".
- El factor "vehículo".
- El factor "usuario".

#### **DESTACA:**

- ❖ **Publicación de la Estrategia en el Boletín Oficial de Castilla y León.**
- ❖ **Los recursos económicos destinados cada ejercicio están contemplados en las dotaciones de los Presupuestos Generales de la Comunidad de Castilla y León.**
- ❖ **Creación del Instituto de Seguridad Vial.**

### **I.2.6. Plan Global de Seguridad Vial (Valencia)**

#### **Consejería de Infraestructuras y Transportes. Generalitat Valenciana**

Objetivos generales:

- Conseguir que las cifras de mortalidad en 2010 no superen el 50% de la actual.
- Compatibilizar el aumento de la movilidad con la mejora de la seguridad vial.
- Colaborar en la tarea de involucrar a la sociedad en la consecución de los anteriores objetivos.

#### Objetivos Específicos:

- Mejorar las condiciones de seguridad de las carreteras del sistema viario de la Comunidad Valenciana, actuando preferentemente en aquellos tramos con mayor déficit de seguridad, y estableciendo procedimientos de diseño y construcción que garanticen que las nuevas carreteras dispongan de las mejores características de seguridad.
- Colaborar en prestigiar la señalización, evitando incongruencias y haciéndola más útil, al tiempo que se fomenta su respeto.
- Desarrollar y divulgar investigaciones relacionadas con la seguridad vial, tanto con medios propios como con la colaboración de organismos especializados en la materia.
- Fomentar el intercambio de información con otros organismos, atendiendo sus indicaciones y emitiendo recomendaciones para un mejor conocimiento del problema.
- Fomentar la difusión de la información sobre accidentalidad, a fin de colaborar en la concienciación del usuario.

#### Líneas de intervención:

- Estructuración Territorial
  - Incremento del número de kilómetros de carreteras de alta capacidad.
  - Acondicionamiento de la red convencional.
- Actuaciones Específicas de Seguridad Vial
  - Programa de supresión de obstáculos en los márgenes de la carretera
  - Programa de acondicionamiento de los sistemas de contención de vehículos
  - Programa de sistemas de contención para motoristas.
  - Programa de vías ciclistas
  - Programa de travesías
- Conservación de la Red
  - Programa de auscultación de la red
- Explotación de la Red
  - Revisión completa de la señalización de orientación
  - Modernización del plan de aforos
  - Estudio de prognosis de tráfico
  - Detección de tramos de congestión
  - Sala de tráfico de la Generalitat Valenciana
  - Normativa técnica
- Auditorias de seguridad vial en el proceso de diseño, construcción, conservación y explotación
  - Auditoria de proyectos

- Auditoria de obras
- Auditoria de carreteras en servicio
- Estudios Formación y comunicación.
  - Estudio de los antecedentes de la aplicación de simuladores de conducción a la evaluación de la seguridad vial en proyectos de carreteras
  - Análisis de un proyecto de nueva carretera mediante simulador de conducción
  - Análisis del comportamiento de los conductores en relación con las características de los carriles de deceleración
  - Influencia de las capacidades de los conductores en el diseño de intersecciones e incorporaciones oblicuas.
  - Evaluación en servicio de terminales de barrera metálica absorbentes de energía
  - Análisis de las Zonas con Actividades en los Márgenes Generadoras de Riesgo de Accidente (ZAMGRAS)
  - Proyecto de Investigación para el desarrollo de una escala de percepción del riesgo asociado a las infraestructuras viarias (Proyecto PREVIA).
  - Estudio piloto de intervenciones y su seguimiento en tramos viarios concretos y sus usuarios (Proyecto EPSITUS).
  - Curso sobre la Redacción del Anejo de Seguridad Vial en los Proyectos de Construcción

**DESTACA:**

- ❖ **Figura del "Consejero de Seguridad" en las empresas de carga, descarga y transporte de materias peligrosas.**

**I.2.7. Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010**

**Xunta de Galicia**

Grandes Retos:

- Reducir el número de accidentes
- Disminuir la gravedad de los mismos.

Líneas Estratégicas y Consejerías responsables:

- Potenciación de la educación y formación vial.
  - Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes.
  - Consejería de Educación y Ordenación Universitaria
  - Consejería de Sanidad.

- Fomento de conductas más responsables
  - Vicepresidencia de Igualdad y Bienestar.
  - Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia.
  - Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes.
  - Consejería de Educación y Ordenación Universitaria.
  - Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos.
  - Consejería de Trabajo.
  - Consejería de Sanidad.
  
- Fomento del transporte público
  - Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes
  
- Mejora de la seguridad de los vehículos
  - Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes
  - Consejería de Presidencia, Administraciones y Justicia
  - Consejería de Innovación e Industria
  - Consejería de Medio Rural
  - Consejería de Economía y Hacienda
  
- Mejora de la seguridad de las infraestructuras
  - Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes
  - Consejería de Medio Rural
  - Consejería de Medio Ambiente
  - Consejería de Vivienda y Suelo
  
- Impulso de la formación vial laboral
  - Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes
  - Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes
  - Consejería de Presidencia, Administraciones y Justicia
  - Consejería de Medio Rural
  
- Mejora de la atención post-accidente
  - Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia
  - Consejería de Sanidad
  
- Apoyo a la investigación en seguridad vial
  - Consejería de Sanidad
  - Consejería de Innovación e Industria
  - Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia

Objetivos Estratégicos:

1. Reducción del número de fallecidos totales por millón de habitantes.
2. Reducción del número total de fallecidos.
3. Reducción del número total de heridos graves.

4. Reducción del número total de accidentes con víctimas.
5. Reducción del número de peatones de más de 65 años fallecidos en atropellos.
6. Reducción del número de peatones de más de 65 años heridos graves en atropellos\*.
7. Reducción del número de accidentes con salida de vía\*.
8. Reducción del número de fallecidos en fin de semana (viernes, sábado y domingo).
9. Reducción del número de heridos graves en fin de semana\*.
- 10.Reducción del número de fallecidos en el período estival (junio a septiembre, ambos incluidos).
- 11.Reducción del número de heridos graves.

**DESTACA:**

- ❖ **La responsabilidad de su ejecución recae casi exclusivamente en las consejerías de La Xunta con poca participación de la sociedad civil**
- ❖ **Implica a la Consejería de Vivienda y Suelo para la mejora de la seguridad vial en parques empresariales, industriales y zonas residenciales.**

### **I.2.8. Plan Integral de Atención a los Accidentes en Andalucía**

Es el único Plan (en España) que está planteado considerando los accidentes de tráfico desde el punto de vista de la salud pública.

Está elaborado por la Consejería de Salud y muestra la importancia del impacto en la sociedad de los accidentes de tráfico como causa de mortalidad y lesiones. Supone un ejemplo de plan integral liderado desde el ámbito de la Salud Pública.

Este Plan Integral de Atención a los Accidentes de Tráfico, que se engloba dentro del Plan Andaluz de Salud, supone una visión distinta a los demás planes o estrategias de seguridad vial, al integrar los accidentes de circulación en la accidentalidad general y proponer herramientas de uso transversal en la lucha contra traumatismos y lesiones.

**Líneas de Acción:**

- De acción intersectorial para la prevención y control de la siniestralidad del tráfico.
- Comunicación e información.
- Prevención primaria.
- La asistencia sanitaria a las personas lesionadas y a las víctimas de accidentes de tráfico: gestión del proceso asistencial.

- Actuaciones especiales en grupos específicos.
- Sistemas de información.
- Voluntariado y grupos de ayuda: asociaciones.
- Formación y desarrollo profesional.
- Investigación e innovación.
- Potenciación de la red andaluza de atención a los accidentes.
- Desarrollo normativo: Consejo Asesor sobre Accidentes en Andalucía.

**DESTACA:**

- ❖ **Considera los accidentes de tráfico desde el punto de vista de la salud pública.**
- ❖ **Necesidad de incluir la “conducción segura” dentro de los hábitos básicos de salud.**



## ANEXO II

---

# La conveniencia de realizar planes estratégicos

## II.1. ¿PORQUÉ ES NECESARIO PLANIFICAR LA SEGURIDAD VIAL?

Los accidentes de tráfico y la seguridad vial se han convertido en un importante problema social que preocupa seriamente a los ciudadanos y a los responsables públicos.

Del concepto de accidente inevitable y sobrevenido como una fatalidad que prevalecía hasta hace no mucho tiempo, se ha pasado a un estado de opinión en el que la sociedad empieza a rebelarse y no admitir que tantas muertes, tantos heridos y tanto dolor acumulado sea el precio a pagar por vivir en una sociedad avanzada.

Pero una sociedad avanzada se caracteriza por promocionar la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos y utilizar todos los medios a su alcance para preservar su salud y prevenir la enfermedad.

Acabar con esta lacra es tan necesario como difícil, puesto que el problema de la inseguridad vial es multifactorial y multisectorial y por ello es necesario aunar muchos esfuerzos y muchas voluntades distintas.

Para sincronizar esfuerzos y aprovechar las sinergias es imprescindible disponer de una estrategia o plan común puesto que, por la experiencia acumulada en otros países y comunidades de nuestro entorno, se ha demostrado que elaborarla es más que una opción, una necesidad y así los han recomendado los organismos internacionales competentes en esta materia.

Como indica la OMS, "la seguridad vial no es accidental" (WHO, 2004) y hay que provocarla y planificarla mediante planes estratégicos de seguridad vial.

El concepto "plan" puede definirse como un conjunto de acciones coordinadas entre sí con el objetivo de alcanzar una meta común.

El calificativo "estratégico" implica una planificación a medio-largo plazo, de modo que se disponga de tiempo suficiente para la introducción de medidas de seguridad vial de gran impacto estimado y cuya implementación requiera normalmente varios años.

