

Proceso participativo
para la elaboración del
PLAN URBANO
SEGURIDAD VIAL
ZARAGOZA



Acta
Taller de diagnóstico Nº1

Miércoles 6 de marzo 2024

Índice

Introducción.....	3
Asistentes.....	4
Objetivos de la sesión	5
Desarrollo de la sesión.....	5
1- Bienvenida institucional y encuadre de la sesión.....	5
2- Resultados del trabajo deliberativo	6
TEMA 1 INFRAESTRUCTURA VIAL Y PLANIFICACIÓN URBANA	7
TEMA 2 PEATONES, CONDUCTORES VULNERABLES Y AUTOMÓVIL.....	10
TEMA 3 SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM	13
TEMA 4 OTROS FACTORES DE RIESGO.....	16
3- Puesta en común de los resultados	16

Introducción

El Ayuntamiento de Zaragoza se encuentra actualmente en el proceso de elaboración del primer Plan Urbano de Seguridad Vial de la ciudad que complementa el Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado en 2019. Con el objetivo de dar forma a un documento con un amplio consenso social plantea la realización de un proceso participativo con entidades y colectivos relacionados con la Seguridad Vial.

El proceso participativo da comienzo el día 20 de febrero con una sesión informativa en la que se describe detalladamente el contexto en el que se plantea este proceso participativo a través de la exposición de un avance de diagnóstico de la seguridad vial en Zaragoza y de las fases del proceso participativo.

Una de las etapas iniciales es la de diagnóstico para la que se convocan tres talleres participativos que están orientados a obtener **un diagnóstico de percepción ciudadana en torno a la seguridad vial de la ciudad** que complementa el avance de diagnóstico realizado por el ayuntamiento de Zaragoza.

Para dicha consulta se invita a participar y a aportar su voz y su visión sobre el tema a más de 80 entidades y personas expertas en la materia. Dicha participación se articula a través de la convocatoria a tres talleres participativos dirigidos a tres sectores relevantes en la seguridad vial: peatones, conductores vulnerables y motorizados.

Asimismo, esta distribución encaja con las tres líneas estratégicas planteadas inicialmente

Los grupos de trabajo se estructurarán en torno a las **3 líneas estratégicas** inicialmente planteadas, que son:

- 1) Seguridad vial de peatones y de personas con movilidad reducida. Atención temprana en accidentes.
- 2) Seguridad vial de personas vulnerables: bicicletas, VMP, motocicletas y ciclomotores.
- 3) Seguridad vial de vehículos relacionados con la jornada laboral: vehículo privado, servicios públicos (transporte público, limpieza pública, obras en la vía pública), DUM, movilidad a la empresa.

Esta acta expone los resultados del **taller participativo nº 1** que tuvo lugar el **miércoles 6 de marzo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con el sector de los **PEATONES**.

Asistentes

Un total de 14 personas pertenecientes a 12 entidades asistieron al taller participativo en calidad de participantes:

Nº	APELLIDOS	NOMBRE	ENTIDAD
1	Benabarre	Elvira	Consejo Aragonés Personas Mayores
2	Bernardina	Miguel Ángel	Stop Accidentes de Aragón
3	Burón Díez	M Nieves	FAPAR
4	Cerrada Ruiz	Olga	CRUZ ROJA en ZARAGOZA
5	Crespo Hueso	Juan Carlos	FABZ
6	García Solana	José Antonio	Unión Vecinal Cesaraugusta
7	Giménez Ruiz	Alicia Del Pilar	CRUZ ROJA en ZARAGOZA
8	Gracia Aldea	Ana Blanca	FECAPARAGON
9	Jiménez Refusta	Francisco	ASEVITAL
10	Martín	Manuel	CERMI
11	Navarro Gonzalo	Fernando	Acera Peatonal
12	Sanz Villanueva	Juan	AESLEME Aragón
13	Sepúlveda Villacura	Danilo	COCEMFE ARAGÓN
14	Ureta Torcal	Fco. Antonio	AESLEME Aragón

