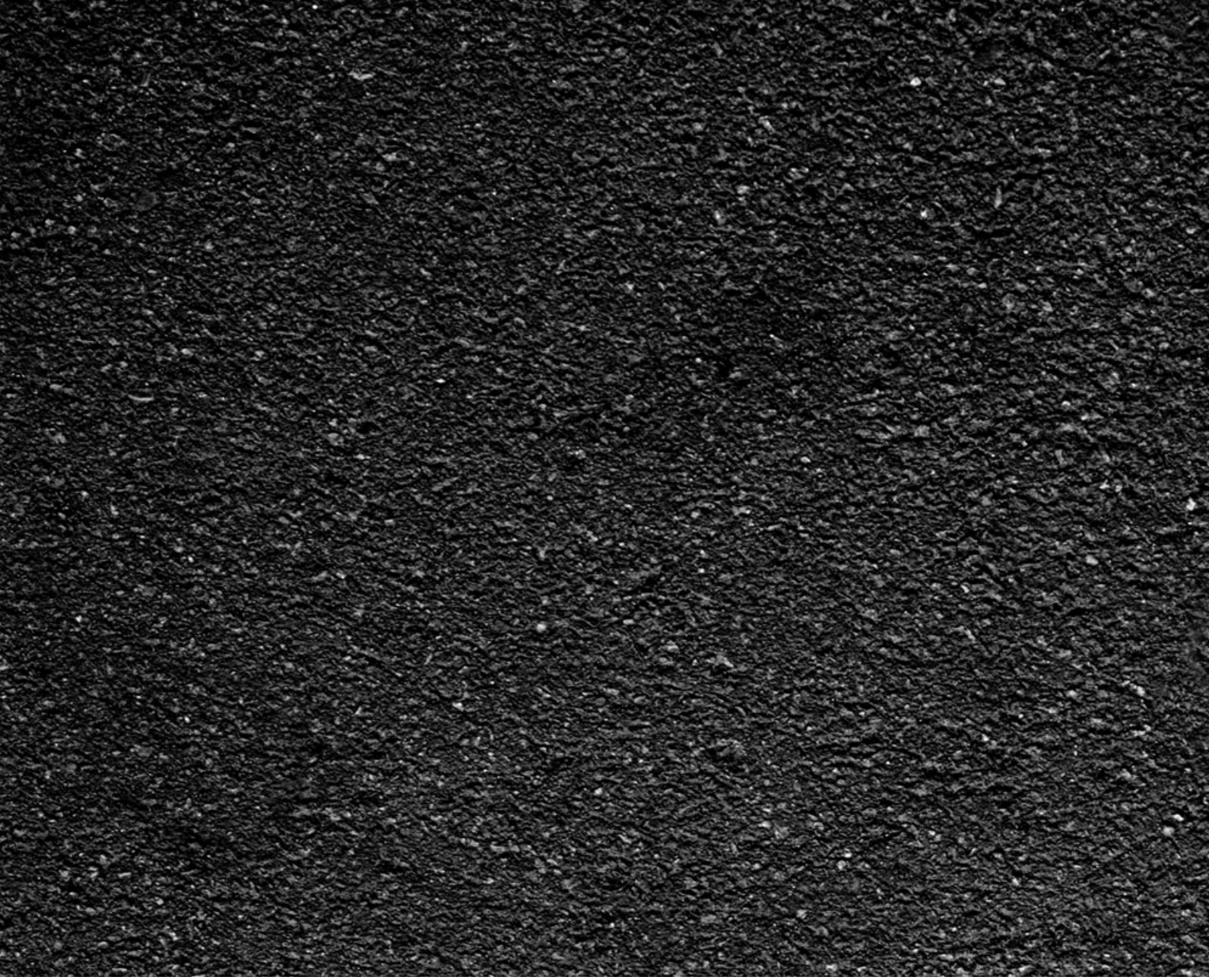
PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL


PLAN INTEGRAL DE
SEGURIDAD
VIAL
Seguro, es cosa de todos.



PLAN INTEGRAL DE
SEGURIDAD
VIAL *Seguro, es cosa de todos.*

ÍNDICE

1 Presentación
2 Justificación del Plan
3 Diagnóstico de situación
4 Visión
5 Misión
6 Objetivo Global
7 Áreas de Acción
8 Principios
9 Seguimiento y Evaluación

ANEXOS

I. Personas y entidades participantes en la elaboración del plan
II. Técnicos designados por la administración autonómica
III. Grupo de expertos que han colaborado en la elaboración del plan
IV. Bibliografía consultada

PRESENTACIÓN
plan integral de seguridad vial

1. PRESENTACIÓN

Cada año, más de 100 personas pierden la vida como consecuencia de un accidente de tráfico en las calles y carreteras aragonesas; aproximadamente, una persona cada tres días. Los efectos devastadores de los accidentes de tráfico, tanto a nivel humano como social y económico, no nos permiten aceptar este drama como algo inevitable.

Por ello, en julio de 2009 el Gobierno de Aragón expresó su deseo de iniciar un amplio proceso de consultas que permitiese concluir en la elaboración de un Plan Integral de Seguridad Vial en Aragón, basado en el diagnóstico de situación deducido de los datos de siniestralidad y del conocimiento que proporciona la realidad.

En aquel momento afirmamos que no aspirábamos a disponer de un plan retórico que, por imposible, acabase defraudando cualquier expectativa razonable de mejora en el nivel de seguridad de los usuarios de las vías y carreteras aragonesas.

Concluido el proceso de consultas a la sociedad y evaluadas las propuestas surgidas desde los grupos de trabajo que han participado activamente en los espacios abiertos a la participación comunitaria, hoy podemos presentar el resultado de tal esfuerzo. Se trata de un Plan pensado para el escenario temporal 2011-2020 y concretado en Planes de Acción de dos años de duración.

Este Plan nace en el contexto de una situación económica especialmente difícil. Sin embargo, el Plan de Acción 2011-2012 cuantifica los compromisos contraídos, esperando que la situación económica futura nos permita ser todavía más ambiciosos en los próximos años.

No vamos a conformarnos porque tenemos presente que lo más importante es prevenir el sufrimiento y dolor que cada víctima de accidentes de tráfico representa para sus familias y para la sociedad.

Nos anima saber que la seguridad vial es un problema de salud pública y que se irá resolviendo incorporando medidas correctoras eficientes. La inmensa mayoría de los accidentes de tráfico son evitables y, de hecho, es difícil encontrar una materia en la que sea tan evidente la relación causal entre adopción de medidas y reducción de siniestros.

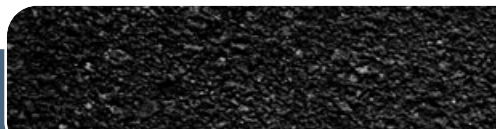
La seguridad vial es también una tarea colectiva y una de las claves de éxito del Plan Integral de Seguridad Vial será la coordinación de esfuerzos, la participación activa y la implicación de todos los sectores, tanto públicos como privados, de los agentes sociales relacionados con la movilidad y del conjunto de los ciudadanos aragoneses.

Por la relevancia de todo lo dicho, el Gobierno de Aragón no cejará en su empeño de atribuir a la seguridad vial la importancia que tiene en el mantenimiento de la calidad de vida y nivel de salud de la sociedad aragonesa.

noviembre de 2010

Marcelino Iglesias Ricou

Presidente del Gobierno de Aragón



JUSTIFICACIÓN
plan integral de seguridad vial

2. JUSTIFICACIÓN

La larga experiencia acumulada en el diagnóstico de la situación de la seguridad vial de los países más avanzados, permite sacar la conclusión de que, 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, como advierte la propia Organización Mundial para la Salud.

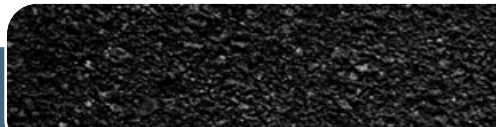
En la actualidad, cada año mueren en el mundo más de un millón de personas como resultado del tráfico de vehículos automóviles. Los países pobres y en desarrollo son los más azotados por esta auténtica pandemia, pero también en los países desarrollados los siniestros de circulación representan una de 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 muchos de los supervivientes sufren secuelas gravísimas físicas o neurológicas durante toda su vida o se ven obligados, por ejemplo, a utilizar sillas de ruedas o adaptar sus viviendas a sus nuevas limitaciones. Además, la vida puede igualmente trastocarse 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. Se trata de secuelas a menudo poco aparentes, pero quizás tan discapacitantes como las físicas.

También desde el punto de vista económico, los accidentes de tráfico constituyen una losa inaceptable en cualquier sociedad avanzada. De hecho, se estima que entre el 1 y el 3 por ciento de toda la riqueza que se genera en un país o una región, normalmente con gran esfuerzo y dedicación por parte de sus ciudadanos, se desvanece 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 su prevención 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, por un lado, la aplicación de las medidas e intervenciones cuya eficacia ya se conoce y, por otro lado, la capacidad de innovar y aplicar nuevas tecnologías para resolver aquellos problemas más persistentes o, en general, complejos de solucionar.



En realidad, se podría incluso decir que la tragedia de las víctimas de los accidentes de tráfico es doblemente dramática y sin sentido: a un problema que, de por sí, ya posee una magnitud humana y social extraordinaria, se contrapone el hecho de que sea totalmente -o, al menos, en gran parte- evitable.

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

En definitiva, los traumatismos causados por el tránsito se pueden predecir y por tanto prevenir en gran medida; se trata de un problema causado por el ser humano que cabe someter a un análisis racional y que puede solventarse con la aplicación de medidas correctivas.

¿Cuáles son los prerrequisitos 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 la prevención eficaz comienzan por la voluntad de los poderes públicos y continúan por la coordinación de esfuerzos a través de una estrategia o plan integral de seguridad vial. También es imprescindible la definición consensuada de objetivos numéricos de reducción de víctimas, ambiciosos pero alcanzables y 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 2011-2020"** y para Aragón: la unanimidad y el encuentro entre la sociedad y los poderes públicos para reducir los accidentes de tráfico. Fruto de este consenso, el plan debe ser, al mismo tiempo, la expresión patente de tal voluntad 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 vidas que se pierden cada año en Aragón en accidentes de circulación y prevenir el importante número de lesionados graves que se producen anualmente en nuestra Comunidad Autónoma. Un reto irrenunciable que debe asumirse con esperanza y con el convencimiento de que, entre todos, es posible superarlo con éxito.