Los planes estratégicos multidisciplinares constituyen el instrumento básico de planificación y de coordinación de todos los trabajos tanto en su dimensión vertical (entre los distintos niveles de la administración estatal, autonómica, provincial y municipal) como horizontal (entre los diferentes ministerios o consejerías implicadas, entre diferentes regiones o provincias o entre los diferentes agentes privados o sociales).

Estos Planes llevan años aplicándose en Europa, posteriormente en España y ya son muchas las Comunidades Autónomas que cuentan con el suyo propio. Todos estos Planes o Programas deben necesariamente converger porque el objetivo de todos los actores es el mismo: disminuir el número de accidentes y

la gravedad de sus consecuencias.

El Consejo Europeo de Seguridad del Transporte, creado en 1993, hacía hincapié en la necesidad de diseñar, implementar y evaluar planes o programas estratégicos de seguridad vial que marcaran con claridad el recorrido hasta alcanzar los objetivos y definieran las responsabilidades de cada uno de los actores ya que, insistían, la seguridad vial es una responsabilidad compartida.

La experiencia internacional y nacional de los países y comunidades autónomas que disponen de programas integrales demuestra que se consiguen mayores reducciones de accidentalidad.

En España, en el último decenio, se ha avanzado mucho en la toma de conciencia del grave problema que representan los accidentes de tráfico. La Dirección General de Tráfico diseñó el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008" y cuyos antecedentes se remiten al "Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial de 1993".

Este Plan Estratégico Básico surgió a raíz de que en los años 80, aumentó notablemente el número de fallecidos en accidentes de tráfico llegando a 7.000 en 1989, a principios de los 2000 rozábamos de media unos 5.400 fallecidos y en el año 2007 fueron 3.823 las personas que perdieron la vida en nuestras carreteras, un 33,8% menos que en 2000.

Las cifras provisionales de 2008 anticipan el dato de 3.100 fallecidos en accidentes de tráfico, lo cual representa una importante reducción.

Esta reducción se ha producido dentro del marco de las nuevas estrategias de seguridad vial diseñadas por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, entre las que destacaban la implantación del carné por puntos y la importante campaña de comunicación que la acompañó y que permitió que la seguridad vial entrara a formar parte del debate público y de las agendas políticas.

Resumiendo, se puede decir que tomando conciencia del grave problema y considerándolo como prioritario, planificando e invirtiendo se obtienen resultados, que no son otros que VIDAS SALVADAS.

En materia de seguridad vial se está trabajando desde diferentes niveles de responsabilidad, estatal, autonómico, provincial y municipal y desde distintos sectores, administraciones, asociaciones y fundaciones y con competencias distintas, ministerios, departamentos, concejalías... por lo que se hacen indispensables la colaboración y la coordinación como forma de alcanzar una mayor eficiencia.

A pesar de todas estas intervenciones y de que las cifras de siniestralidad vial son cada vez más bajas podemos afirmar que el número de fallecidos y heridos graves sigue siendo inasumible.

Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad en las sociedades avanzadas y la más importante entre los jóvenes. El goteo continuo de víctimas, tanto fallecidos como heridos graves y sus familias, constituyen un verdadero drama humano que además lleva asociado un enorme coste económico.

Diversas organizaciones nacionales e internacionales que trabajan en el ámbito de la Seguridad Vial, han hecho recomendaciones para que los estados adopten políticas públicas a favor de la seguridad vial y puedan reducir la dimensión de este drama.

## II.2. RECOMENDACIONES PARA SU ELABORACIÓN

### II.2.1. Recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial

En 2004 se elaboró el "**Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tráfico**", cuyo lema era "**la seguridad vial NO es accidental**", es decir que la seguridad vial "es necesario promoverla, precisa de apoyo político y una acción concertada y sostenida" (un Plan).

Según la **OMS, los pilares maestros** que se deben tener en cuenta a la hora de concebir un **plan de seguridad vial** son:

- ❖ Los traumatismos causados por el tráfico **SE PUEDEN PREVENIR**.
- ❖ La seguridad vial es un **problema multisectorial y de salud pública** (EPIDEMIOLOGÍA, PREVENCIÓN Y PROMOCIÓN son las tres áreas en la que la OMS puede contribuir) y todos los sectores deben asumir plenamente su responsabilidad.
- ❖ Los errores humanos no deberían causar traumatismos graves o defunciones y se deberían **diseñar sistemas de transporte que "perdonaran"** esos errores.
- ❖ Diseño de sistemas de tránsito que contaran con el parámetro de la **vulnerabilidad del cuerpo humano** y los límites de su resistencia a los impactos y fuerzas. Es esencial el control de la velocidad.
- ❖ Se debe proteger por igual a todos los usuarios de la vía y se deben tener en cuenta las necesidades de todos ellos, especialmente de los **usuarios más vulnerables**: peatón, ciclista y motociclista.
- ❖ Transferencia de conocimientos y buenas prácticas.

Los **aspectos básicos** en el modelo de **gestión de la seguridad vial** propuestos son:

1. Abordaje del problema desde un **enfoque sistémico**: Haddon propuso la metodología conocida como "matriz de Haddon" y en el que se representan los tres factores básicos del tráfico: ser humano, vehículo y entorno y durante tres etapas: anterior a la colisión, colisión y posterior a la colisión. Basándose en estos factores permite identificar cuatro estrategias de reducción:

- ❖ Reducción de la exposición a los riesgos viales

- ❖ Prevención de los accidentes
  - ❖ Disminución de la gravedad de las lesiones
  - ❖ Mitigación de las consecuencias traumáticas.
2. **Capacidad institucional** del organismo público con autoridad y presupuesto para planificar y aplicar su propio programa de seguridad vial.
  3. Promocionar la **cultura de la seguridad vial** y los valores asociados.
  4. **Establecimiento de metas u objetivos.** Se han demostrado más eficaces las ambiciosas a largo plazo que las modestas a corto.
  5. Establecimiento de **alianzas entre actores** clave de la seguridad vial.

Finaliza el informe con las siguientes **recomendaciones**:

1. Designar un **organismo coordinador** dentro de la administración pública.
2. **Evaluar el problema**, las políticas y el marco institucional.
3. Preparar una **estrategia multisectorial y multidisciplinaria** y un plan de acción en materia de seguridad vial. Para su elaboración habrán de colaborar grupos de la administración pública, el sector privado, las organizaciones no gubernamentales, los medios de comunicación y el público en general.
4. **Asignar recursos financieros y humanos** para tratar el problema. La estrategia deberá contar con suficiente financiación para elaborar, aplicar, administrar, supervisar y evaluar las medidas de seguridad vial. Para ello, es conveniente analizar las experiencias de otros países donde han puesto en marcha formulas de financiación como: gravámenes sobre el petróleo, cobros por estacionamiento, tasas de matriculación o multas.
5. **Aplicar medidas concretas** para prevenir los accidentes y reducir los traumatismos.
6. **Apoyar** el desarrollo de la capacidad nacional y el fomento de la **cooperación internacional**.

Por último, propone como **puntos clave** para la **implementación efectiva** de los programas de seguridad vial:

1. **Voluntad y compromiso político explícito.**
2. **Liderazgo institucional claro**, con autoridad y responsabilidad en la toma de decisiones, control de recursos y capacidad para coordinar todos los sectores públicos (sanitario, transporte, infraestructuras, educación, justicia...). Los esfuerzos se amplifican si un responsable político lidera la "causa" de la seguridad vial.
3. El proceso requiere tiempo, **consultas, con todos los actores relevantes**, negociaciones y esfuerzos. Implicar a muchos sectores y actores desde el principio implica conseguir apoyos y que exista un sentimiento de pertenencia.
4. Establecer una relación entre objetivos, planes, organizaciones y

aspectos financieros.

5. Asignación clara de **responsabilidades y competencias** de los diferentes actores y niveles.
6. Articulación de una adecuada **coordinación** entre todos los actores.
7. Puesta en marcha de un **sistema de información** que permita explotar al máximo el conocimiento y los datos disponibles.
8. **Seguimiento y evaluación** sistemática.
9. Suficientes profesionales de seguridad vial formados.
10. Incorporación de "grupos diana" al proceso de preparación e implementación.

Según la OMS, en caso de crearse, una agencia líder de la seguridad vial debería tener las siguientes funciones:

1. Gestionar y coordinar las acciones
2. Asesorar a todas las ramas del Gobierno en asuntos de seguridad vial.
3. Formular la política, fijar los objetivos y las prioridades y elaborar estrategias.
4. Coordinar a todos los actores públicos y privados y a los centros de investigación.
5. Recoger y publicar estadísticas.
6. Financiar proyectos en las áreas prioritarias.
7. Recoger y publicar información e investigación en la materia.
8. Establecer y financiar centros de formación e investigación.
9. Establecer normas técnicas para las vías, las infraestructuras y los vehículos.
10. Evaluar la efectividad de las estrategias de seguridad vial a nivel central y local.
11. Promover el establecimiento de estructuras institucionales en los gobiernos locales
12. Organizar conferencias periódicas
13. Proporcionar financiación suficiente
14. Coordinar la planificación y la implementación.