Por parte del Ayuntamiento de Zaragoza y del equipo facilitador de Atelier de Ideas asistieron:

NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
José Manuel Lestegás	Ayuntamiento de Zaragoza
María Rivases	Atelier de Ideas S.Coop
Elisa Pérez	Atelier de Ideas S.Coop
Ainhoa Estrada	Atelier de Ideas S.Coop

Objetivos de la sesión

Los objetivos que se persiguen con la sesión son:

- Incorporar la visión de los peatones en la elaboración del Plan Urbano de Seguridad Vial.
- Favorecer el diálogo para llegar a propuestas más integradoras y globales desde el respeto a todas las visiones.
- Aprovechar el conocimiento de los distintos sectores y entidades implicadas en la seguridad vial.

Desarrollo de la sesión

El taller participativo se desarrolló durante la tarde del 6 de marzo de 2024 y tuvo una duración de 2.5h, de 17.30 a 20.00 horas y contó con el siguiente esquema de trabajo:

1. Bienvenida institucional y encuadre de la sesión
2. Trabajo deliberativo en grupos.
3. Puesta en común de los resultados.

1- Bienvenida institucional y encuadre de la sesión

José Manuel Lestegás, del ayuntamiento de Zaragoza abre la sesión agradeciendo la presencia a todas las personas asistentes. Indica que con esta sesión se inicia el ciclo de talleres participativos del proceso y presenta al equipo de Atelier de Ideas, dinamizador del proceso, a quien cede la palabra.

Ainhoa Estada, del equipo facilitador, enmarca esta sesión dentro de un proceso de participación que cuenta con 5 fases y que se inició el 20 de febrero con una sesión informativa. Actualmente el proceso se encuentra en una etapa de debate y deliberación de diagnóstico en la que los distintos agentes realizan las aportaciones que estará seguida de una fase de propuestas. Tras la recogida de aportaciones se dará un posterior periodo de valoración técnica de las aportaciones y de redacción de plan para finalizar con la devolución de los resultados del proceso.



2- Resultados del trabajo deliberativo

Conocer los problemas y sus causas es el primer paso para avanzar en su solución. En la actual fase de diagnóstico se pretende identificar los principales problemas de seguridad vial que los distintos agentes conocedores de la materia detectan. Para ello se estructura la reflexión en torno a cuatro temáticas:



La metodología de trabajo busca optimizar el tiempo de la sesión multiplicando espacios de debate para lo que se organizan grupos de trabajo. Se solicita a las personas asistentes que se distribuyan en los grupos y que, si vienen más de una persona de la misma entidad, se coloquen en grupos diferentes para que su voz quede representada en ambos grupos.

A continuación se presentan los resultados del trabajo de cada uno de los tres grupos cada uno moderado por una facilitadora

GRUPO A	MARÍA RIVASES
GRUPO B	ELISA PÉREZ
GRUPO C	AINHOA ESTRADA

Algunas cuestiones a tener en cuenta en la lectura del acta:

- Hay cuestiones que parecen repetidas y es debido a que han sido nombradas en los distintos grupos.
- Si se produce algún disenso ha quedado reflejado con las correspondientes visiones que se expusieron.
- Si no se realiza ninguna aportación a algún tema esa tabla no aparece.

TEMA 1 INFRAESTRUCTURA VIAL Y PLANIFICACIÓN URBANA

En este apartado se aborda la infraestructura vial en tanto que el conjunto de elementos físicos (calles, puentes, carriles bici, etc.) competencia del ayuntamiento y que constituyen el soporte de las comunicaciones rodadas de la ciudad y la planificación urbana como proceso mediante el que se establecen políticas y estrategias para el desarrollo y gestión de la ciudad. Los resultados son:

INFRAESTRUCTURA VIAL

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Mantenimiento de las aceras levantadas.
- Baldosas levantadas: árboles, agujeros.
- Aceras de las calles y carriles bicis con baches y aceras levantadas por árboles grandes: problemas con sillas y también peligro para bicis y coches
- Carriles bici a misma altura que la acera tienen el mismo color y están separados por una línea, no se distinguen: hay que diferenciarlo y ponerle pintura antideslizante.
- Falta iluminación, especialmente en los barrios y calles estrechas.
- Aceras bastante estrechas en zonas de la ciudad con bastante envejecimiento de población (Torrero)
- Aceras estrechas con árboles y con badenes de garajes.
- Problemas de accesibilidad a las aceras para carritos y sillas.
- Aceras inclinadas difíciles con sillas de ruedas y carritos: peligrosidad según inclinación. Que tengan bajantes con inclinaciones correctas y a cota 0 porque si no, es difícil y se clavan las sillas..

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO A

- Modificar las esquinas de las calles poniendo aparca bicis y VMP porque mejoran la visibilidad al quitar el aparcamiento de coches.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta de mantenimiento de la infraestructura vial y el mobiliario urbano: pavimento de las aceras levantado, alcorques vacíos y/o sin protección, aceras mojadas que deslizan...
- Mobiliario urbano que a veces resta visibilidad y movilidad. Por ejemplo, las terrazas, pérgolas y marquesinas quitan espacio al viandante y obstaculizan la visibilidad al cruzar las calles.
- Se ha ido olvidando progresivamente el rebaje de las aceras y faltan zonas de calzada única.
- La acera segregada bus-bici aumenta la peligrosidad en la bajada y subida de viajeros.
- El carril bici con cruce (giros a la derecha) es peligroso.
- Aún hay carriles bici que comparten trazado con acera a pesar de estar prohibido por Ley.
- El exceso de señalización no ayuda, habría que apostar por una señalización más emocional (semáforos sonoros, persona mayor con bastón como figura en semáforos...)
- Falta carril bus
- Mala planificación de las paradas de bus

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO B

- La implantación de la prohibición de aparcar vehículos de gran envergadura en las esquinas que rodean los pasos de peatones para evitar la pérdida de visibilidad. Una medida pionera en Zaragoza que la ha convertido en referente para otros territorios.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Espacios peatonales invadidos por vehículos (bicis y VMP)
- Carriles bici en la cota acera
- Falta visibilidad de peatones en cruces y pasos de cebra.
- Se usan las *orejas* como aparcamientos.
- Aparcamiento para vehículos encima de aceras: aparca-bicis, estaciones del servicio Bizi. Debería ser algo excepcional pero hay demasiadas excepciones.
- Falta continuidad peatonal en los cruces
- La no segregación aumenta el riesgo. La segregación hay que plantearla en condiciones y con una buena planificación.
- Mal mantenimiento de las aceras que están en malas condiciones
- No hay señalización podotáctil en los cruces para facilitar la orientación de las personas con discapacidad visual.
- Las plataformas únicas no son accesibles para la discapacidad visual
- Peligro de los semáforos de fase diferida
- Faltan semáforos sonoros en todos los cruces
- Paradas antes de semáforo son un factor de riesgo
- Hay poco tiempo de intermitencia de los semáforos
- Los semáforos filtrados para bicis y VMP son un factor de riesgo
- Faltan espacios de estacionamiento regulado que ayudan a disminuir el tráfico en búsqueda de aparcamiento

PLANIFICACIÓN URBANA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Aceras mal diseñadas, están inclinadas.
- Giros de vehículos en calles con contenedores, ocasionan falta de seguridad para peatones
- Mal diseño de algún carril bici (camino las torres, por ejemplo)
- Carriles bicis mal diseñados en paradas de buses: el usuario del bus tiene que mirar si vienen bicis (por ejemplo, camino las torres)
- Carriles bicis que acaban y no hay claridad de por donde siguen bicis, VMP, peatones: Hay que definir los cruces.
- Carril bici da seguridad para quienes prefieren usarlos pero está hechos desde el pensamiento del *cochecentrismo*

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta un plan integral de seguridad vial.
- Zaragoza es una ciudad poco amigable (incluso hostil) para las personas vulnerables. Falta una apuesta por una ciudad educadora.