Un convencimiento basado en tres pilares fundamentales: el trabajo ya realizado hasta la fecha, los resultados conseguidos en los años más recientes y, en tercer lugar, la clara determinación política y social de intentar conseguir una movilidad segura y sostenible en Aragón.

Afortunadamente, para poner en marcha este plan estratégico, no ha sido necesario partir de cero, ya que existen numerosos antecedentes de los que es posible aprender antes de emprender esta andadura. Así, en la escena internacional, son muchos los países que vienen desarrollando planes integrales y estrategias de seguridad vial desde el año 1970. De estos antecedentes es posible extraer interesantes lecciones y sugerencias de mejoras útiles para incorporar al plan integral aragonés.

Sin abandonar aún el plano internacional, son cada vez más los países, (empezando por Suecia, uno de los más seguros del mundo), que han adoptado la visión de reducir hasta cero el número de 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 -a estas alturas del siglo XXI- la movilidad no puede realizarse a costa de las vidas y del dolor de los ciudadanos.

Visión que, para alcanzarse, necesita de las aportaciones de todos; 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 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, la seguridad vial es también (tiene que serlo) un derecho de todos los ciudadanos. Y a los derechos es preciso asociar obligaciones y deberes: es decir, corresponsabilidad.

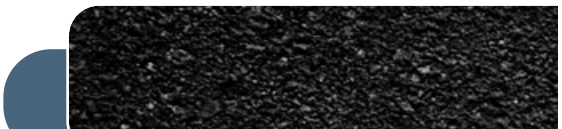
Se trata, en definitiva, de proponer un contrato social: que el usuario de las vías de circulación cumpla su parte en el contrato y se comporte con prudencia y seguridad y que las administraciones y los gestores públicos se comprometan a poner todos los medios posibles para que en el sistema del tráfico de vehículos no se produzcan lesiones mortales ni secuelas graves.

Al situar a las personas en el centro del sistema vial, no queda otro remedio que concluir que la seguridad de las personas en sus desplazamientos se antepone a cualesquiera otras consideraciones más materiales o mercantilistas.

El citado contrato social debe tener como uno de sus objetivos centrales el fomento de la denominada cultura de la seguridad vial, un ámbito de trabajo en donde precisamente se centra la llamada "Carta de Verona", una solemne declaración que los ministros europeos presentaron en dicha ciudad europea en el año 2003 y donde se aboga por que dicha cultura impregne no sólo el comportamiento de los ciudadanos (y muy especialmente el de aquellos en edad escolar), sino también el día a día de los cuerpos técnicos y los responsables de la toma de decisiones tanto en los ámbitos privados como públicos.

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 la década que ahora finaliza el número de fallecidos en accidentes de tráfico. La reducción ha sido, en gran parte, resultado del giro hacia comportamientos menos arriesgados y más prudentes: en definitiva, hacia una mayor cultura de seguridad vial.

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



Y, por supuesto, otro de los factores clave en dicha reducción de la siniestralidad en España es que contamos desde el año 2005 con un plan estratégico para todo el territorio coordinado por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior. 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 cuentan con sus propios planes plurianuales de seguridad vial son aquellas en las que las mejoras de seguridad vial han sido más destacadas y continuadas. Una de las Comunidades que, hasta la fecha, no disponía de su propio plan o estrategia era Aragón.

Esta breve introducción internacional y de justificación de la necesidad de un **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** 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 tenemos en nuestras manos se alinea con dicha declaración, con la defensa europea de la cultura de la seguridad vial y con la apuesta por otorgar a la seguridad vial su carácter de prerrequisito de la movilidad. Tiene como referencia las experiencias y los planes europeos y estatales previstos para la próxima década y aporta toda la ilusión y compromiso de las entidades que han participado en la elaboración del plan para reducir, incluso intentar erradicar completamente, la pérdida de vidas y el dolor que se produce sistemáticamente en nuestras calles y carreteras.

DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN

plan integral de seguridad vial

3. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN

Un diagnóstico propio de nuestra comunidad, de nuestra gente.

El diagnóstico debe constituir el punto de partida previo a cualquier actuación que se quiera acometer. Es una herramienta que sirve, al mismo tiempo, para describir una situación y para apuntar cuáles deben ser las prioridades y los principales ámbitos en los que la acción resulta más urgente o efectiva.

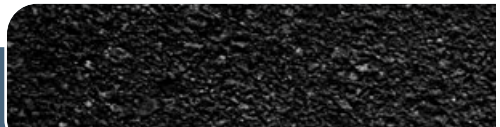
El diagnóstico, cuando tiene en cuenta la situación de otras regiones o de otros países, también sirve para proponer el grado de mejora de la seguridad que se aspira a alcanzar en un determinado periodo de tiempo; en otras palabras, el objetivo numérico global.

Habitualmente, los diagnósticos se basan en datos cifrados que permiten describir "estadísticamente" la situación de la seguridad vial en un territorio y en un momento determinado.

El **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020",** además de contar con un imprescindible conjunto de datos que permite cuantificar la siniestralidad en nuestra Comunidad, también ha contado para su redacción con la opinión de ciudadanos, expertos y profesionales que han indicado cuáles eran, a su juicio, los puntos clave o de partida que debían incorporarse al plan.

Este proceso participativo ha tenido lugar por estas razones principales:

1. Por sentido de la corresponsabilidad, para que sea un plan de todos y para todos.
2. Porque el diálogo argumentado genera inteligencia colectiva, de gran valor para el desarrollo armónico de nuestra vida en común.
3. Por transparencia, para que el plan sea conocido por los aragoneses desde el primer momento y ello ayude a consolidar apoyos y compromisos.
4. Por respeto a las razones de los demás.
5. Y por voluntad de aceptar los desacuerdos dando preferencia a los espacios de coincidencia.



Así pues, por todo lo anterior, el diagnóstico de la situación de la seguridad vial en Aragón es el fruto de un análisis dual:

• Por un lado, los DATOS QUE SUMINISTRA LA REALIDAD permiten caracterizar la situación aragonesa con información básica de partida pero sin aspirar en este momento a acometer un análisis en profundidad (algo que deberá sin duda acometerse a lo largo de este plan), sino a presentar un resumen de los principales mensajes que los datos comienzan a desvelar.

• Por otro lado, EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN Y CONSULTA A LOS EXPERTOS Y A LA SOCIEDAD CIVIL, también ha permitido sacar conclusiones muy valiosas para el diagnóstico de situación de la seguridad vial en nuestra Comunidad Autónoma.

LO QUE LAS CIFRAS COMIENZAN A DECIRNOS (DIAGNÓSTICO CUANTITATIVO)

El análisis cuantitativo de la información disponible permite concluir:

• Que la situación de partida de Aragón en el inicio del periodo 2006-2009 era preocupante, no sólo por la trascendencia y gravedad de lo expresado por los datos sino, también, porque comparativamente el número de personas que fallecían por cada mil aragoneses era en 2006 significativamente superior a la media española.

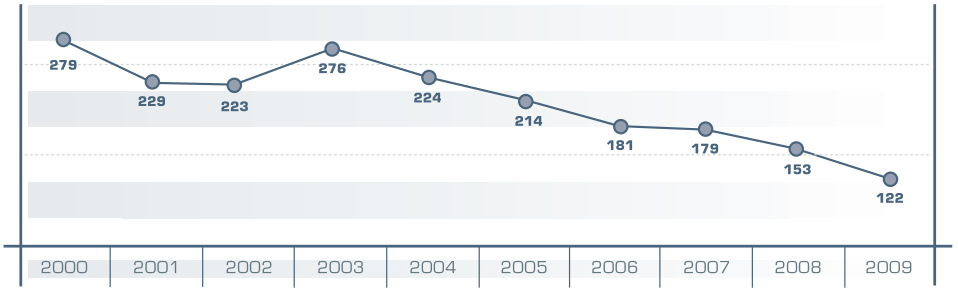
• Que, en términos generales y como dato esperanzador, Aragón participa en los últimos años de la tendencia ya consolidada en España de reducción notable del número de accidentes de tráfico con resultado de muerte.

• Que, a pesar de dicha tendencia positiva reciente, en el año 2009 se registraron en Aragón 9.401 accidentes con un resultado de 122 fallecidos (59 menos que en 2006) y 3.413.heridos (948 menos que en 2006). La buena noticia es que, por sexto año consecutivo, las víctimas mortales por accidentes de tráfico han disminuido respecto del año anterior.

	2006	2007	2008	2009
Número de accidentes con víctimas	2.989	3.230	2.937	2.487
Número de accidentes con víctimas mortales	127	138	115	102
Número de muertos	181	179	153	122
Número de heridos	4.397	4.665	4.096	3.413

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes (DGT). La información de esta tabla es la relativa a los accidentes con víctimas, tanto en carretera como en zona urbana, considerándose víctima mortal aquella que fallece dentro de los 30 días siguientes al accidente.

Evolución del número de victimas mortales en Aragón 2000 • 2009



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

Como se aprecia en el gráfico anterior, el ritmo sostenido de reducción de víctimas mortales en los años inmediatamente posteriores a 2006 resulta alentador para continuar y consolidar en el futuro esta senda de mejora.

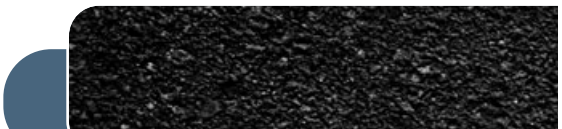
Además de prestar atención al número total de fallecidos en siniestros de circulación y a su evolución más reciente, resulta necesario analizar dicho valor en función de la población aragonesa o, dicho con otras palabras, considerar la tasa de fallecidos por cada millón de habitantes.

Esta tasa es importante porque cuantos más habitantes posea un territorio, a priori será mayor la probabilidad de que suceda un accidente o mayor será el número de víctimas que podría esperarse.