## II.2.2. Recomendaciones de la Comisión Social y Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (UNESCAP)

Divide el proceso en 3 fases:

- FASE 1: **Bases para la acción**
  - ❖ **Aumentar el conocimiento y concienciación de los responsables** de la toma de decisiones, y de los **ciudadanos**, ante la magnitud del problema de la inseguridad vial.
  - ❖ **Revisar las actividades de seguridad vial puestas en marcha**, de los sectores y actores implicados.
  - ❖ **Evaluar los costes de la siniestralidad** (puede ser a través de una asistencia técnica).
  - ❖ Celebrar un congreso dirigido a todos los agentes implicados, públicos y privados, que consiga **generar un consenso** sobre el objetivo y las actividades a incluir en el Plan de Acción.
  - ❖ **Constituir un grupo de trabajo** formado por altos responsables de la administración para coordinar el diseño y la puesta en marcha del plan de seguridad vial.
- FASE 2: **Puesta a punto y fortalecimiento del sistema.**
  - ❖ **Elaborar una estrategia general** para la mejora de la seguridad vial.
  - ❖ Disponer de un **sistema de recogida de datos** de accidentes que cubra la totalidad del territorio
  - ❖ **Habilitar un Consejo Nacional de Seguridad Vial**, o algo similar, con subgrupos de trabajo.
  - ❖ Puesta en marcha de **proyectos piloto**.
  - ❖ Desarrollar un sistema de **auditorías de seguridad**.
  - ❖ **Identificar las medidas más urgentes**.
  - ❖ Implementar dichas **medidas prioritizadas**.
  - ❖ **Fortalecer** las organizaciones, los individuos, los sistemas y los procedimientos clave a largo plazo.
- FASE 3: **Desarrollo del Programa.**
  - ❖ Consolidar lo anterior y **poner en marcha** un plan quinquenal de modo que la reducción de víctimas alcance valores significativos.
  - ❖ Tener en cuenta la importancia de las **labores de comunicación**, tanto de los objetivos como de los resultados y entre departamentos gubernamentales y entre la administración y los ciudadanos.

### **II.2.3. Recomendaciones del Banco Mundial**

Esta Institución, creada en 1944, ofrece asesoramiento y financiación a países pobres y entre sus grupos de trabajo tiene uno dedicado a transportes, donde se trabaja con el objetivo de reducir la pobreza a través de la mejora de la eficiencia y la equidad en las políticas y proyectos del transporte.

Según el Banco Mundial los **aspectos clave para conseguir una mayor seguridad vial** serian:

- ❖ **Concienciación de la magnitud** del problema en términos de fallecidos y heridos.
- ❖ Conocimiento de la **dimensión económica** de la seguridad vial.
- ❖ **Necesidad de contar con un Plan de Seguridad Vial.**
- ❖ **Definición de las responsabilidades** institucionales.
- ❖ Necesidad de realizar un **control, seguimiento y evaluación.**
- ❖ Disponibilidad de sistemas de **recogida y análisis de datos** e informaciones.
- ❖ **Financiación** de la Seguridad Vial.
- ❖ Diseño de **vías que garanticen la seguridad** vial.
- ❖ **Auditorias** de seguridad vial.
- ❖ **Educación vial** infantil.
- ❖ **Programas y Campañas** de publicidad.
- ❖ **Formación** y exámenes de conductores.
- ❖ Control y supervisión del **cumplimiento de la legislación** sobre el tráfico.
- ❖ Normas técnicas de **seguridad de los vehículos.**
- ❖ **Servicios médicos** de emergencia.
- ❖ **Investigación** en seguridad vial.
- ❖ **Papel activo de las organizaciones no gubernamentales.**

### **II.2.4. Recomendaciones de la Asociación Global para la Seguridad Vial (GRSP) Global Road Safety Partnership.**

Esta asociación se creó a iniciativa del Banco Mundial con el objetivo de conseguir reducciones sostenibles en los accidentes de circulación en los países en desarrollo. Forman parte de la misma, gobiernos, empresas y sociedad



civil.

Según la GRSP, las **características clave** de los Planes de Seguridad Vial serían:

1. Situación de partida
  - ❖ Planes nacionales anteriores
  - ❖ Planes regionales previos
  - ❖ Objetivos anteriores planteados
2. Contenido del Plan
  - ❖ Duración
  - ❖ Estructura (prioridades, sectores...)
  - ❖ Definición de responsabilidades
  - ❖ Planificación temporal de actividades
  - ❖ Indicadores de resultado
    - Reducción de víctimas
    - Número de víctimas
  - ❖ Costes de las medidas
  - ❖ Fuentes de financiación
3. Desarrollo del Plan
  - ❖ Organización líder a cargo del plan
  - ❖ Proceso de consulta
  - ❖ Proceso de aprobación.
    - Organización responsable
    - Agencias a cargo de implementación
4. Implementación
  - ❖ Seguimiento de las medidas y avances
  - ❖ Impacto alcanzado
  - ❖ Seguimiento presupuestario.

Destaca que es preciso realizar una **amplia consulta** e incluir a los agentes locales y las organizaciones, que posteriormente van a asumir la implementación del plan, en la recogida de información y en la fase de desarrollo del Plan, ya que se **reforzará el apoyo y el sentimiento de pertenencia**.

## II.2.5. Recomendaciones del Consejo Europeo de Ministros de Transporte (CEMT)

Según el CEMT los **problemas más importantes** en seguridad vial son:

- ❖ **Insuficiente nivel de concienciación**, de los usuarios de las vías, de los políticos y responsables en la toma de decisiones.
- ❖ **Sistemas de gestión** de los trabajos de la seguridad vial **ineficaces**.
- ❖ **Falta de una visión para el futuro** a la que se adhieran la mayoría de asociaciones y empresas como forma de fomentar la creatividad y la participación.
- ❖ **Falta de objetivos cuantificados**.
- ❖ **Sistemas de recogida de información y diagnóstico** demasiado básicos e imprecisos.
- ❖ **Relación de actores** intervinientes en seguridad vial **indefinida**.
- ❖ **Falta de coordinación**.
- ❖ **Falta de implicación** de consumidores, empresas y administraciones.

Las tres **dimensiones básicas** de la accidentabilidad en las que hay que actuar y para las que hay que planificar objetivos y acciones serían:

1. **Reducir** la exposición al riesgo.
2. **Disminuir** la probabilidad de accidente por cada km. recorrido (prevención).
3. **Minimizar** la probabilidad de lesión o heridas graves en caso de accidente (protección).

El CEMT sugiere una serie de **etapas** en los procesos de implementación de las políticas de seguridad vial:

1. **Considerar** el problema de la inseguridad vial como un **asunto de salud pública**.
2. **Identificar y aislar las áreas problemáticas** utilizando estadísticas de accidentes y de lesiones.
3. Crear una **visión del sistema de transporte** del futuro.
4. **Fijar objetivos concretos** numéricos.
5. **Determinación** clara de papeles, las **responsabilidades**.
6. **Integrar** todas las **políticas de transporte** relacionadas con la movilidad, la seguridad vial y el medio ambiente.
7. Analizar y **comparar la efectividad económica** de las medidas.
8. **Crear una estrategia de la seguridad vial**.
9. **Formular planes** nacionales de seguridad vial.

10. **Vincular** los presupuestos de **gastos con los beneficios**.
11. **Delegar las medidas** en los niveles más cercanos al problema.
12. Analizar todas las posibilidades para implementar diversas medidas.
13. **Educar tanto a los responsables de las decisiones como al público en general.**
14. Articular sistemas de **control y supervisión**.
15. Diseñar un **sistema de gestión** de seguridad vial.
16. Crear una entidad independiente encargada de realizar el seguimiento y la evaluación de resultados.

#### **II.2.6. Recomendaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)**

El planteamiento general de la OCDE para abordar la seguridad vial consta de **cuatro etapas**.

1. Elaboración de una **visión** o una filosofía.
2. **Análisis** del problema.
3. Establecimiento de **objetivos**.
4. **Desarrollo y evaluación** de las medidas.

Considera que muchos fracasos en seguridad vial se producen al no implementarse el conocimiento ya existente en relación con las diferentes medidas y políticas de seguridad vial y propone una lista de **quince pasos**:

1. Tratar el problema de seguridad vial como **problema de salud pública**.
2. **Crear una visión que sea ampliamente aceptada** acerca del sistema de transporte del futuro
3. Identificar las principales áreas problemáticas y focalizarse en ellas.
4. Fijar objetivos cuantitativos generales
5. Desgranar los objetivos generales en objetivos asociados
6. Encontrar **medidas costo-efectivas** para cada área
7. Organizar con claridad papeles y responsabilidades
8. **Integrar entre sí las diferentes políticas de transporte: movilidad, seguridad y medio ambiente**
9. **Delegar** las responsabilidades a nivel local.
10. Establece clara relación medidas **coste-beneficio**

11. **Educar** a los responsables de la toma de decisiones y público en general
12. **Analizar** las posibilidades de implementación de medidas
13. Crear sistemas efectivos de **supervisión**
14. Crear **sistemas de gestión** de la evolución de la seguridad.
15. **Crear una entidad independiente** para realizar el seguimiento y evaluación.

### **II.2.7. Recomendaciones de la Prevención rutera Internacional (PRI)**

ONG formada en 1959 con el objetivo de promover la seguridad vial a nivel internacional. Su principal esfera de actividad son las medidas educativas.

En 2000 crearon un código de buenas prácticas para estrategias y planes de seguridad vial que se estructuraba en torno a **seis puntos principales**:

1. El problema
2. Visión y Objetivos
3. Estrategias y herramientas
4. Quien hace qué
5. De las palabras a los hechos
6. Evaluación

La PRI aboga por una **visión "tiene que llegar el momento en que nadie resulte fallecido o gravemente herido en accidentes de circulación"**.

Las medidas deben incluir:

- ❖ Legislación de tráfico y seguridad vial.
- ❖ Supervisión del cumplimiento.
- ❖ Campañas de comunicación.
- ❖ Educación y formación.
- ❖ Ingeniería de carreteras.
- ❖ Ingeniería y tecnologías aplicadas a los vehículos.
- ❖ Tratamiento médico bajo la perspectiva "cada segundo cuenta".
- ❖ Acciones de investigación.
- ❖ Propuestas de financiación.

**La estrategia de seguridad vial debe identificar a todos los actores** así como las áreas de responsabilidad y debe garantizar la coordinación entre los mismos.

**RESULTA ESENCIAL EL APOYO DE LA CLASE POLÍTICA, DEL MINISTERIO O DEPARTAMENTO CORRESPONDIENTE Y PREFERIBLE DEL GOBIERNO EN SU CONJUNTO, Y DE SU RESPONSABLE.** El apoyo de todos los **partidos políticos** es muy conveniente.