- No es tanto un problema de conocimiento (las personas sabemos que hay que cruzar en verde, por pasos de peatones...) sino de actitud.
- Dificultad para compartir las calles entre todos (peatones, bicis, VMP, coches, DUM...). También los paseos y sendas.
- El doble sentido de las calles implica doble peligro.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- El diseño urbano no ha tendido a considerar el tráfico como un problema
- No se han diseñado espacios comprensibles
- Los entornos de colegios son inseguros en los momentos de entrada y salida escolar: exceso de tráfico y de velocidad, falta de control, según ubicación y entorno hay calles estrechas que suponen una mayor dificultad en los accesos.
- Falta espacios para bicis en entornos de centros educativos
- Si el coche, como apuntan los datos, es el mayor causante de problemas graves hay que reducir el espacio a los coches y la planificación de la infraestructura vial debe reducir su presencia.
- Se considera la Zona de Bajas Emisiones como factor que reduce la siniestralidad y se observa como problema que no esté implantada en diferentes zonas de la ciudad donde sería necesaria.
- Falta un enfoque *slow* todo está dirigido al automóvil
- Ausencia de intercambiadores

TEMA 2 PEATONES, CONDUCTORES VULNERABLES Y AUTOMÓVIL

Se profundiza en este apartado sobre la problemática de seguridad vial que tienen peatones y conductores vulnerables (bicicletas y VMP). Los resultados son:

PEATONES

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Falta de concienciación de peatones lleva a accidentes mortales y no pensamos en la reacción de quien conduce.
- Peatones y usuarios de sillas de ruedas: los cruces de calle tienen rampas imposibles con aceras pequeñas especialmente en barrios más estrechas.
- Hay pocos semáforos acústicos: se apunta a la cuestión de la brecha digital por la app con la que se maneja.

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO A

- Los semáforos acústicos muy bien, pero hay pocos.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Estrés de la ciudadanía que lleva a cometer acciones peligrosas (cruzar para coger el tranvía o el bus aunque el próximo tarde pocos minutos en llegar).
- Falta de seguridad y presencia de obstáculos en las plazas reservadas para PMR para acceder a las aceras.
- La falta de una iluminación adecuada en las calles es un factor de peligrosidad para personas mayores o con visión reducida.

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO B

- La implantación de la prohibición de aparcar vehículos de gran envergadura en las esquinas que rodean los pasos de peatones para evitar la pérdida de visibilidad. Una medida pionera en Zaragoza que la ha convertido en referente para otros territorios.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- En la plataforma única no se respeta la prioridad peatonal
- Dificultad peatonal ante aparcamientos en acera que obligan a bajar a calzada aumentando el riesgo
- Contenedores mal colocados que obligan a bajar a calzada e incrementa el riesgo de atropello.
- Contenedores en aceras y papeleras que obstaculizan el paso.
- Sensación de que los vehículos de emergencia utilizan sus dispensas con la norma en momentos de no emergencia

BICIS

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Poca cultura y respeto de derechos y deberes ciclistas
- Aclarar la normativa de las bicis y patines (casco, seguro, velocidad...)

- Falta de concienciación de bicis y patines VMP

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- No respetan las normas en los carriles bici: no se cede el paso en las paradas de bus
- No respetan los semáforos
- No respeta el sentido de la marcha en los carriles bici

VMP

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Demasiada velocidad en vehículos de dos ruedas [conjunta para bicis y VMP]
- No se puede circular por las aceras ni bicis ni patinetes y lo hacen
- Cursos de conocimientos mínimos para jóvenes que usan VMP (leyes, normativa), porque no hay conocimientos básicos de educación vial en juventud y hay que trabajarlo

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Los VPM son muy silenciosos, además van a mucha velocidad y algunos se dejan abandonados en mitad de las aceras.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- No respetan las normas en los carriles bici: no se cede el paso en las paradas de bus
- No respetan los semáforos
- No respeta el sentido de la marcha en los carriles bici
- Falta de formación y civismo
- Se vincula los VMP a distribución de productos y malas condiciones de trabajo que hace que vayan a mucha velocidad y sin cumplir las normas.