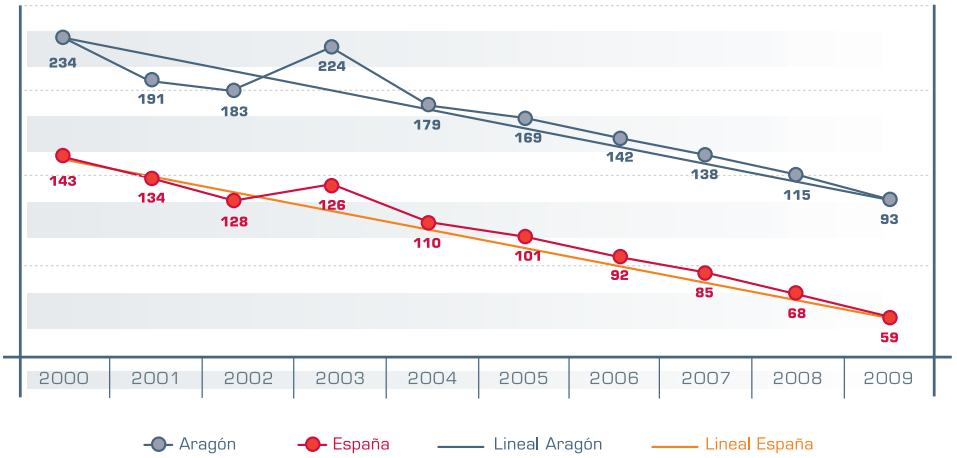
Así, la tasa poblacional permite, por un lado, tener en cuenta los posibles cambios demográficos y, por otro, realizar comparaciones con otras Comunidades Autónomas o con otros países europeos.

La siguientes gráficas muestran la evolución de la tasa poblacional de fallecidos en Aragón a lo largo de los últimos años y la comparación entre dicha tasa para el año 2009 y la correspondiente al resto de regiones españolas. La última gráfica permite comparar la siniestralidad aragonesa con la tasa de los países europeos.

Del análisis de estas gráficas se deduce que nuestra Comunidad tiene un largo camino que recorrer para llegar a las tasas de otras Comunidades Autónomas y de otros países, ya que Aragón supera ampliamente la tasa media nacional y la europea. Afortunadamente, la línea de tendencia (claramente decreciente) nos muestra cómo vamos por delante de los resultados esperados.

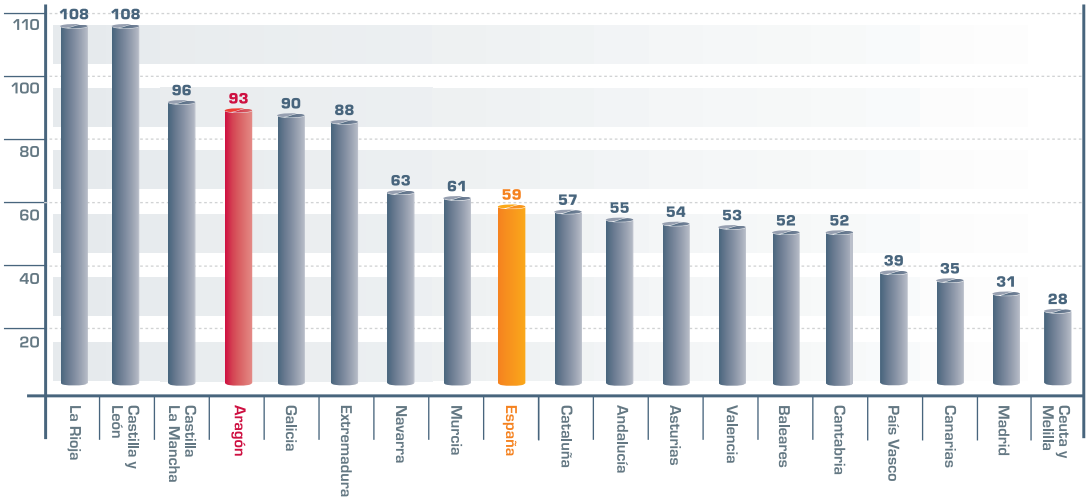


Evolución de la tasa por millón de habitantes de víctimas mortales, en carretera y zona urbana
Aragón y España 2000 • 2009



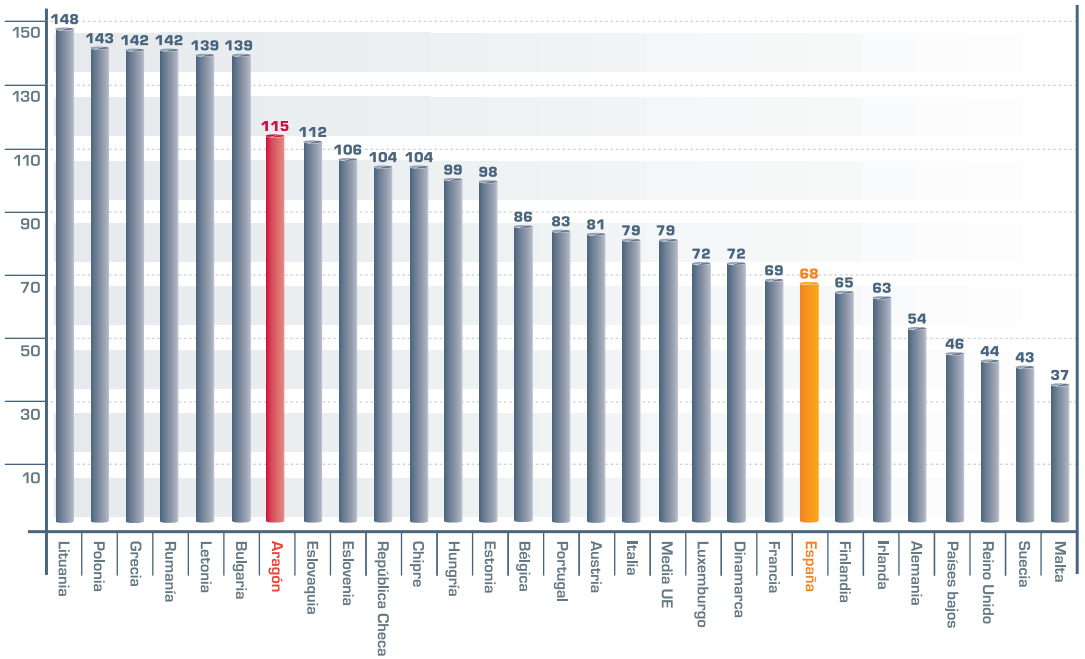
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

Tasa de fallecidos por millón de habitantes en España y por CCAA, carretera y ciudad en 2009



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

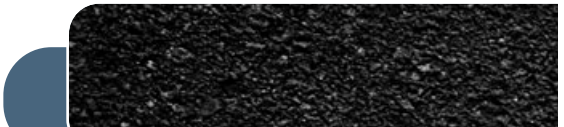
Tasa de fallecidos por millón de habitantes en la UE y Aragón 2008 **(Datos provisionales)**

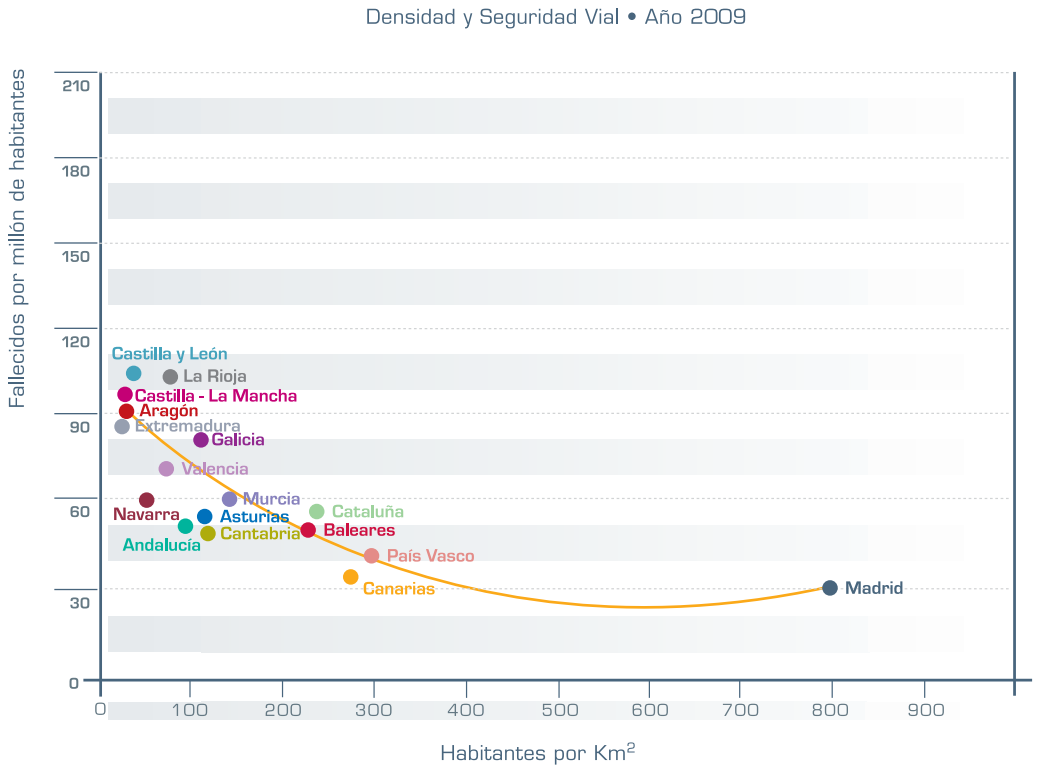


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.



Antes de abandonar las tasas poblacionales, merece la pena recordar que una de las características demográficas de Aragón es la baja densidad poblacional en muchas zonas de nuestro territorio. La baja densidad puede influir en las tasas de fallecidos, como muestra la siguiente gráfica en donde puede apreciarse que aquellas comunidades que tienen una menor densidad de población suelen tener mayores tasas de fallecidos por accidentes de tráfico.