Igualmente resulta ESENCIAL conseguir, en la fase inicial y mantenerlo a lo largo de todo el proceso, **la implicación, motivación y compromiso de todos los actores.**

Largo plazo: Reducción de víctimas

Corto Plazo: aplicación de medidas de bajo coste

## **II.2.8. Recomendaciones de la Asociación Mundial de la Carretera (AIPCR)**

ONG formada en 1909 que en la actualidad actúa como foro internacional de intercambio en materia de carreteras y transporte por carreteras.

La AIPCR define el programa de seguridad vial como "*el conjunto de actividades que deben ser implementadas para alcanzar un cierto objetivo predeterminado de reducción de accidentes*". Debe incluir medidas de gestión y coordinación, y acciones prioritarias

Los siete **componentes básicos** que debe tener un programa de seguridad vial son:

1. Puesta en marcha de una **estructura organizativa**. Esta debe articular tanto una integración vertical como horizontal de los trabajos de las distintas administraciones públicas, entidades privadas y ongs.
2. Implantación de un **sistema integrado de información**
3. Generación de suficiente **apoyo político y social**.
4. **Financiación** de las iniciativas de seguridad vial.
5. Los **recursos humanos** (experiencia técnica)
6. Actividades de **investigación**
7. **Seguimiento y evaluación**

Además debe contar con:

- ❖ Acciones realistas
- ❖ Plan equilibrado con acciones en todas las áreas clave.

- ❖ Priorizar medidas en base a coste-beneficio.
- ❖ Objetivos cuantitativos, con tiempo concreto de consecución, fáciles de entender, medibles y evaluables.
- ❖ Objetivos asumidos por los políticos. Estos deben explicar con claridad, a la ciudadanía, que el gobierno se compromete a luchar por alcanzarlos.
- ❖ Periodo de validez entre 5 y 10 años.

Las recomendaciones anteriores, se podrían resumir en esta lista:

1. **Elaborar una estrategia multisectorial y multidisciplinaria.** Considerando el problema como un asunto de Salud Pública.
  2. Justificación general de la necesidad de un plan que debe partir de razonamientos epidemiológicos. **Disponer de un buen sistema de recogida de datos.** Evaluar el problema concienciando de la magnitud del mismo.
  3. **Voluntad y compromiso político.** Liderazgo institucional claro.
  4. **Consulta amplia con todos los actores** relevantes para adquirir compromiso, apoyos y generar un consenso.
  5. **Asignación clara de las responsabilidades** relativas a la financiación, la ejecución y el seguimiento de las medidas.
  6. Articulación de adecuada **coordinación** entre todos los actores.
  7. **Determinación de objetivos** de seguridad vial concretos, ambiciosos pero realistas, y limitados no exclusivamente al número de fallecidos. Al tratarse de un aspecto crítico y fundamental en la elaboración de los planes o estrategias, la determinación de los objetivos puede encargarse a una comisión de elaboración del plan estratégico.
  8. Estimación de los **impacto** de las medidas en el medioambiente, en la movilidad y en la economía.
  9. Presencia de **indicadores de seguimiento o de progreso y** evaluación sistemática.
  10. **Estimación de la eficacia y el coste esperado** de las medidas.
- Conseguir un adecuado nivel de concienciación de la clase política, y demanda social, constituye probablemente el principal prerrequisito para los trabajos de seguridad vial.

Los medios de comunicación y las asociaciones de víctimas son actores fundamentales para generar y mantener dicho nivel de concienciación, en primera instancia y de rechazo frontal a los accidentes, en segundo término.

# ANEXO III

## Actuaciones que se realizan actualmente en Aragón

## IV.1. ACCIONES QUE SE REALIZAN ACTUALMENTE EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS

CONSTRUCCIÓN Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS			
Ref	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	ORGANISMO
21	Mejora infraestructuras viarias	Inversión en carreteras: acondicionamientos, variantes, conservación extraordinaria (travesías) y ordinaria	Dirección General de Carreteras
25	Programa de reducción de accidentalidad con fauna	Detectar los tramos con mayor índice de accidentes con fauna y aplicar las medidas correctoras	Dirección General de Carreteras
27	Programa de mejora de la seguridad en Travesías	Actuaciones para mejorar la seguridad vial en travesías	Dirección General de Carreteras
28	Programa de mejora en intersecciones y accesos	Actuaciones para mejorar la seguridad vial en intersecciones y accesos	Dirección General de Carreteras
133	Ampliación de aceras y mejoras en travesía	Proyecto de ampliación de aceras y mejora de iluminación, pavimentación y señalización de carr. Alcañiz	Ayuntamiento de Teruel

CREACIÓN Y ADECUACIÓN DE EQUIPAMIENTOS Y SEÑALIZACIÓN			
Ref.	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	ORGANISMO
17	Construcción de barreras protectoras en Embalses (Sariñena)	El objetivo es evitar atropellos y mortalidad de aves	Dirección General de Desarrollo Sostenible y Biodiversidad
18	Señalización de diferentes tramos con carteles "peligro, animales silvestres"	El objetivo es la reducción de atropellos y accidentes	Dirección General de Desarrollo Sostenible y Biodiversidad
31	Programa de adecuación del equipamiento	Mejora de los elementos de señalización, barreras y balizamiento	Dirección General de Carreteras
61	Avisos de riesgos naturales en carreteras	Posibilidad de emitir mensajes a la población avisando de los riesgos en determinadas carreteras (por ejemplo, riesgo por aludes, incendios, inundaciones, tormentas, fuerte viento, etc...)	Dirección General de Interior



<b>CREACIÓN Y ADECUACIÓN DE EQUIPAMIENTOS Y SEÑALIZACIÓN</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
111	Pasos de peatones	Colocación de pasos de peatones, algunos elevados, y mejora de la seguridad de los viandantes en los mismos	Ayuntamiento de Utebo
115	Pasos de peatones	Colocación de pasos de peatones, algunos elevados, y mejora de la seguridad de los viandantes en los mismos	Ayuntamiento de Binefar
117	Ordenación del tráfico	Con el objetivo de ganar en seguridad en la conducción, evitando el cruce de vehículos, se han convertido, calles que eran de doble sentido en circulación en un único sentido. Se ha constatado una disminución en los siniestros	Ayuntamiento de Binefar
118	Señalización de las vías públicas	Incluiría varias acciones: señalización con marcas viales amarillas en las inmediaciones de los cruces de escasa visibilidad, colocación de espejos en los cruces e implantación de red de semáforos	Ayuntamiento de Binefar
127	Señalización de las vías públicas	Uso de elementos físicos para evitar accidentes en zonas conflictivas (hitos, espejos, etcétera)	Ayuntamiento de Utebo
131	Proyecto de adecuación de cruces de peatones	Con el objetivo de la mejora de la seguridad vial	Ayuntamiento de Teruel
132	Mantenimiento de pavimentación y señalización horizontal en vía pública		Ayuntamiento de Teruel

<b>ESTUDIOS Y AUDITORÍAS</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
22	Caracterización de la Red Viaria y el tráfico	Características de las carreteras y accidentalidad en las mismas	Dirección General de Carreteras
24	Anejos de Seguridad Vial en proyectos de conservación	Integrar en los proyectos las actuaciones en Seguridad Vial pertinentes	Dirección General de Carreteras
26	Programa de implantación de auditorías de Seguridad Vial	Analizar las carreteras tanto en fase de proyecto como en las ya existentes desde el punto de vista de la Seguridad Vial	Dirección General de Carreteras

<b>ESTUDIOS Y AUDITORÍAS</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
32	Análisis de la accidentalidad de la RAA	Características de los accidentes en la Red Autónoma de Carreteras.	Dirección General de Carreteras
33	Colaboración con la Universidad de Zaragoza en investigación sobre sistemas de contención	Estudios de tipos de barreras de seguridad.	Dirección General de Carreteras
34	Colaboración con la Universidad de Zaragoza en el programa de investigación europeo SMART	Alcanzar los objetivos del Programa SMART	Dirección General de Carreteras

<b>INFRAESTRUCTURAS QUE FAVOREZCAN EL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
35	Ejecución de apartaderos para líneas interurbanas de transporte de viajeros	Construcción de carriles de aceleración y deceleración y zona de parada del autobús y espera de los viajeros para facilitar la incorporación del vehículo a la calzada, mejorar la visibilidad y asegurar seguridad y refugio a los usuarios en el entorno de la carretera.	Dirección General de Transportes
38	Construcción de estaciones de autobuses	Construcción de terminales con accesos cómodos y seguros y que cuente con los servicios adecuados para dotar de seguridad y comodidad a los usuarios del autobús en determinadas localidades	Dirección General de Transportes
40	Proyecto de una terminal tipo de autobuses para diversos municipios de Aragón	Construcción de terminales ligeras que, dispuestas en la localización más cómoda para las expediciones diarias, permita al autobús no parar directamente en las travesías, como está haciendo actualmente, y contar con una zona de espera cómoda y segura para el viajero	Dirección General de Transportes

### INFRAESTRUCTURAS QUE FAVOREZCAN EL USO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Ref.	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	ORGANISMO
41	Colocación de marquesinas en paradas de líneas interurbanas	Permiten una mayor visibilidad de la zona de parada del autobús, así como un refugio cómodo y seguro para el viajero	Dirección General de Transportes
52	Planes de Fomento y mejora del transporte público	Todas las actuaciones encaminadas a la mejor coordinación y mejora del transporte interurbano/urbano a través del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza	Dirección General de Transportes
72	Apoyo tecnológico a la empresa aragonesa NITAX para el desarrollo del sistema de gestión de flotas de taxis SIDUS.	Transferencia de tecnología de localización – comunicación de vehículos a través del sistema SIDUS que hasta ahora se ha aplicado a taxis	Instituto Tecnológico de Aragón
72	I+D en análisis del tráfico	Proyectos I+D de análisis del tráfico	Instituto Tecnológico de Aragón