AUTOMÓVIL PARTICULAR

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Falta respeto a los límites de velocidad, especialmente en calles velocidad 30.
- Que nos dejen vivir a los coches: no se puede aparcar.
- Coches eléctricos no se oyen, es peligroso
- Adelantos por la derecha en carriles pacificados y en carriles bus
- Carriles pacificados: la gente no conoce la normativa del carril, duda de si se puede circular coches por ahí.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Nuevos medios de movilidad (vehículo eléctrico y VMP) silenciosos.
- Saturación de vehículos a la salida de los colegios.
- En la salida de los colegios, cuando las aceras son estrechas, los peatones salen a la calzada.
- Faltan pasos de peatones en dos niveles en los cruces de las salidas de los colegios que dan a avenidas.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- El coche es el mayor causante de accidentes graves y muy graves y la causa es la velocidad
 - Aparcamiento irregular de coches en aceras
 - Se constata que conforme se va limitando el uso de vehículos en el centro los coches se van a otras avenidas o cinturones
-

TEMA 3 SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM

En esta temática se propone realizar aportaciones diagnósticas en torno a la atención de emergencias, la policía local, los servicios de transporte de viajeros y de limpieza urbana así como de la distribución urbana de mercancías.

ATENCIÓN A EMERGENCIAS

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Poca concienciación del automóvil con despejar el tráfico para las emergencias.
- Las sirenas de policía y atención de emergencia suenan poco (ambulancias nuevas amarillas) **DISENSO**: a) algunas sirenas se oyen demasiado, especialmente si van por vías más cerradas, estrechas.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- No respetan las normas en los carriles bici: no se cede el paso en las paradas de bus
- No respetan los semáforos
- No respeta el sentido de la marcha en los carriles bici.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Se debe priorizar cumplir las normas de tráfico porque normalmente no transportan a gente en riesgo de muerte

SERVICIOS DE LIMPIEZA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Horarios de los cambiones de basura: ¿también llevan tiempos?
- ¿Llevan sonido de marcha atrás los camiones de limpieza?

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Deficiente servicio de recogida de residuos que provoca que cartones y otros elementos acaben en la calzada y en las aceras.
- Hay ramas de árboles que caen sobre la acera obstaculizando el paso. Falta poda de árboles.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Camiones de basura que hacen giros y otras maniobras irregulares que suponen un mayor peligro dado los puntos ciegos de sus vehículos

POLICÍA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Los coches de emergencia de policía deben usar las luces cuando sea cierto para que la ciudadanía se lo crea.
- VMP conducidos por colectivo de jóvenes migrantes: la policía les tiene en el punto de mira. **DISENSO**: a) Van más a por VMP, pero no por ser migrantes; b) No van más a por VMP, más bien van poco; c) Quizá se les mira más por ser jóvenes, por racismo, no.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Cuando falla la formación, la educación y las actitudes, lo que queda es la norma, su cumplimiento y seguimiento, que recae en la policía. No obstante, falta un perfil más educador entre estos profesionales, una “policía educadora”.
- La policía debería ser referente y ejemplarizante para la ciudadanía en este tema.
- Ha de respetarse la ordenanza municipal. No se entiende que multen por saltarse un semáforo en rojo y no por cruzar en rojo un paso de peatones en rojo o hacer un cruce indebido o por las dobles filas de coches.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Falta dotación policial
- No se presta atención al peatón cuando se dirige el tráfico

DUM

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Mucha prisa en el reparto, mucha precarización a contrarreloj que aumenta la inseguridad vial.
- Sector con más siniestralidad por horarios y tiempos, también porque no hay aparcamientos y paradas

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Ocupación de plazas reservadas para PMR por carga y descarga (también por vehículos privados).
- Los repartidores a domicilio no tienen ningún tipo de acreditación (tipo “manipulación de alimentos”).
- Falta de estudio de zonas de carga y descarga, sobre todo en zonas pacificadas: dónde han de ubicarse, horarios, movilidad resto de vehículos...