Fuente: INSTITUTO ARAGONÉS DE ESTADÍSTICA



• Que no todos los conductores o pasajeros fallecidos en Aragón en los últimos años hacían uso de sus sistemas básicos de protección. También, en este sentido, queda aún mucho camino por recorrer, puesto que cerca del 20% de los conductores y del 45% de los pasajeros fallecidos no utilizan el cinturón o casco de seguridad, como puede observarse en la siguiente tabla:

Sistema de protección %	2009	
	Conductores	Pasajeros
Cinturón de seguridad o casco	78,5	55,6
Ninguno	18,6	44,4
Se desconoce	2,9	0,0
TOTAL	100	100

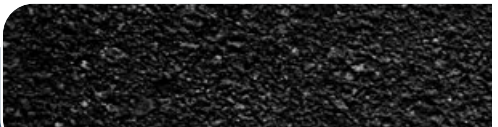
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

• Que los factores concurrentes principales en los accidentes con víctimas mortales han sido las distracciones, con un 49%; la infracción de la norma, con un 23%; y la velocidad inadecuada, con un 13%.

Factores concurrentes %	2006	2007	2008	2009
Distracción	41,0	34,6	38,9	49,1
Infracción Norma	29,5	32,0	27,5	23,6
Velocidad inadecuada	19,9	24,8	23,7	13,2
Otras	9,6	8,5	9,9	14,2

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.



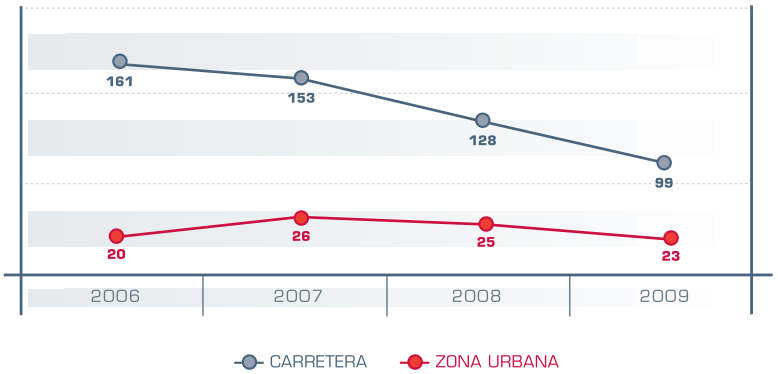


• Que el 52,5% de los accidentes ocurren en carretera y el 47,5% en zona urbana (incluidas las travesías de poblaciones). Las víctimas mortales, por otra parte, siguen produciéndose sobre todo en carretera (donde pierden la vida el 83% de los aragoneses), mientras que únicamente el 17% se producen en zona urbana.

Zona %	Carretera	Zona Urbana
Número de accidentes	52,5	47,5
Número de accidentes mortales	82,4	17,6
Número de víctimas mortales	83,0	17,0
Número de heridos graves	59,8	40,2
Número de heridos leves	55,6	44,4
Total de vehículos implicados	46,5	53,5

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

Evolución del número de víctimas mortales
en carretera y zona urbana en Aragón 2006 • 2009



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

• Que, como muestra la gráfica anterior, entre 2006 y 2009 el número de víctimas en zona urbana apenas ha disminuido, mientras que la reducción en carretera ha sido muy importante (pasándose de 161 fallecidos en 2006 a 99 víctimas mortales en 2009).

- Que, en los últimos años, entre el 60% y el 77% de todos los accidentes y entre el 50% y el 52% de todas las víctimas mortales se producen en la provincia de Zaragoza; entre el 16% y el 30% de todos los accidentes y entre el 25% y el 35% de todas las víctimas mortales, en la provincia de Huesca; y entre el 7% y el 10% de todos los accidentes y entre el 13% y el 18% de todas las víctimas mortales, en la provincia de Teruel.

Distribución de accidentes por provincias				
Provincia %	2006	2007	2008	2009
Huesca	29,6	16,2	17,3	19,7
Teruel	10,1	6,7	6,6	8,1
Zaragoza	60,3	77,1	76,1	72,2

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

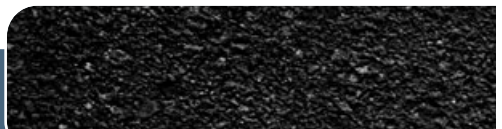
Distribución de las víctimas mortales por provincias				
Provincia	2006	2007	2008	2009
Huesca	34,6	24,8	32,8	31,1
Teruel	15,4	17,6	13,0	17,0
Zaragoza	50,0	57,5	54,2	51,9

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

- Que la gran mayoría de los fallecimientos en Aragón se producen en vías convencionales (en carreteras sin desdoblar):

Tipo de Vía	2006	2007	2008	2009
Autopista de peaje	3,2	2,0	4,6	0,9
Autopista libre	1,3	2,0	0,8	3,8
Autovía	10,3	9,2	6,9	7,5
Camino vecinal	3,2	8,5	6,1	5,7
Vía convencional	73,7	67,3	73,5	70,8
Otro tipo de vía	8,3	11,1	8,4	11,3
TOTAL	3,2	2,0	4,6	0,9

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT), Ministerio del Interior.



- Que, respecto a la distribución mensual de las víctimas mortales, en el año 2009 destacaron por su elevado número los meses de mayo y octubre, con el 12,3% de víctimas mortales en ambos casos. Enero, con el 4,7% de fallecidos, es el mes con menor número de víctimas mortales en el año 2009. Conviene resaltar que en 2008 también destacó mayo con el 19,1% de las víctimas mortales. En cuanto al día de la semana en el que mayor número de víctimas mortales se produce, ha sido el domingo con el 22,6% de víctimas fallecidas.

- Que, por tipo de accidente, han sido la colisión y la salida de vía los tipos que acumulan cerca del 80% de las víctimas mortales. Los atropellos causan aproximadamente el 15% de los fallecidos.

Causas de accidente %	2006	2007	2008	2009
Colisión	55,1	52,3	51,9	38,7
Salida de vía	32,7	32,7	29,8	37,7
Atropello a peatón	0,0	0,0	0,0	0,9
Vuelco en calzada	8,3	11,8	9,9	15,1
Atropello a animales	3,2	2,0	2,3	3,8
Otro tipo de accidente	0,6	1,3	6,1	3,8

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

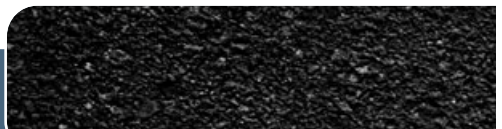


• Que el 48% de las víctimas eran usuarios de turismo y el 17% de motocicletas o ciclomotores. En este segundo caso, las víctimas mortales ocupantes de motocicletas y ciclomotores se han mantenido invariables con respecto al año anterior.

Tipo de vehículo	2006	2007	2008	2009
Turismo	63,5	49,7	53,4	48,1
Motocicletas y ciclomotores	8,3	9,2	13,7	17,0
Furgoneta	6,4	10,5	4,6	5,7
Camión	9,6	9,2	9,9	5,7
Tractor agrícola	1,9	5,9	2,3	3,8
Maquinaria de obras	0,0	0,7	0,8	0,0
Autobús	0,0	0,7	3,1	0,0
Bicicleta	1,3	2,0	1,5	1,9
Cuadriciclo ligero	0,0	0,7	0,0	0,9
Peatón	9,0	11,8	10,7	17,0

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.





Por lo que se refiere a los atropellos, han vuelto a repuntar las cifras en 2009.

- Que el 90% de las víctimas mortales han sido hombres y, de ellos, un 90% poseían la nacionalidad española.

- Que en el año 2008, último año para el que se dispone de este tipo de información, la distribución de víctimas mortales en función del grupo de edad al que pertenecían fue:

2008			
Grupos de Edad	Conductores	Pasajeros	Peatones
de 0 a 14	0,0	4,0	0,0
de 15 a 24	14,1	12,0	0,0
de 25 a 34	18,5	20,0	21,4
de 35 a 44	26,1	12,0	7,1
de 45 a 54	15,2	16,0	7,1
de 55 a 64	9,8	8,0	7,1
de 65 y más	16,3	24,0	57,1
s/d	0,0	4,0	0,0

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

- Que, en cuanto a la antigüedad del permiso de conducción en los conductores fallecidos en Aragón, es la veteranía en el permiso la circunstancia que concentra el mayor número de víctimas:

Antiguedad	2006	2007	2008	2009
< de 1 año	4,9	5,9	2,2	4,3
de 1 a 3 años	7,8	12,7	18,5	11,4
de 4 a 10 años	18,6	12,7	9,8	14,3
de 11 a 20 años	27,5	21,6	23,9	25,7
de 21 a 30 años	13,7	8,8	18,5	11,4
> de 31 años	20,6	23,5	17,4	20,0
s/d	6,9	14,7	9,8	12,9

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT. Ministerio del Interior.

• Que, aunque resulta casi imposible poner un valor económico a la vida de un ser querido o cercano, hacer un esfuerzo por saber lo que cuestan los accidentes de tráfico en términos monetarios puede resultar muy útil a la hora de valorar o justificar la inversión en medidas de seguridad, sobre todo cuando los presupuestos disponibles son especialmente limitados.

En el caso de algunos costes derivados de los accidentes de tráfico, como los gastos médicos o la pérdida de salarios, su estimación sí que puede realizarse con una cierta precisión.

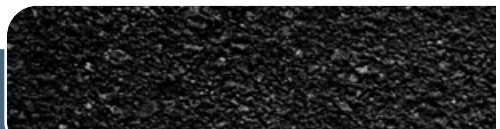
Por otro lado, los principales organismos internacionales recomiendan incluir en la estimación de los costes sociales de las víctimas un valor económico asociado a la disposición de los ciudadanos a pagar una cierta cantidad de dinero a cambio de reducir el riesgo vial. A la suma de todos estos conceptos (gastos hospitalarios, pérdidas de ingresos por bajas laborales y disposición al pago por parte de los ciudadanos para mejorar la seguridad vial) se le denomina a menudo "el valor de la prevención".