### MEJORA DE LA GESTIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Ref.	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	ORGANISMO
23	Gestión de TCA y aplicación de MBC	Análisis de TCA y actuaciones para su supresión	Dirección General de Carreteras
29	Programa de reducción de la accidentalidad por salida de vía	Análisis de este tipo de accidentes e implementar las medidas oportunas	Dirección General de Carreteras
30	Programa de mejora de seguridad de usuarios vulnerables	Medidas para aumentar la seguridad vial de peatones y motociclistas	Dirección General de Carreteras
116	Peatonalización de vías públicas	Mejora en la seguridad de los viandantes, procediendo a la peatonalización de 8 calles y una plaza.	Ayuntamiento de Binefar

## IV.2. ACTUACIONES QUE SE REALIZAN EN MATERIA DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL

### EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL

Ref.	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	ORGANISMO
------	-----------	-----------------------------	-----------

<b>EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
5	Preparación para la obtención del carné de conducir	Dotar a las personas con problemas de aprendizaje de refuerzo para la obtención del carné de conducir	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
6	Elaboración de materiales: Educación Vial	Elaborar materiales para utilizar en las aulas: Primaria, Secundaria, Educación Permanente, FP	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
8	Currículo Ciclos de Formación Profesional	Revisar los currículos de ciclos de Formación Profesional relacionados con el transporte	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
10	Proyecto de Educación Vial apoyados por un centro de investigación	Colaborar los formadores de FP con grupos de investigación universitaria	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
13	Licencias para profesores	Incluir un apartado de licencias para profesores para actividades de Educación Vial	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
16	Programa de educación vial, dramatización y comprensión lectora	Educación vial para alumnado con discapacidad intelectual	Dirección General de Política Educativa
62	Programa de Educación para la movilidad y seguridad vial en los Centros Educativos	Reflexionar sobre movilidad y seguridad vial por niños y niñas, sus familias y los profesores	Dirección General de Consumo
63	Obras de teatro STOP	Aprendizaje de las principales señales de tráfico	Dirección General de Consumo
65	DVD jóvenes y conducción	Informar y formar a los jóvenes para una movilidad más responsable	Dirección General de Consumo
70	Conducir bien para convivir mejor	Dar a conocer las normas de circulación vigentes en España para la prevención de actitudes contrarias a la seguridad del tráfico y por tanto, de accidentes. Adultos: normativa y comportamientos compatible con la seguridad vial. Niños: actitudes y conductas viales que propicien toma de decisiones adecuadas en situaciones viales. Sensibilizar a los adultos de su entorno, a través de los niños, sobre las causas y consecuencia de los accidentes de tráfico.	Dirección General de Inmigración y Cooperación al Desarrollo

<b>EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
99	Preparación para la obtención de carné de conducir	Preparación para la obtención de carné de conducir clases: C, D, C+E	Instituto Aragonés de Empleo (INAEM)
112	Programa continuo de Educación Vial	Formación continua multianual Clases teóricas y prácticas anuales en colegios e institutos de la localidad; proyecto de un parque de seguridad vial; charlas a personas mayores	Ayuntamiento de Utebo
134	Curso de educación vial	Dirigido a la población infantil y joven, orientado a potenciar el buen uso de las vías por parte de este sector de población. Diferentes herramientas y actividades en función de las edades del alumnado	Ayuntamiento de Teruel

<b>FORMACIÓN A PROFESIONALES DEL TRANSPORTE (DE MERCANCÍAS Y DE VIAJEROS)</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
48	Obtención y renovación de Certificado de Consejero de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas	El Servicio de Transportes e Inspección convoca los oportunos exámenes y constituye el Tribunal evaluador	Dirección General de Transportes
49	Pruebas de capacitación para el ejercicio de la actividad de transporte interior e internacional de viajeros y mercancías	El Servicio de Transportes e Inspección convoca los oportunos exámenes y constituye el Tribunal evaluador	Dirección General de Transportes
50	Obtención del Certificado de Aptitud (CAP) acreditativo de conductores de determinados vehículos de transporte por carretera	El Servicio de Transportes e Inspección convoca los oportunos exámenes y constituye el Tribunal evaluador	Dirección General de Transportes
51	Subvenciones destinadas a financiar proyectos de formación en el sector del transporte por carretera	Concedidas a asociaciones de transportistas y organizaciones sindicales	Dirección General de Transportes

**FORMACIÓN A PROFESIONALES DEL TRANSPORTE (DE MERCANCÍAS Y DE VIAJEROS)**

<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
54	Suministro de dos simuladores de conducción destinados al entrenamiento de conductores profesionales.	Los simuladores se instalarán en el I.E.S los Enlaces (a través de un Convenio suscrito con Educación) y estarán a disposición de las empresas transportistas, para formación de sus trabajadores	Dirección General de Transportes
94	Programa formativo: transporte de viajeros por carretera (CAP)	Formación para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional con un total de 140 horas en 3 módulos: conducción racional de los vehículos de transporte de viajeros, reglamentación del transporte de viajeros y organización del mercado y seguridad del servicio de transporte de viajeros	Ministerio de Trabajo e Inmigración. SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL
95	Programa formativo: transporte de mercancías por carretera (CAP)	Formación para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional con un total de 180 horas en 3 módulos: conducción racional de los vehículos de transporte de mercancías, reglamentación del transporte de mercancías y organización del mercado y seguridad del servicio de transporte de mercancías	Ministerio de Trabajo e Inmigración. SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL
96	Cursos para conductores/as de camiones	Cursos para conductores de vehículos clases C1-C; E y otros cursos más especializados, como los de tacógrafo y tiempos de conducción	Instituto Aragonés de Empleo (INAEM)
97	Cursos para transportistas de mercancías peligrosas	Cursos sobre el transporte de mercancías peligrosas, especialización para transporte de cisternas y explosivos	Instituto Aragonés de Empleo (INAEM)
98	Cursos para conductores de autobús		Instituto Aragonés de Empleo (INAEM)

<b>FORMACIÓN ESPECÍFICA EN SEGURIDAD VIAL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
7	Organización Jornada Seguridad Vial para personas adultas	Crear una jornada de Educación en Aragón de Seguridad Vial	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
14	Cursos de Formación del profesorado	Elaboración de cursos de formación del profesorado para fomentar la seguridad vial	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
59	Formación a voluntarios de protección civil	Participación de las asociaciones de voluntarios de protección civil. Labor de formación de los voluntarios en seguridad vial	Dirección General de Interior
66	"Da en la diana por tu seguridad"	Aspectos seguridad motocicletas, cascos	Dirección General de Consumo
101	Cursos sobre seguridad vial aplicada	Cursos de seguridad vial aplicada a diferentes tipos de vehículos: autorizados, ligeros, pesados, transporte de viajeros	Instituto Aragonés de Empleo (INAEM)
102	Cursos de técnicas de conducción avanzadas	Cursos de técnicas de conducción en situaciones adversas, en situaciones de riesgo, conducción evasiva	Instituto Aragonés de Empleo (INAEM)
106	Cursos de prevención de riesgos laborales		061 Aragón

<b>RE-EDUCACIÓN VIAL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
100	Cursos para conductores de coches	Cursos para conductores de vehículos clase B	Instituto Aragonés de Empleo (INAEM)

<b>INSPECCIÓN Y CONTROL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
42	Mantenimiento de básculas fijas ubicadas en la Comunidad Autónoma	Facilitan las labores de inspección y pesaje de los vehículos pesados para garantizar que no existen sobrepesos que afecten al modo de conducción y la seguridad de los camiones, y por ende, de todos los usuarios de las carreteras	Dirección General de Transportes

<b>INSPECCIÓN Y CONTROL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
43	Suministro de básculas móviles y furgonetas para su transporte.	La finalidad es permitir, en cualquier punto de la geografía, hacer una evaluación del peso por eje de los vehículos pesados	Dirección General de Transportes
44	Control de tiempos de conducción y descanso mediante labores de inspección	Labor llevada a cabo por la sección de Inspección	Dirección General de Transportes
45	Control de excesos de peso en vehículos de transporte de mercancías	Labor llevada a cabo por la sección de Inspección y la Guardia Civil de tráfico	Dirección General de Transportes / Guardia Civil de tráfico
46	Control de documentación y autorizaciones de transporte privado de mercancías	Labor llevada a cabo por la sección de Inspección	Dirección General de Transportes
47	Control de conductores profesionales de terceros países	Labor llevada a cabo por la sección de Inspección	Dirección General de Transportes
56	Autorización de pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos en vías públicas.	Tramitación administrativa de la autorización de eventos que se realizan en la vía pública, con el objeto prioritario de garantizar la seguridad de los participantes y otros usuarios de la vía pública	Dirección General de Interior
60	Gestión pantallas de vigilancia	Coordinación con la Dirección General de Tráfico (Administración del Estado) para la gestión de las pantallas de vigilancia de tráfico en el 112	Dirección General de Interior
119	Control de velocidad	Controles de velocidad en zona urbana con el vehículo cinemómetro que facilita la DGT a la policía local	Ayuntamiento de Binefar
122	Controles de alcoholemia		Ayuntamiento de Binefar
125	Controles de alcoholemia	Incremento de los controles de alcoholemia	Ayuntamiento de Utebo
126	Controles uso del casco y del cinturón y de sistemas de retención infantil	Incremento de estos controles	Ayuntamiento de Utebo



<b>FOMENTO CONDUCTAS RESPONSABLES</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
64	Guía de conducción responsable	Consejos conducción cívica, segura y sostenible	Dirección General de Consumo
67	Aula de consumo. Conducción segura, responsable y sostenible	Sesión informativa sobre conducción responsable	Dirección General de Consumo
76	La seguridad vial en el 061	Disminución del riesgo de accidentabilidad de los vehículos sanitarios mediante el uso racional de rotativos y sirenas	Servicio Aragonés de Salud
130	Regulación del tráfico a la salida centros escolares		Ayuntamiento de Teruel