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Falta regular las zonas de carga y descarga

TRANSPORTE DE VIAJEROS

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Los autobuses que no nos lleven tan rápido
- Tienen que respetar la parada y aproximarse a la acera en la parada (peligro accidentes)
- Flotas antiguas de buses tienen averías y problemas
- Autobuses nuevos incómodos: asientos nuevos son menos y se resbalan pasajeros mayores y/o de estatura pequeña
- Rampa de los buses: les lleva tiempo sacarlo, les dificulta cumplir con sus tiempos y a veces no sacan la rampa porque no saben cuál es el botón.

- Carriles bus solamente para ellos: resolvería el problema de los tiempos ajustados y favorecería el uso del bus **DISENSO**: a) no se puede poner carril bus único porque a veces solo hay un carril.
- Buses y taxis eléctricos se oyen menos y hay que aprender a convivir con ellos.
- Tasas municipales a los taxis son elevadas y repercute en los usuarios. **DISENSO**: a) ¿de verdad habría más usuarios de taxis?; b) se darían conflictos con otros colectivos por la bajada de tasas

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- El tranvía tiene preferencia semafórica, esto hace que cambien el ciclo de tiempos de los semáforos lo que es un problema para personas mayores y personas con movilidad reducida.
- En los momentos punta del tranvía no hay capacidad para las personas en silla de ruedas.
- Se ha cambiado la ubicación de los carteles de señalización de la reserva de asientos para personas mayores y ahora no se ven.
- Las rampas de acceso a las vías del tranvía son directas lo que aumenta la inclinación y peligro.
- Falta de transporte público nocturno lo que conlleva que los jóvenes tengan que optar por coger VMP en condiciones poco seguras.
- No hay buses adaptados a partir de las 23:00.
- A veces los conductores de los buses no quieren bajar la rampa.
- Cuando la parada de bus está cerca de un semáforo y este está en rojo, los conductores no esperan en la parada sino que avanzan.
- No se cumplen las frecuencias de los buses lo que añade un factor de estrés a los conductores.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Mucha conducción brusca que se considera que depende más de quién conduce que de cuestiones del tipo de vehículo.
- No paran en la parada. Se habla de que a veces la propia infraestructura o las circunstancias (otros vehículos) impiden a los autobuses parar adecuadamente en las paradas.
- No se cumple la ordenanza de accesibilidad en los nuevos autobuses.
- Sensación de que los autobuses *huyen* de los viajeros.
- Los cumplimientos de horarios y frecuencia obligan a los autobuses a ir muy acelerados
- Los pliegos priman lo económico a la calidad del servicio
- Problemas con algunas paradas del transporte colectivo de viajeros (escolares y empresas)

TEMA 4 OTROS FACTORES DE RIESGO

OTROS FACTORES DE RIESGO

GRUPO A

- Uso obligatorio y exigencia de casco a menores
- Que se ponga en práctica y se difunda bien la normativa pensada y elaborada de seguridad vial
- Favorecer programas públicos dotados de presupuestos para favorecer la movilidad y la seguridad, el ocio peatonal.
- Centro de la ciudad peatonalizado. **DISEÑO**: a) ¿Hasta dónde llega el centro?; b) ¿Qué hacemos con la carga y descarga de mercancías?

GRUPO C

- Sostenibilidad versus accesibilidad. Los vehículos silenciosos se han multiplicado exponencialmente y es un problema para peatones
- Gestión indirecta de los servicios públicos que pone el acento en lo económico.



Imagen 1 -Momentos de trabajo en grupos

3- Puesta en común de los resultados

La última parte de la sesión se dedica a exponer de una manera resumida y no exhaustiva los resultados que han salido en cada grupo de trabajo.