En el año 2008, la fundación española FITSA y la Universidad Politécnica de Madrid estimaron que el coste social global de una víctima mortal resultado de un siniestro de circulación en España asciende aproximadamente a 860.000 euros, mientras que el de un lesionado por accidente de tráfico se sitúa en 10.400 euros.

Teniendo en cuenta que, como se ha indicado anteriormente, en el año 2009 se registraron 122 fallecidos, 561 heridos graves y 2.852 heridos leves, resulta fácil concluir que los accidentes de tráfico en Aragón supusieron un coste social agregado superior a los 125.000.000 euros (140 millones de euros).

LO QUE DICEN LOS PROPIOS ARAGONESES (DIAGNÓSTICO CUALITATIVO)

Como ya se ha indicado anteriormente, la segunda parte del diagnóstico del **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** se ha obtenido a partir de las opiniones recabadas durante el amplio proceso de participación desarrollado en la primera mitad del año 2010. Esta parte del diagnóstico, por tanto, representa lo que los propios aragoneses, incluidos numerosos expertos, consideran que deben ser las principales características o prioridades de la movilidad y la seguridad vial en nuestra Comunidad Autónoma.



Los expertos y ciudadanos aragoneses insisten en que:

- Las víctimas tienen que situarse en el centro de las actuaciones que se aborden y, en coherencia con este principio, debe diseñarse y llevarse a la práctica un programa de atención integral a las mismas, así como mejorar los protocolos de primeras actuaciones en caso de accidente.

- Además de apoyar los trabajos a nivel nacional y a nivel municipal, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Aragón debe llevar la iniciativa en el impulso de las actuaciones de mejora de la seguridad vial.

- La necesidad de coordinación es una constante en la reflexión que se expresa con gran unanimidad y rotundidad en todos los foros consultados y que debe realizarse tanto horizontalmente (entre los diferentes departamentos del Gobierno de Aragón) como de modo vertical (comenzando con la Dirección General de Tráfico española y continuando con los municipios, diputaciones y comarcas aragonesas).

- Es imprescindible disponer de datos fiables procedentes de distintas fuentes que permitan plantear medidas de seguridad vial eficaces. En este sentido, en los próximos años debería realizarse un análisis descriptivo más detallado de las circunstancias en que se producen los accidentes en nuestra Comunidad.

- Resulta fundamental reforzar aquellas medidas cuya efectividad ya esté demostrada y, en paralelo, priorizar las actuaciones que incidan sobre los principales factores básicos de riesgo identificados a nivel internacional: velocidad, alcohol y uso de sistema de protección. El intercambio de buenas prácticas es, por otro lado, otra de las vías más rápidas para mejorar la seguridad vial en cualquier entorno.

- Además de aplicar medidas de eficacia acreditada, es igualmente necesario adoptar a medio plazo líneas de investigación e innovación, en particular en el ámbito de las tecnologías de la información y comunicación aplicadas a la movilidad y la seguridad vial.

- Se han identificado carencias en la educación y formación vial a todos los niveles: en primer lugar, en la infancia y la juventud (con una clara necesidad de implicar tanto a niños como a padres y profesores) y, en segundo lugar, en los propios conductores (y no sólo en los noveles, sino también en el caso de los conductores con experiencia, a través de su reciclaje).

- Asimismo, en relación con la educación y la formación, se ha insistido acerca de la gran importancia que representan las campañas de concienciación y educación vial.

- Existe una clara relación entre la seguridad vial y la movilidad sostenible. También entre ésta última y la seguridad vial en el ámbito concreto de las actividades empresariales (empezando por la movilidad y la seguridad vial en los polígonos industriales).

- Dada la baja densidad de población aragonesa, es muy importante asegurar la capilaridad de las acciones que se pretendan desarrollar en el territorio.

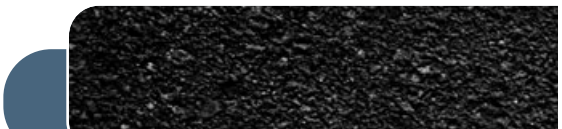
Por último, hay que destacar otra de las conclusiones generales más importantes que se han obtenido: Que no partimos de cero en materia de seguridad vial. Aunque los datos de siniestralidad de 2009 que se acaban de presentar no puedan ser aceptados con resignación, es de justicia reconocer que en los últimos años se han adoptado en Aragón medidas que inciden directamente en la mejora de la seguridad vial, como son las dirigidas a la educación, sensibilización y atención al usuario, al incremento de la seguridad de los vehículos, a la mejora y adecuación de las infraestructuras y en materia de movilidad más sostenible y más segura.

Por lo que se refiere al comportamiento y atención de los usuarios, son muchos los Departamentos del Gobierno de Aragón en sus diversos planes de actuación, las entidades locales, las empresas y las asociaciones y fundaciones de la sociedad civil que han impulsado actuaciones para mejorar el nivel de sensibilización de los aragoneses con la seguridad vial y en la atención de las necesidades derivadas de los accidentes de tráfico.

Con respecto a los vehículos, contamos con grupos, institutos y centros de investigación de reconocido prestigio nacional e internacional y cuyo esfuerzo en la investigación, desarrollo e innovación no solo debemos reconocer sino potenciar.

Con respecto a las infraestructuras existe una estrategia del Gobierno de Aragón para mejorar la seguridad en las carreteras aragonesas y el Proyecto RED de carreteras, que permitirá modernizar 2.500 kilómetros de ejes estructurantes de la red autonómica, es un buen ejemplo de mejora sustancial de los estándares de seguridad que van a experimentar en los próximos años nuestras carreteras autonómicas.

La movilidad sostenible converge necesariamente con la seguridad vial en el cumplimiento del objetivo del mantenimiento de la salud y el bienestar de los ciudadanos, ya que promocionando modos de transporte más sostenibles y seguros, reduciremos emisiones y evitaremos accidentes.



Igualmente esperanzador es el hecho de que se haya iniciado en los últimos años una corriente de reacción y claro rechazo social ante los accidentes. Una corriente que ofrece nuevas oportunidades para transformar el drama de la accidentalidad hacia pautas más aceptables de comportamiento y de solidaridad vial. Estas pautas permitirán abrir el paso a la idea de que no es éticamente aceptable que alguien pueda morir o sufrir heridas graves dentro de un sistema viario que ha sido diseñado, en definitiva, para todos nosotros.

Rindámonos a la evidencia: gracias a los esfuerzos del conjunto de la sociedad realizados en los últimos años, se han salvado miles de vidas en España; cientos de ellas en Aragón, vidas de personas que podríamos haber sido nosotros, nuestros hijos, nuestros padres, nuestros hermanos...

Este diagnóstico, expresado únicamente en grandes líneas, sirve, tanto para definir los principios en los que se basa este plan de seguridad vial, como para concretar sus áreas prioritarias de acción.

VISIÓN
plan integral
de seguridad vial

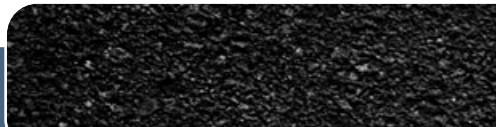
4. VISIÓN

La visión de cómo debe ser en un futuro la movilidad vial en Aragón debe ser la guía que oriente todas las actuaciones contenidas en este **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020".**

Hay que trabajar con la **VISIÓN** más ambiciosa, es decir, **"EVITAR QUE SE PRODUZCAN ACCIDENTES DE TRÁFICO CON VÍCTIMAS MORTALES O GRAVES"** mejorando así la calidad de vida de los aragoneses.

Esta visión está basada en la convicción absoluta de que ningún traumatismo grave o mortal causado por un accidente de tráfico es aceptable. Éste es, por tanto, el horizonte de referencia sobre el que deberán pilotar las políticas y estrategias de seguridad vial.

La pérdida de vidas humanas y de salud no es el destino inevitable en un sistema viario que debe diseñarse, precisamente, para evitarlas.

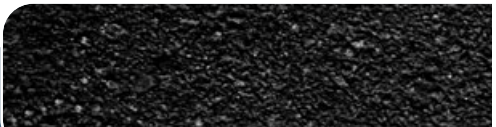


MISIÓN
plan integral de seguridad vial

5. MISIÓN

La misión define, ya en términos más concretos, la razón de ser de este **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020".**

El Gobierno de Aragón asume el reto de poner en marcha un Plan Integral de Seguridad Vial con la **MISIÓN de DISMINUIR al máximo EL NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO y, en cualquier caso, MINIMIZAR SUS CONSECUENCIAS.**

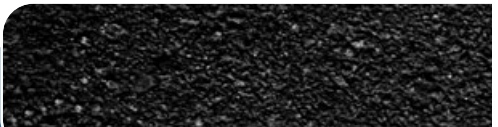


OBJETIVO GLOBAL
plan integral
de seguridad vial

6. OBJETIVO GLOBAL

Una vez definida la misión de este **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** (reducir al máximo el número de víctimas mortales y heridos graves por accidente de tráfico, tanto en las carreteras como en las zonas urbanas aragonesas), es necesario traducir dicha misión a objetivos numéricos más concretos que sirvan para medir el grado de progreso del plan y la eficacia de las acciones en él contenidas.

Como objetivo global numérico, se propone **REDUCIR EN UN 40% LA TASA DE MORTALIDAD POR CADA MILLÓN DE HABITANTES EN ARAGÓN,** lo que situaría a nuestra Comunidad (según los datos actuales) por debajo de la media española.



ÁREAS DE ACCIÓN
plan integral
de seguridad vial

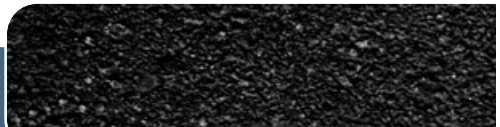
7. ÁREAS DE ACCIÓN

El **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** se articula en torno a seis Áreas de Acción, que a su vez se desarrollan a través de objetivos estratégicos y de actuaciones que, por considerarse prioritarias, se incluirán en cada uno de los Planes de Acción que se elaborarán cada dos años y que posibilitarán la consecución del Objetivo Global de REDUCIR EN UN 40% A LO LARGO DE LA PRÓXIMA DÉCADA LA TASA DE FALLECIDOS por cada millón de aragoneses.