<b>PLANIFICACIÓN Y REGULACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
2	Gestión de la movilidad en polígonos industriales	Se trata de identificar los problemas de movilidad en los polígonos y de establecer sistemas de gestión de la movilidad	Dirección General de Trabajo
12	Revisión del Convenio de colaboración con la Dirección General de Tráfico	Mejorar las acciones a realizar previstas en el Convenio de colaboración con la Dirección General de Tráfico	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
57	Planes de Protección Civil	Dirección y coordinación de las actuaciones previstas en los Planes de Protección Civil. Seguridad vial en emergencias, evacuación de población etc.	Dirección General de Interior
120	Medidas reguladoras del tráfico en las vías públicas	Establecimiento de prohibiciones que eviten la circulación y estacionamiento de vehículos de más de 3,5 T en la población, para evitar problemas de visibilidad y mejorar la seguridad de viandantes y tráfico por el casco urbano	Ayuntamiento de Binefar
124	Reducción de la velocidad en vía pública	Reducción de la velocidad a 30km/h en la mayoría de vías de la localidad	Ayuntamiento de Utebo

<b>SEGURIDAD VIAL EN EL ÁMBITO LABORAL</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
9	Seguridad del trabajador en los desplazamientos	Elaborar un sencillo protocolo sobre desplazamientos de los trabajadores para incluirlo en los módulos de los Certificados de Profesionalidad	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
69	Formación en cultura laboral para la integración de la población inmigrante	Taller de Seguridad Vial dentro de Formación en Cultura Laboral: Conocimientos básicos de seguridad vial para evitar accidentes "in itinere" (13 cursos)	Dirección General de Inmigración y Cooperación al Desarrollo

### **IV.3. ACTUACIONES QUE SE REALIZAN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS**

<b>RENOVACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
53	Subvenciones para la renovación de flota		Dirección General de Transportes

<b>FORMACIÓN ESPECÍFICA DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
11	Gestión de transporte	Revisar y mejorar la Seguridad Vial en el Ciclo de Grado Superior: Gestión del Transporte	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
68	Sesión de seguridad de vehículos en curso de Inspección de consumo	Técnicas aplicadas en las pruebas de control del Centro Zaragoza de Pedrola	Dirección General de Consumo

<b>REGISTRO DE LOS VEHÍCULOS</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
73	Apoyo tecnológico a SODEMASA para proyecto Life ES-WAMAR	Transferencia de tecnología relacionada con software para el registro, localización y comunicación de los vehículos agrícolas	Instituto Tecnológico de Aragón

#### **IV.4. ACTUACIONES QUE SE REALIZAN EN ATENCIÓN POST-ACCIDENTE**

<b>RECURSOS PARA LA ATENCIÓN EN ACCIDENTES</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
58	Movilización de helicópteros	Movilización de los helicópteros medicalizados (Bases en Zaragoza y Teruel)	Dirección General de Interior

<b>FORMACIÓN PARA LA ATENCIÓN EN ACCIDENTES</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
103	Taller de atención en accidentes (SAMFYC)		061 Aragón
104	Técnicas sanitarias básicas y primeros auxilios	Cursos de primeros auxilios, de Soporte Vital Básico y Avanzado, SVB instrumentalizado y manejo del DESA (Desfibrilador), entre otros	061 Aragón
105	Atención de urgencias	Cursos especializados en atención a diferentes situaciones de emergencia extrahospitalaria. Comprenderían aspectos como la atención a pacientes quemados, movilización e inmovilización, técnicas de manejo del estrés, urgencias pediátricas, asistencia inicial al traumatizado grave, entre otros	061 Aragón
110	Simulacro de excarcelación y rescate de heridos en accidente de tráfico	Tres vehículos volcados con heridos y Iso responsables de emergencias los rescatan	Comarca Campo de Belchite

## IV.5. ACTUACIONES QUE SE REALIZAN EN MATERIA DE SENSIBILIZACIÓN

CONCIENCIACIÓN			
Ref.	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	ORGANISMO
1	Concurso de iniciativas universitarias "POR UNA MOVILIDAD SEGURA"	Celebración del II Concurso de iniciativas universitarias "Por una movilidad segura". El objetivo general de este concurso consiste en sensibilizar y prevenir a los jóvenes universitarios para que puedan aportar posibles soluciones por medio de proyectos a realizar e ideas imaginativas para ayudar a disminuir los riesgos	Dirección General de Enseñanza Superior
15	Road Show	Espectáculo de sensibilización para jóvenes	Dirección General de Política Educativa
75	Programa "Aproxima"	Se trata de aprovechar la existencia de una red de profesionales autónomos extendidos por las comarcas de Aragón para asesorar en todos los aspectos del Plan que conlleven la aplicación de nuevas tecnologías.	Instituto Tecnológico de Aragón
121	Campañas informativas y divulgativas	Campañas de concienciación en coordinación con la DGT, sobre el uso del cinturón, el casco, los efectos de la conducción bajo efectos del alcohol, etcétera	Ayuntamiento de Binefar
123	Campaña de la Concejalía de Juventud	Campaña entre los jóvenes, alertando sobre el peligro de mezclar alcohol y conducción. Charlas en el IES, talleres al aire libre en el centro de la ciudad y premios por dar negativo en control de alcoholemia	Ayuntamiento de Binefar
128	Recepción de quejas y sugerencias	Recepción de quejas y sugerencias de los ciudadanos tanto para los puntos concretos o peligrosos o descongestión de la vía	Ayuntamiento de Utebo

<b>CONCIENCIACIÓN</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
129	Campañas informativas y divulgativas	Campañas de concienciación en coordinación con la DGT, sobre el uso del cinturón, el casco, los efectos de la conducción bajo efectos del alcohol, etcétera	Ayuntamiento de Teruel

<b>COMUNICACIÓN – DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
4	Estadística	Difusión de información estadística sobre transporte por carretera (infraestructuras, parque y matriculación, conductores, accidentes y flujos de transporte) e indicadores sectoriales de transporte (emisiones y accidentalidad). Ver Web IAEST	Instituto Aragonés de Estadística
71	Observatorio Aragonés de la Juventud	Difusión en la Web de información secundaria de datos estadísticos y estudios externos sobre accidentes	Dirección del Instituto Aragonés de Juventud

<b>RECOGIDA Y ANÁLISIS DE LOS DATOS</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
55	Observatorio de Accidentalidad en la Red Autonómica de Carreteras de Aragón	Disponer de información sobre la siniestralidad en las carreteras que son titularidad de la Comunidad Autónoma de Aragón.	Dirección General de Interior

<b>RECOGIDA Y ANÁLISIS DE LOS DATOS</b>			
<b>Ref.</b>	<b>ACTUACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>	<b>ORGANISMO</b>
74	STIPP Sistema Transfronterizo de Información para la Prevención de riesgos en los Pirineos (2009-2011)	El objetivo fundamental es mejorar la prevención de los riesgos en los Pirineos por la creación de un Centro Pirenaico de Información sobre los Riesgos (CPIR), poniendo a disposición de los profesionales de la montaña y del público un sistema de información transfronteriza (recogida de datos sobre los riesgos naturales, información meteorológica y nivológica coordinada, sistema de alerta geolocalizado por satélite, dando el acceso a números de emergencia (112), formación de los usuarios, etcétera	Instituto Tecnológico de Aragón

# ANEXO IV

## Los Agentes participantes

## V.1. LOS ACTORES IMPLICADOS EN LA SEGURIDAD VIAL

En materia de tráfico y seguridad vial, todos somos actores intervinientes, pero no todos tenemos la misma responsabilidad.

La estrategia de seguridad vial **debe identificar a todos los actores** así como **los niveles de responsabilidad** y debe **garantizar la coordinación** entre los mismos **y conseguir su implicación, participación y compromiso** para asumir cada uno su cuota de responsabilidad relativa a la financiación, la ejecución y el seguimiento de las medidas que se deban poner en marcha.

El compromiso político sostenido y al más alto nivel es esencial para mejorar la seguridad vial.

Los medios de comunicación y las asociaciones de víctimas son actores fundamentales para generar un nivel de sensibilización y concienciación adecuado y mantenido en el tiempo.

La **Administración**, tanto la autonómica como la local, es uno de los actores imprescindibles en este proceso:

### ❖ **Instituciones de la Comunidad Autónoma de Aragón**

- ❖ Las Cortes
- ❖ El Presidente
- ❖ Los Departamentos del Gobierno de Aragón
- ❖ El Justicia

### ❖ **Otras Administraciones e Instituciones:**

- ❖ Delegación de Gobierno
- ❖ Dirección General de Tráfico
- ❖ Guardia Civil
- ❖ Diputaciones Provinciales
- ❖ Comarcas
- ❖ Municipios
- ❖ Confederación Hidrográfica del Ebro



Respecto a la **sociedad civil**, se ha invitado a participar en el proceso a todas aquellas entidades que tengan algún tipo de relación con la seguridad vial:

- ❖ Asociaciones y fundaciones
- ❖ Colegios Profesionales
- ❖ Empresas públicas y privadas
- ❖ Federaciones
- ❖ Cooperativas
- ❖ Organizaciones sindicales y empresariales
- ❖ Partidos políticos
- ❖ Universidades
- ❖ Centros de investigación

## V.2. EL GRUPO DE EXPERTOS

Hemos solicitado la colaboración de personas expertas en alguno de los aspectos relativos a la seguridad vial que irán aportando sus conocimientos, revisando el proceso e introduciendo las correcciones y sugerencias que consideren oportunas para conseguir un Plan posible, medido y de calidad.