Las áreas de acción son el resultado de combinar toda la información manejada durante el proceso de preparación de este plan integral: mejores prácticas internacionales y nacionales, diagnóstico de la situación, opiniones de los expertos y contribuciones realizadas por los ciudadanos y, en general, la sociedad aragonesa a lo largo del proceso abierto de participación.

Las Áreas de Acción son:

1. Infraestructuras más seguras.
2. Educación, formación y sensibilización de los usuarios.
3. Seguridad de los vehículos.
4. Movilidad sostenible, accesible y segura.
5. Atención a las víctimas.
6. Coordinación, información, estudios y datos de siniestralidad.



PRINCIPIOS
plan integral
de seguridad vial

8. PRINCIPIOS

El proceso de diagnóstico y de participación de expertos, ciudadanos y entidades aragonesas ha permitido poner de manifiesto y atribuir gran importancia a una breve serie de principios que se estima que deben impregnar el plan aragonés de seguridad vial. Estos principios representan las líneas maestras o líneas directrices en las que se irán encuadrando más adelante los ámbitos de actuación o las acciones concretas. Los principios pueden definirse como los cimientos que sustentarán y afianzarán las diferentes intervenciones o medidas para la mejora de la seguridad vial.

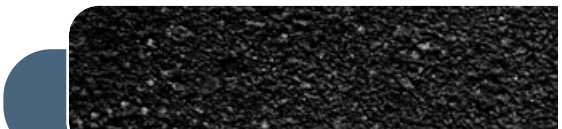
Los diez principios que constituyen las bases del **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** son los siguientes:

1. En primer lugar, la exigencia moral de proporcionar a los accidentados y sus familias la mejor asistencia posible. El apoyo integral a las personas que sufren más directamente las consecuencias de la inseguridad vial debe constituir uno de los ejes centrales de actuación. De hecho, el Gobierno de Aragón se quiere posicionar como garante de las necesidades de las víctimas y perjudicados en siniestros de circulación.

2. Con el objetivo de que dicho apoyo vaya siendo cada vez menos necesario porque cada vez se produzcan menos víctimas, es imprescindible dar prioridad a aquellas actuaciones o medidas de seguridad vial que ofrezcan una efectividad más inmediata, es decir, las que utilizando el presupuesto disponible en cada momento eviten el mayor número posible de fallecidos y lesionados.

3. Obtener el máximo aprovechamiento de sinergias con otras estrategias o planes de nuestra comunidad como, por ejemplo, la Estrategia de Seguridad Vial de la Red de Carreteras de Aragón, el Plan Aragonés de Investigación y Desarrollo (PAID), el Plan de Movilidad de Aragón, los planes de salud, de protección medioambiental, de infraestructuras de telecomunicaciones, de formación …

4. Asimismo, el fortalecimiento de la participación pública y de la sociedad civil, impulsando la máxima implicación social y promoviendo su colaboración activa, no sólo en la elaboración del Plan, sino en su desarrollo. Para ello, se mantendrá y potenciará el debate público y político y se procurará garantizar la máxima extensión de las acciones a todo el territorio aragonés. En este sentido, resulta igualmente clave lograr el apoyo tanto de las asociaciones de víctimas como de los medios de comunicación.



5. El refuerzo del marco legal y normativo, apoyando la vigencia de las principales normas de seguridad y los mecanismos para garantizar su cumplimiento, apoyando o implantando las medidas reconocidas como necesarias y convergiendo necesariamente con los objetivos de seguridad vial a nivel europeo y español.

6. El fortalecimiento de la coordinación interinstitucional e intersectorial, creando mecanismos de comunicación e intercambio de información que permitan conseguir la necesaria cooperación entre las distintas administraciones públicas (municipal, provincial, autonómica y estatal) y los distintos sectores implicados.

7. La mejora de las capacidades técnicas y de innovación. La incorporación sistemática de la innovación contribuye a asegurar la efectividad, impacto, persistencia y sostenibilidad de las medidas del Plan. Este Plan pretende incorporar la innovación como herramienta básica y seña de identidad en todas sus líneas de actuación. Como parte de dicha innovación, hay que apostar por el máximo aprovechamiento de las nuevas tecnologías –en particular las tecnologías de la información y la comunicación- y las redes sociales y los cursos online como vía para superar las carencias de conocimiento y las barreras geográficas en nuestra región (en particular, la notable dispersión de la población en la mayor parte del territorio aragonés).

8. La apuesta clara por garantizar una accesibilidad segura universal, en particular para las personas con movilidad reducida y las personas mayores. La accesibilidad universal, no puede ser de otra manera, se considera un derecho fundamental en nuestra sociedad.

9. El refuerzo del transporte público seguro y de la intermodalidad como estrategia para reducir tanto el número de víctimas como los efectos negativos del transporte sobre el medioambiente.

10. El fomento de las velocidades seguras de circulación. Es preciso dejar atrás lo antes posible el concepto de máxima rapidez en los desplazamientos cuando ello se realice a costa de la seguridad vial, con un mayor impacto sobre el medioambiente o, en definitiva, en detrimento de la sostenibilidad del transporte.

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

plan integral de seguridad vial

9. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Como en cualquier otro plan o estrategia, es imprescindible establecer mecanismos eficientes de coordinación, seguimiento y evaluación de las medidas adoptadas en el **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020".**

A) LA ENTIDAD DE COORDINACIÓN

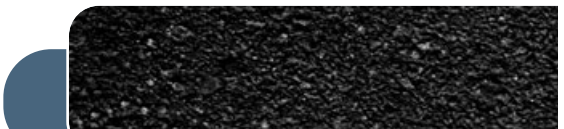
En primer lugar, se considera imprescindible la creación de una entidad de coordinación del Plan, que sea responsable del impulso y seguimiento permanente del mismo.

La citada entidad, cuya importancia no residirá en su mínima estructura sino en su autoridad para coordinar actuaciones en materia de Seguridad Vial, orientará la acción de Gobierno, tanto a nivel interdepartamental como con el resto de instituciones y organizaciones de la sociedad civil implicadas en la mejora de la seguridad vial.

Asimismo, será la encargada de colaborar en la búsqueda de los recursos precisos para poner en marcha las diferentes medidas. También será responsable de la elaboración de informes anuales de progreso y de evaluación de los diferentes planes bienales de acción. La entidad coordinadora, además, servirá de punto de referencia para consultas, sugerencias, puesta en marcha de iniciativas, etcétera.

Las citadas evaluaciones serán presentadas a los diferentes órganos de supervisión y control que, como se expondrá a continuación, participarán en la evaluación y seguimiento del **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** y en la propuesta de las correcciones o mejoras que se consideren adecuadas.

Al frente de esta entidad coordinadora se situará un Delegado/a Interdepartamental de Seguridad Vial en Aragón. El delegado, o delegada, será la figura clave para el lanzamiento, coordinación y ejecución del Plan.



B) ÓRGANOS PARTICIPANTES EN LA EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Los siguientes órganos intervendrán en el proceso de evaluación y seguimiento del **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020":**

1. La **Comisión Interdepartamental para el Desarrollo y la Coordinación de la Seguridad Vial en Aragón.** Dicha Comisión se creó por Acuerdo del Gobierno de Aragón de 26 de mayo de 2009, con la función, entre otras, de realizar el seguimiento y evaluación del cumplimiento del "Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020", debiendo reunirse al menos, una vez al año. Su actual composición es la siguiente:

- Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
- Secretario General Técnico del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
- Director General de Carreteras
- Director General de Transportes
- Director General de Participación Ciudadana
- Director del Gabinete de Comunicación
- Director General de Acción Exterior
- Director del Instituto Aragonés de Administración Pública
- Directora del Instituto Aragonés de Empleo
- Director General de Trabajo
- Director del Instituto Aragonés de Estadística
- Director General de Interior
- Director General de Desarrollo Rural
- Director General de Salud Pública
- Director del Servicio Aragonés de Salud
- Director General de Consumo
- Director General de Industria y de Pequeña y Mediana Empresa
- Director del Instituto Aragonés de Fomento
- Directora General de Política Educativa
- Directora General de Formación Profesional y Educación Permanente
- Directora General de Calidad Ambiental y Cambio Climático
- Director General de Investigación, Innovación y Desarrollo
- Director General de Enseñanza Superior
- Director del Instituto Tecnológico de Aragón
- Director del Instituto Aragonés de Servicios Sociales
- Director General de la Dependencia.
- Directora del Instituto Aragonés de Juventud
- Director General de Inmigración y Cooperación al Desarrollo

2. El Foro Ciudadano de la Seguridad Vial en Aragón. Representará el principal punto de encuentro entre los técnicos y la sociedad aragonesa. Formarán parte del mismo los técnicos designados por las Direcciones Generales que conforman la Comisión Interdepartamental y los representantes de las entidades ciudadanas, empresas e instituciones implicadas con la seguridad vial en Aragón. Su diseño, constitución y desarrollo es una de las actuaciones comprometidas en el **"PLAN DE ACCIÓN 2011-2012".**

El foro se reunirá al menos una vez al año con el fin, por un lado, de conocer el informe anual de progreso del Plan de Acción y, por otro, de elaborar propuestas para el plan de acción siguiente. Este foro será convocado y coordinado por la entidad de coordinación y la Dirección General de Participación Ciudadana.

Asimismo, está pendiente de constitución la Comisión Autonómica de Seguridad Vial. Es un órgano colegiado previsto en la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. La Comisión Autonómica es un órgano del Consejo Superior de Seguridad Vial español, el cual está encargado de la consulta y participación para el desarrollo y ejecución de la política de seguridad vial.

C) PROCESOS Y HERRAMIENTAS DE EVALUACIÓN

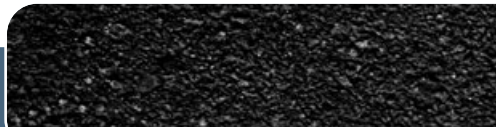
En cuanto a la evaluación del Plan se utilizarán los siguientes procesos y herramientas de prospectiva:

1. Evaluación Cuantitativa de la Accidentalidad en Aragón: mediante la utilización de indicadores numéricos de accidentalidad, permitirá constatar los cambios en el patrón de la accidentalidad y constituirá la herramienta fundamental en la preparación y presentación de datos para el seguimiento del plan. Los indicadores, por otro lado, deben ser comparables con los indicadores utilizados a nivel nacional e internacional.

2. Evaluación Cualitativa: se utilizarán indicadores cualitativos que sirvan como complemento o apoyo a los indicadores numéricos. Estos indicadores ofrecen información subjetiva que los datos cuantitativos no pueden recoger. Con tales indicadores se podrá completar la valoración de la utilidad de las acciones implementadas.

3. Otras herramientas de utilidad: se propone la adopción de medidas de eficacia contrastada para conocer la percepción de los ciudadanos sobre la seguridad vial y su comportamiento y nivel de compromiso con el cumplimiento de las normas de tráfico:

- La elaboración de una encuesta entre la población aragonesa que identifique aspectos subjetivos expresados por la ciudadanía: su percepción de las campañas, su opinión sobre el respeto a la normativa, el uso de sistemas de seguridad activa y pasiva… Esta encuesta ha de ser



periódica para poder conocer con cierto dinamismo y vigencia la evolución de la percepción que tienen los ciudadanos de la cultura de la seguridad vial a lo largo del periodo cubierto por el **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020".**

- La celebración de reuniones de grupos focales o de discusión, con el fin de profundizar en temas específicos que el análisis cuantitativo haya detectado como problemáticos o de sondear la posible introducción de nuevas políticas o medidas de seguridad vial.

A partir de las evaluaciones tanto cuantitativas como cualitativas, en primer lugar se irán redefiniendo las políticas en materia de seguridad vial impulsadas por el Gobierno de Aragón y, en segundo lugar, consolidando los principios que han de inspirar los futuros Planes de Acción.



ANEXOS
plan integral
de seguridad vial

ANEXOS

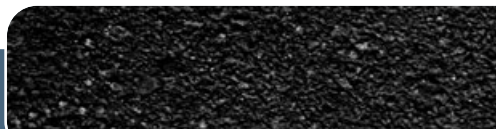
ANEXO I

PERSONAS Y ENTIDADES PARTICIPANTES EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN

Sin la colaboración de las siguientes personas y entidades, no habría sido posible elaborar este plan de seguridad vial. Todos ellos han colaborado en la elaboración del **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** participando en los Grupos de Trabajo que se constituyeron a lo largo del amplio proceso de participación concluido.

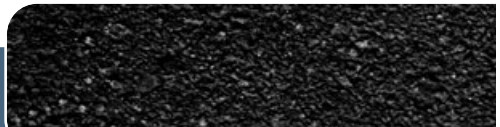
El grupo intentó sintetizar la percepción de todos los aragoneses y reunió a más de cien representantes de sectores tan diversos como asociaciones de prevención de accidentes y de apoyo a víctimas, de automovilismo, de motociclistas y ciclistas, de autoescuelas, empresas de ingeniería vial, ayuntamientos, cuerpos de bomberos, enfermeros o psicólogos, institutos de investigación, asociaciones de empresarios, comités de discapacitados, consejos de juventud, padres de alumnos en edad escolar, fiscales y abogados, agricultores y ganaderos, partidos políticos, Cruz Roja y Guardia Civil, policías locales, Jefatura Provincial de Tráfico, universidad… y todos los niveles de la administración aragonesa (Gobierno de Aragón, Diputaciones Provinciales, Comarcas y Municipios).

NOMBRE	APELLIDOS	Entidad a la que representa
1. Ana María	Abán Aparicio	FAPAR (Federación Padres Alumnos de Aragón)
2. Antonio	Aced García	Dirección General de Administración de Justicia
3. Tomás	Adsuara Sanahuja	PACASA
4. Francisco J.	Alba Corvinos	Cruz Roja Aragón
5. Juan José	Alba López	Universidad de Zaragoza
6. Francisco Javier	Albericio Vilda	ISSLA (Instituto Aragonés de Seguridad y Salud Laboral)
7. Marta	Alonso Casamajó	CREA (Confederación Regional de Empresarios de Aragón)
8. Jesús	Arbiol Tena	TRADIME Aragón
9. David	Arribas Monclús	RECICLETA
10. José Luis	Artal Boné	Instituto Aragonés de la Juventud
11. Laura	Bejarano Gordejuela	Justicia de Aragón
12. Mª Jesús	Bellón Fernández	ONCE
13. Patricia	Benito Trasobares	FEAPS-ARAGON (Asociación Aragonesa de Entidades para Personas con Discapacidad Intelectual)
14. Miguel Ángel	Bernal Ariza	Asociación STOP ACCIDENTES
15. José Antonio	Bes Abizanda	ONCE



NOMBRE	APELLIDOS	Entidad a la que representa
16. Mariano	Bistuer Gil	Centro Zaragoza. Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos S.A.
17. Javier	Blanco López	Guardia Civil de Tráfico del Sector de Aragón
18. María	Bosque Royo	Asociación STOP ACCIDENTES
19. Jesús Manuel	Bueno Bellido	TRADIME Aragón
20. Beatriz	Callén Escartín	CREA (Confederación Regional de Empresarios de Aragón)
21. José C.	Castañesa Bielsa	TRADIME Aragón
22. Mª Pilar	Cavero Moreno	Fiscalía Provincial de Zaragoza
23. José Antonio	Chanca Cáceres	Movilidad Urbana. Ayuntamiento de Zaragoza
24. Antonio	Claramonte Claramonte	Asociación Empresarial Radio Taxi Aragón
25. Carlos	Clemente Barriendo	Dirección General de Desarrollo Rural
26. José Ramón	Colell Farré	Fundación EDUCATRAFIC
27. Ángel	Dolado Pérez	Juez Decano de Zaragoza
28. Anchel	Echegoyen Cortes	Federación Aragonesa Automovilismo
29. Ángel	Esbert Triay	ASEVITAL (Asociación para la Seguridad Vital)
30. Teresa	Esteban	Diputación Provincial de Zaragoza
31. Alberto	Fabón Meléndez	Consejo Nacional de la Juventud de Aragón
32. José Luis	Félix Fando	Dirección General de Política Educativa
33. Gonzalo	Ferrer Fumanal	CITOP (Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Aragón)
34. Mariano	Fontecha Aguarod	Servicio de Bomberos del Ayuntamiento de Zaragoza
35. Alejandro	García Caudevilla	Asociación de Moteros de Aragón
36. Raúl	García Caudevilla	Autoescuela Facultad
37. Isabel	García Rubio	Real e Ilustre Colegio de Abogados de Zaragoza
38. Fernando	García Vicente	Justicia de Aragón
39. Luis	Gascón Andreu	Dirección General de Salud Pública
40. Ángel	Gasque Valero	Asociación Provincial de Autoescuelas de Zaragoza
41. Alberto	Gil Costa	Dirección General de Enseñanza Superior
42. Vicente	Gimeno Latorre	Ayuntamiento de Utebo (Zaragoza)
43. Ángel	Godina Rufat	Dirección General de Interior
44. Juan I.	Gómez Díaz-Bravo	ASEVITAL (Asociación para la Seguridad Vital)
45. Joaquín	Gómez Espinosa	Instituto Tecnológico de Aragón
46. Luis	Gómez Serigó	SASAM (Sociedad Aragonesa de Simulación Aplicada a la Medicina)
47. María del Carmen	González Morales	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
48. Julio	Guiral Pelegrín	Instituto Aragonés de Estadística
49. Javier	Guíu Lapresta	Fundación DFA (Disminuidos Físicos de Aragón)
50. Santiago	Hernández Luesma	Ayuntamiento de Teruel
51. Ángel	Hernando del Cura	Colegio de Ingenieros de Caminos

NOMBRE	APELLIDOS	Entidad a la que representa
53. Antonio	Ibáñez Zafrilla	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
54. Miguel	Iritia Montero	CHUNTA ARAGONESISTA (CHA)
55. Santiago	Laborda Ferrán	AB Ingeniería Civil S.L.
56. Rosa Mª	Lagrava Alcañiz	ONCE
57. Isabel	Lamana Peña	Dirección General de Inmigración y Cooperación al Desarrollo
58. Ramón	Lambán Alastuey	Colectivo Pedalea
59. Rosa Mª	Lausín Herce	Centro de cooperación a la Seguridad Vial de Zaragoza
60. Felix Ángel	López Alonso	Plataforma Motera para la Seguridad Vial
61. Miguel	Mainar	CERMI Aragón (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad)
62. Juan Manuel	Maroto Valer	Policía Local de Zaragoza
63. Bonifacio	Martín Escurín	ASECEMP (Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos)
64. Pilar	Martín Gil	ASECEMP (Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos)
65. Mª Isabel	Martínez Parrilla	Comarca Campo de Belchite (Zaragoza)
66. Joaquín	Martínez Pérez	PREVENCIA 3, S.L.
67. Mercedes	Martínez Rovira	Dirección General de Atención a la Dependencia
68. Luis	Mazón Giral	Centros Recuperación de Puntos Zaragoza
69. José Luis	Mazón Tirapo	Asociación Provincial Autoescuelas Zaragoza
70. Luis	Medina Ruiz-Castellanos	Bomberos de la Diputación Provincial de Zaragoza
71. Enrique	Millares Olivar	Asociación Española de la Carretera
72. José Manuel	Miranda Albero	Cruz Roja Aragón
73. Adolfo	Mozota Azcutia	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
74. José Manuel	Oliver Sáez	Guardia Civil de Tráfico del Sector de Aragón
75. Ángel	Orduna Onco	Colegio de Enfermería de Huesca
76. Concepción	Ortiz Calvo	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
77. Marta	Ozcoidi Val	Sociedad Española de Medicina de Tráfico
78. Arturo	Paniza Galindo	Grupo Franco Obras y Proyectos SL
79. Miguel Ángel	Pascual Sos	Policía Local de Huesca
80. Rafael	Pedraza Garrido	Ayuntamiento de Binéfar (Huesca)
81. Antonio	Pérez Casañ	COIIAR (Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón)
82. Miguel Ángel	Pérez Gil	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
83. Margarita	Pery Trénor	IDOM Zaragoza S.A.
84. Javier	Pueyo Val	SASAM (Sociedad Aragonesa de Simulación Aplicada a la Medicina)
85. Anabel	Rabinal Peña	ONCE
86. Carlos	Redal Baigorri	CITOP (Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Aragón)
87. Nuria	Rivas Biel	ATECEA (Asociación de Traumatismo Encéfalo Craneal y Daño Cerebral de Aragón)
88. Natalia	Rivera Rey	D'Harcourt Gerencia del 061