### COMPONENTES DEL GRUPO DE EXPERTOS

D. Juan José Alba López	Profesor Titular Del Departamento De Ingeniería Mecánica. Grupo De Nuevas Tecnologías En Vehículos Y Seguridad Vial. Universidad De Zaragoza.
D. Mariano Bistuer Gil	Subdirector De Comunicación Y Formación Centro Zaragoza Instituto De Investigación Sobre Reparación De Vehículos
D. Aitor Canales Santander	Director De La Cátedra Europea De Seguridad Vial. Instituto Internacional De Ciencias Políticas Cátedra UNESCO De Ciencia Política Y Administrativa Comparada
D. José Antonio Chanca Cáceres	Adjunto Al Jefe Del Departamento Y Diseño De Movilidad Urbana Ayuntamiento De Zaragoza
D. Juan Antonio Cobo Plana	Director Del Instituto Medicina Legal De Aragón Dirección General De Administración De Justicia
D. Juan García Blasco	Catedrático De Derecho Del Trabajo Y Seguridad Social Universidad De Zaragoza
D <sup>a</sup> . Candelaria Mederos Cruz	Jefa De Área De Planificación Y Participación. Observatorio Nacional De Seguridad Vial. Dirección General De Tráfico
D. Jesús Monclús González	Experto En Seguridad Vial. Expresidente Del Subgrupo Ad-Hoc Europeo De Expertos En Investigación De Accidentes De Tráfico Y Autor Del Libro "Planes Estratégicos De Seguridad Vial, Fundamentos Y Casos Prácticos"
D <sup>a</sup> . Nuria Rivas Biel	Psicóloga Fundación Daño Cerebral/ATECEA
D. Francisco Rojas Luna	Director Área Para El Desarrollo De La Sociedad De La Información Instituto Tecnológico De Aragón
D <sup>a</sup> María Seguí Gómez	Profesora Titular Y Directora Del European Center For Injury Prevention
D. Victorino Zorraquino Lozano	Ingenieros De Caminos, Canales Y Puertos

### V.3. LOS TÉCNICOS DESIGNADOS POR LAS DIRECCIONES GENERALES

También hemos solicitado a las distintas Direcciones Generales del Gobierno de Aragón la máxima implicación y apoyo para la elaboración de este plan, habiendo designado a técnicos que van a formar parte de los distintos grupos de trabajo:

#### COMPONENTES DEL GRUPO DE TÉCNICOS DEL GOBIERNO DE ARAGÓN

D. Fernando López Martín	Jefe de servicio de participación ciudadana. Dirección General de Participación Ciudadana
D. José Luís Andrés Lacasa	Asesor de medios de comunicación. Gabinete de Comunicación
D <sup>a</sup> . Alicia Vicente Serrano	Jefa de sección de planificación del servicio de formación. Instituto Aragonés de Empleo
D. Francisco Albericio Vilda	Técnico superior de prevención de riesgos laborales. Dirección General de Trabajo
D. Julio Giral Pelegrín	Asesor técnico. Instituto Aragonés de Estadística
D <sup>a</sup> . Gema Herrero Garzón	Jefa de servicio de conservación explotación y seguridad vial. Dirección General de Carreteras
D <sup>a</sup> . Celia Bautista Alonso	Jefa de sección de estudios e infraestructuras. Dirección General de Transportes
D. Ángel Godina Rufat	Asesor técnico de planificación del servicio de seguridad y protección civil. Dirección General de Interior
D. Carlos Clemente Barriendo	Jefe de la sección de concentración parcelaria. Dirección General de Desarrollo Rural

---

D. Luis Gascón Andreu	Asesor técnico. Dirección General de Salud Pública
D <sup>a</sup> . Natalia Rivera Rey D'harcourt	Directora gerente del 061 Aragón. Dirección del Servicio Aragonés de Salud
D. Carlos Peñasco Gil	Jefe de servicio del Consumidor. Dirección General de Consumo
D. Javier Cases Lacarra	Jefe del servicio de metrología, seguridad y calidad industrial. Dirección General de Industria y de Pequeña y Mediana Empresa
D. José Luis Félix Fando	Jefe de unidad de participación ciudadana. Dirección General de Política Educativa
D <sup>a</sup> . María Victoria Ruesca Navas	Jefa de unidad de educación permanente de adultos. Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
D. José Luís Burrel Badía	Jefe de servicio de ríos y actividades cinegéticas. Dirección General de Desarrollo Sostenible y Biodiversidad
D. Alberto Gil Costa	Jefe del servicio de enseñanza superior. Dirección General de Enseñanza Superior
D <sup>a</sup> . María Luisa Alberó Muñío	Jefa de servicio de planificación y programación I+D+I. Dirección General de Investigación, Innovación y Desarrollo
D. Joaquín Gómez Espinosa	Experto línea automoción I+D Instituto Tecnológico de Aragón
D. Francisco Rojas Luna	Experto tecnología de la información y comunicación. Instituto Tecnológico de Aragón
D. Alberto Larrosa Montañés	Jefe de servicio de programas de autonomía y atención a la dependencia. Dirección General de la Dependencia
D <sup>a</sup> . Belén Serrano Valenzuela	Jefa de servicio de programas y prestaciones. Instituto Aragonés de Juventud
D. Ángel Sicilia Tornos	Asesor Técnico. Instituto Aragonés de Servicios Sociales
D <sup>a</sup> . Carmen Cornago Jarauta	Asesora Técnica Dirección General de Inmigración y Cooperación al Desarrollo

---

## V.4. LAS PERSONAS QUE INTEGRAN LOS GRUPOS DE TRABAJO

Aparecen a continuación el listado de personas y entidades que se han inscrito hasta la fecha para participar en cada uno de los grupos de trabajo. No se trata de un listado cerrado. En el caso de que alguna persona quiera inscribirse, todavía está a tiempo de hacerlo. Para ello, puede solicitar una ficha de inscripción.

### Personas inscritas al Grupo de Trabajo 1. Infraestructuras Seguras

GT1. Nombre y apellidos	Entidad a la que representa
D. Daniel Ezquerro	Consejo de la Juventud de Aragón
D <sup>a</sup> . M. Mar Fernández Lorente	UGT Aragón
D <sup>a</sup> . Ana Abán Aparicio	FAPAR Federación Padres Alumnos de Aragón
D. Jaime Barea Navamuel	GANVAM
D. Arturo Paniza Galindo	Grupo Franco Obras y Proyectos SL
D. Jesús Aznar Iranzo	Fundación UNIR
D. Juan José Alba López	Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (I3A)
D. Miguel Iritia Montero	CHUNTA
D. Eduardo Checa Zabala	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D. Rodolfo Mozota Azcutia	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D. Antonio Ibáñez Zafrilla	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D <sup>a</sup> . Concepción Ortiz Calvo	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D. Lluís Puerto	Fundación RACC
D. José Rodríguez Álvarez	Asociación de Moteros de Aragón

<b>GT1. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Alejandro García Caudevilla	Asociación de Moteros de Aragón
Dª. Margarita Prery Trénor	IDOM Zaragoza S.A
D. José Luis Bellido Núñez	Control de Obra Civil, S.L.
D. Carlos Blas Tejada	AYESA
D. Diego Talayero Gracia	Comarca Ribera Baja del Ebro
D. Diego Ruiz Estrampes	Asociación Mútua Motera
D. Javier Sánchez Anso	UAGA - COAG
Dª. Natalia Rivere Rey d'Horcoart	Salud
D. Jesús Manuel Bueno Bellido	TRADIME Aragón
D. Francisco Javier Albericio Vilda	ISSLA (DGA)
D. Jesús Arbiol Tena	TRADIME Aragón
Dª. Eva Mª Velázquez Lozano	FEAPS Aragón
D. Luis Pastor Lasmarias	Fundación Ser Más
D. José Mª García López	CREA Confederación Empresarios Aragón
D. Santiago Hernández Luesma	Ayuntamiento Teruel
D. Carlos Salcedo Merino	CEPYME Aragón
D. Juan Javier Villarroja Martínez	Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Aragón
D. Mario Andreu Mir	CHE Confederación Hidrográfica del Ebro
D. Miguel Angel Mallen Martín	Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza
D. Eduardo Andrés García	PACASA (señalización vial)
D. José Antonio Chanca Cáceres	Excmo. Ayto. de Zaragoza - Movilidad Urbana

<b>GT1. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Alberto Lorente García	Colectivo Pedalea
D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> Isabel Martínez Parrilla	Comarca Campo de Belchite
D. Mariano Torrecilla Insa	AYUNTAMIENTO DE UTEBO
D. Ángel Hernando del Cura	Colegio Ingenieros de Caminos

## **Personas inscritas al Grupo de Trabajo 2. Seguridad de los usuarios**

<b>GT 2. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D <sup>a</sup> . Carol Bricio Manzanares	Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza
D <sup>a</sup> . M. Mar Fernández Lorente	UGT Aragón
D. Fernando Sainz de Varanda Alierta	R. e I. Colegio Abogados de Zaragoza
D <sup>a</sup> . Ana Abán Aparicio	FAPAR Federación Padres Alumnos de Aragón
D. Jaime Barea Navamuel	GANVAM
D <sup>a</sup> . Maria Ozcoidi Val	Sociedad Española de Medicina de Tráfico
D. Alberto Gil Costa	Dpto de Ciencia, Tecnología y Universidad del Gobierno de Aragón
D. Jesús Aznar Iranzo	Fundación UNIR
D. Juan José Alba López	Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (I3A)
D. Eduardo Checa Zabala	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D <sup>a</sup> . Beatriz Zuñiga Reinares	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D <sup>a</sup> . Maria del Carmen González Morales	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D. Miguel Ángel Pérez Gil	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza

<b>GT 2. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Lluís Puerto	Fundación RACC
D. Joaquín Martínez Pérez	PREVENCIA 3, S.L.
D. José Rodríguez Álvarez	Asociación de Moteros de Aragón
D. Alejandro García Caudevilla	Asociación de Moteros de Aragón
D. Pascual Santín Jiménez	Asociación de Moteros de Aragón
D. Carlos Blas Tejada	AYESA
D. Diego Ruiz Estrampes	Asociación Mútua Motera
D. Bonifacio Martín Escurín	ASECEMP
D <sup>a</sup> . Pilar Martín Gil	ASECEMP
D. Javier Blanco López	Guardia Civil Tráfico
D. Jesús Manuel Bueno Bellido	TRADIME Aragón
D. Carlos Sancho Casasús	Fiscalía CCAA Aragón
D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> Pilar Cavero Moreno	Fiscalía Provincial
D. Juan Manuel Maroto Valer	Policía Ayuntamiento Zaragoza
D. Francisco Javier Albericio Vilda	ISSLA (DGA)
D. Jesús Valle Miguel	ISSLA
D <sup>a</sup> . Eva M <sup>a</sup> Velázquez Lozano	FEAPS Aragón
D. Luis Pastor Lasmarías	Fundación Ser Más
D. Mariano Bistuer Gil	Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos)
D. José M <sup>a</sup> García López	CREA Confederación Empresarios Aragón
D. Miguel Ángel Pascual Sos	Policía Local Huesca



<b>GT 2. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Santiago Hernández Luesma	Ayuntamiento Teruel
D. Luis Mazón Giral	Centros Recuperación de Puntos Zaragoza
D. José Enrique Sanchidrian Pardo	ACUPAMA
D. Luís Gascón Andreu	Departamento de Salud y Consumo
D. Angel Orduna Onco	Colegio de Enfermería de Huesca
D. Miguel Angel Bernal Ariza	STOP Accidentes
D. Francisco Javier Alba Corvinos	Cruz Roja Aragón
D. Anchel Echegoyen cortes	Federación Aragonesa Automovilismo
D <sup>a</sup> . Rosa M <sup>a</sup> Lausin Herce	COAPEMA
D. David Arribas Monclús	Recicleta Grupo Veloz, Sociedad Cooperativa
D. Angel Gasque Valero	Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza
D. Mariano Torrecilla Insa	AYUNTAMIENTO DE UTEBO
D. Rafael Pedraza Garrido	Ayuntamiento de Binéfar

### **Personas inscritas al Grupo de Trabajo 3. Vehículos seguros**

<b>GT 3. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D <sup>a</sup> . M. Mar Fernández Lorente	UGT Aragón
D <sup>a</sup> . Ana Abán Aparicio	FAPAR Federación Padres Alumnos de Aragón
D. Jaime Barea Navamuel	GANVAM
D. Arturo Paniza Galindo	Grupo Franco Obras y Proyectos SL
D. Jesús Aznar Iranzo	Fundación UNIR

<b>GT 3. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Juan José Alba López	Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (I3A)
D. Lluís Puerto	Fundación RACC
D. Carlos Blas Tejada	AYESA
D. Diego Ruiz Estrampes	Asociación Mútua Motera
D. Jesús Manuel Bueno Bellido	TRADIME Aragón
D. Jesús Arbiol Tena	TRADIME Aragón
D. Mariano Bistuer Gil	Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos)
D. José M <sup>a</sup> García López	CREA Confederación Empresarios Aragón
D. Juan Luís de Miguel Miranda	Centro Zaragoza
D. Carlos Salcedo Merino	CEPYME Aragón
D. Anchel Echegoyen cortes	Federación Aragonesa Automovilismo

### **Personas inscritas al Grupo de Trabajo 4. Tratamiento post-accidente**

<b>GT 4. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Pedro Miguel Sánchez Royo	CERMI Aragón
D <sup>a</sup> . M. Mar Fernández Lorente	UGT Aragón
D <sup>a</sup> . Ana Abán Aparicio	FAPAR Federación Padres Alumnos de Aragón
D. José Antonio Tobajas Asensio	Universidad Zaragoza
D. Luis Alberto Larrosa Montañés	D.G. Atención Dependencia
D. Jesús Aznar Iranzo	Fundación UNIR

<b>GT 4. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Juan José Alba López	Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (I3A)
D. Lluís Puerto	Fundación RACC
D. Joaquín Martínez Pérez	PREVENCIA 3, S.L.
D. Alejandro García Caudevilla	Asociación de Moteros de Aragón
D. Carlos Blas Tejada	AYESA
D. Diego Ruiz Estrampes	Asociación Mútua Motera
D <sup>a</sup> . Natalia Rivere Rey d'Horcoart	Salud
D <sup>a</sup> . Núria Rivas Biel	ATECEA (Asoc. Daño Cerebral Aragón)
D. Angel Sicilia Tornos	IASS
D. Jesús Valle Miguel	ISSLA
D. José M <sup>a</sup> García López	CREA Confederación Empresarios Aragón
D. José Enrique Sanchidrian Pardo	ACUPAMA
D. Angel Orduna Onco	Colegio de Enfermería de Huesca
D. Miguel Angel Bernal Ariza	STOP Accidentes
D. Francisco Javier Alba Corvinos	Cruz Roja Aragón
D. Mariano Fontecha Aguarod	Servicio Contra Incendios . D. Salvamiento y Protección Civil Excmo. Ayto. Zaragoza

### **Personas inscritas al Grupo de Trabajo 5. Comunicación, información y concienciación**

<b>GT 5. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D <sup>a</sup> . Carol Bricio Manzanares	Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza

<b>GT 5. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. José Antonio Bes Abizanda	ONCE
D. Daniel Ezquerro	Consejo de la Juventud de Aragón
D. José Luís Artal Boné	Instituto Aragonés de la Juventud
D <sup>a</sup> . M. Mar Fernández Lorente	UGT Aragón
D <sup>a</sup> . Ana Abán Aparicio	FAPAR Federación Padres Alumnos de Aragón
D. Jaime Barea Navamuel	GANVAM
D <sup>a</sup> . Maria Ozcoidi Val	Sociedad Española de Medicina de Tráfico
D. Luis Alberto Larrosa Montañés	DG Atención Dependencia
D. Jesús Aznar Iranzo	Fundación UNIR
D. Juan José Alba López	Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón (I3A)
D. Eduardo Checa Zabala	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D. Rodolfo Mozota Azcutia	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D. Antonio Ibáñez Zafrilla	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D <sup>a</sup> . Concepción Ortiz Calvo	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D <sup>a</sup> . Beatriz Zuñiga Reinares	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
D. Lluís Puerto	Fundación RACC
D. Joaquín Martínez Pérez	PREVENCIA 3, S.L.
D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> de Mont-ler Piñol Pérez	Asociación de Moteros de Aragón
D. José Rodríguez Álvarez	Asociación de Moteros de Aragón
D. Alejandro García Caudevilla	Asociación de Moteros de Aragón
D. Carlos Blas Tejada	Ayesa

<b>GT 5. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. Diego Ruiz Estrampes	Asociación Mútua Motera
D. Javier Sánchez Anso	UAGA - COAG
D. Bonifacio Martín Escurín	ASECEMP
D <sup>a</sup> . Pilar Martín Gil	ASECEMP
D. Javier Blanco López	Guardia Civil Tráfico
D. Jesús Manuel Bueno Bellido	TRADIME Aragón
D. Juan Manuel Maroto Valer	Policia Ayuntamiento Zaragoza
D. Francisco Javier Albericio Vilda	ISSLA (DGA)
D. Jesús Valle Miguel	ISSLA
D <sup>a</sup> . Eva M <sup>a</sup> Velázquez Lozano	FEAPS Aragón
D. Luis Pastor Lasmarias	Fundación Ser Más
D. Francisco Ureta Torcal	AESLEME Aragón
D. Mariano Bistuer Gil	Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos)
D. José M <sup>a</sup> García López	CREA Confederación Empresarios Aragón
D. Jorge Luis Segura	Policia Local Huesca
D. Santiago Hernández Luesma	Ayuntamiento Teruel
D. Luis Mazón Giral	Centros Recuperación de Puntos Zaragoza
D. José Enrique Sanchidrian Pardo	ACUPAMA
D <sup>a</sup> . Camino Ibarz Gil	Asociación de la Prensa de Aragón
D. F. García Vicente	Justicia Aragón
D <sup>a</sup> . Laura Bejarano	Justicia Aragón

<b>GT 5. Nombre y apellidos</b>	<b>Entidad a la que representa</b>
D. José Antonio Chanca Cáceres	Excmo. Ayto. de Zaragoza - Movilidad Urbana
D. Angel Gasque Valero	Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza
D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> Isabel Martínez Parrilla	Comarca Campo de Belchite
D. Mariano Torrecilla Insa	AYUNTAMIENTO DE UTEBO
D. Rafael Pedraza Garrido	Ayuntamiento de Binéfar
D. Antonio Aced García	DIRECCION GENERAL ADMÓN. JUSTICIA - DEPARTAMENTO POLITICA TERRITORIAL JUSTICIA E INTERIOR - GOBIERNO DE ARAGON
D <sup>o</sup> . María Bosque Royo	Trabajadora Social. STOP Accidentes

# ANEXO V

## Calendario de reuniones de los Grupos de Trabajo

Calendario de las sesiones de trabajo.

**HORARIO:** de 10 a 14 horas.

**LUGAR:** Sala Bayeu, "Edificio Pignatelli", puerta 19, Paseo María Agustín, 36 Zaragoza.

<b>GRUPO</b>	<b>1ª RONDA</b>	<b>2ª RONDA</b>
<b>INFRAESTRUCTURAS SEGURAS</b>	<i>Lunes, 15 Marzo</i>	<i>Lunes, 19 Abril</i>
<b>SEGURIDAD DE LOS USUARIOS</b>	<i>Miércoles, 17 Marzo</i>	<i>Miércoles, 21 Abril</i>
<b>SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS</b>	<i>Jueves, 18 Marzo</i>	<i>Lunes, 26 Abril</i>
<b>TRATAMIENTO POST-ACCIDENTE</b>	<i>Miércoles, 24 Marzo</i>	<i>Miércoles, 28 Abril</i>
<b>RECOGIDA, ANÁLISIS Y DIVULGACIÓN DE LOS DATOS</b>	<i>Jueves, 24 Marzo</i>	<i>Jueves, 29 Abril</i>

El objetivo de estos talleres será realizar un contraste y mejora de los contenidos de este documento borrador. Para facilitar vuestra participación, se acompaña una plantilla de trabajo.