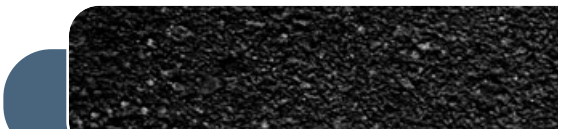
NOMBRE	APELLIDOS	Entidad a la que representa
89. José	Rodríguez Álvarez	Asociación de Moteros de Aragón
90. Jorge	Royo Mallén	Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa
91. Alberto	Ruiz Chueca	Policía Local de Tarazona
92. Diego	Ruiz Estrampes	Asociación Mutua Motera
93. Emilia	Sáenz Gómez	Dirección General de Consumo
94. Fernando	Sainz de Varanda Alierta	Real e Ilustre Colegio de Abogados de Zaragoza
95. Carlos	Salcedo Merino	CEPYME Aragón
96. Javier	Sánchez Ansó	UAGA – COAG (Unión de Agricultores y Ganaderos de Aragón)
97. José Enrique	Sanchidrián Pardo	ACUPAMA
98. Carlos	Sancho Casasús	Fiscalía Comunidad Autónoma de Aragón
99. Pascual	Santín Jiménez	Asociación de Moteros de Aragón
100. Mª Rosario	Sanz Bara	Colegio Profesional de Psicólogos de Aragón
101. Héctor	Saz Rodríguez	Consejo Nacional de la Juventud de Aragón
102. Jorge Luis	Segura	Policía Local de Huesca
103. Ángel	Sicilia Tornos	Instituto Aragonés de Servicios Sociales
104. Eva Mª	Sierra Vinagre	Dirección General de Transportes
105. Luis	Simón Olmos	CITOP (Colegio Ingenieros Técnicos de Obras Públicas)
106. José Javier	Soler Pacheco	TUZSA (Transportes Urbanos de Zaragoza S.A.)
107. Diego	Talayero Gracia	Comarca Ribera Baja del Ebro
108. M. Ángel	Tena Pérez	Guardia Civil de Tráfico del Sector de Aragón
109. José Antonio	Tobajas Asensio	Universidad de Zaragoza
110. Juan Carlos	Toribio Ramos	Asociación Mutua Motera
111. Diego	Torralba Vicioso	PACASA (señalización vial)
112. Mariano	Torrecilla Insa	Ayuntamiento de Utebo (Zaragoza)
113. Francisco Javier	Ureta Torcal	AESLEME Aragón (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal)
114. Jesús	Valle Miguel	ISSLA (Instituto Aragonés de Seguridad y Salud Laboral)
115. Alicia	Vicente Serrano	Instituto Aragonés de Empleo
116. Beatriz	Zúñiga Reinares	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza

ANEXO II

TÉCNICOS DE LA ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA DESIGNADOS PARA COLABORAR EN LA REDACCIÓN DEL PLAN

Como una muestra del compromiso del Gobierno de Aragón con el **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020",** se listan los veintitrés técnicos (de otros tantos institutos o direcciones generales) que han sido designados para apoyar y colaborar en la elaboración del Plan.

NOMBRE	APELLIDOS	CARGO QUE OCUPA	DIRECCIÓN GENERAL
Francisco	Albericio Vilda	Técnico Superior de Prevención de Riesgos Laborales	Dirección General de Trabajo
Mª Luisa	Albero Muñío	Jefa de Servicio de Planificación Y Programación I+D+I.	Dirección General de Investigación, Innovación y Desarrollo
José Luis	Andrés Lacasa	Asesor de Medios de Comunicación	Gabinete de Comunicación
José Luis	Burrel Badía	Jefe de Servicio de Ríos y Actividades Cinegéticas	Dirección General de Desarrollo Sostenible y Biodiversidad
Matilde	Cabrera Millet	Jefa de Servicio de Educación Ambiental y Cambio Climático	Dirección General de Educación Ambiental y Cambio Climático
Javier	Cases Lacarra	Jefe del Servicio de Metrología, Seguridad y Calidad Industrial	Dirección General de Industria y de Pequeña y Mediana Empresa
Carlos	Clemente Barriendo	Jefe de la Sección de Concentración Parcelaria	Dirección General de Desarrollo Rural
José Luis	Félix Fando	Jefe de Unidad de Participación Educativa	Dirección General de Política Educativa
Luís	Gascón Andreu	Asesor Técnico	Dirección General de Salud Pública
Alberto	Gil Costa	Jefe del Servicio de Enseñanza Superior	Dirección General de Enseñanza Superior
Joaquín	Gómez Espinosa	Experto Línea Automoción I+D	Instituto Tecnológico de Aragón
Ángel	Gomina Rufat	Asesor Técnico de Planificación del Servicio de Seguridad y Protección Civil	Dirección General de Interior
Julio	Guiral Pelegrín	Asesor Técnico	Instituto Aragonés de Estadística
Gema	Herrero Garzón	Jefa de Servicio de Conservación Explotación y Seguridad Vial	Dirección General de Carreteras
Alberto	Larrosa Montañés	Jefe de Servicio de Programas de Autonomía y Atención a la Dependencia	Dirección General de la Dependencia
Fernando	López Martín	Jefe de Servicio de Participación Ciudadana	Dirección General de Participación Ciudadana
Carlos	Peñasco Gil	Jefe de Servicio del Consumidor	Dirección General de Consumo
Natalia	Rivera Rey D'Hancourt	Directora Gerente del 061 Aragón	Dirección del Servicio Aragonés de Salud
Francisco	Rojas Luna	Director de Sociedad del Conocimiento	Instituto Tecnológico de Aragón
Mª Victoria	Ruesca Navas	Jefa de Unidad de Educación Permanente de Adultos	Dirección General de Formación Profesional y Educación Permanente
Belén	Serrano Valenzuela	Jefa de Servicio de Programas y Prestaciones	Instituto Aragonés de la Juventud
Ángel	Sicilia Tornos	Asesor Técnico	Instituto Aragonés de Servicios Sociales
Eva	Sierra Vinagre	Jefa de Servicio de Ingeniería del Transporte	Dirección General de Transportes
Alicia	Vicente Serrano	Jefa de Sección de Planificación del Serv. de Formación	Instituto Aragonés de Empleo



ANEXO III

GRUPO DE EXPERTOS

Para la elaboración del **"Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón 2011-2020"** también se ha contado con la inestimable colaboración de un selecto grupo de doce expertos nacionales. En su conjunto, los expertos conforman un grupo con una importante experiencia y reputación a nivel internacional. Sus aportaciones han representado un gran privilegio para el Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón.

NOMBRE	CARGO Y ENTIDAD
D. Juan José Alba López	Coordinador de Automoción en el Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón de la Universidad de Zaragoza
D. Mariano Bistuer Gil	Subdirector de Comunicación y Formación del 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 de Medicina Legal de Aragón
D. Juan García Blasco	Catedrático de Derecho del Trabajo y Seguridad Social Universidad de Zaragoza
Dª. 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 de publicaciones sobre seguridad vial
Dª. Nuria Rivas Biel	Psicóloga Fundación Daño Cerebral/Atecea
D. Francisco Rojas Luna	Director de Sociedad del Conocimiento Instituto Tecnológico de Aragón
Dª. María Seguí Gómez	Profesora Titular y Directora del European Center For Injury Prevention
D. Victorino Zorraquino Lozano	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

ANEXO IV

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA CONSULTADA

LIBROS, INFORMES Y OTRAS PUBLICACIONES DE INTERÉS

"Un Modelo Europeo de Seguridad Vial: EL FACTOR HUMANO", de Carlos J. Moreira González.

"La Siniestrabilidad Vial: un problema desconocido", de Emilio Sánchez Ferreira, Gutier Calero Tabeada y Héctor Tejón Sáez.

"El Manual de Medidas de Seguridad Vial", de Rune Elvik y Truls Vaa.

"Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos", de Jesús Monclús.

"Evaluación de Riesgos y del Impacto de los Accidentes de Tráfico sobre la Salud de la Población Española (1996-2004), de Patricia Cubí Mollá y Carmen Herrero Blanco.

"El Accidente de Trabajo in-itínere en Aragón: Análisis y Prevención del Riesgo", de Juan García Blasco.

"Global Status Report on Road Safety. Time for action" de la Organización Mundial de la Salud."Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito", de la Organización Mundial de la Salud.

"El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención", de la Fundación FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil)

"Selección de mejores prácticas en seguridad vial. EU25 + Suiza + Noruega", de la Fundación FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil).

"La Seguridad Vial en las empresas. Programas internacionales de promoción", de Jesús Monclús.

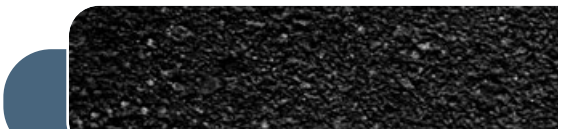
"Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (resolución A/64/L.44/Rev.1)", de la Organización de las Naciones Unidas.

"Verona Declaration", del Consejo Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea.

"Road Safety as a right and responsibility for all. A Blueprint for the EU's 4th Road Safety Action Programme 2010-2020", del Consejo Europeo de la Seguridad en el Transporte (European Transport Safety Council, ETSC).

"Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020 COM(2010) 389 final" de la Comisión Europea.

"Vision Zero on the move", de la Administración Nacional de Carreteras de Suecia.





Edita: Gobierno de Aragón
Coordina: Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes
Imprime: ArpiRelieve
D.L.: Z-3708-10


GOBIERNO
DE ARAGON