

Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Dirección de Tráfico

Edición 1ª Agosto 2003
Tirada 500 ejemplares
© Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Departamento de Interior
Internet www.euskadi.net
Diseño y composición Grupo Taíma de Comunicación S.L.
Impresión Evagraf S. Coop.
Depósito Legal VI-322/03

PRESENTACIÓN	5
1. Introducción	7
2. Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006: oportunidad y alcance	8
2.1 Oportunidad del Plan	8
2.2 Alcance / Misión	9
2.3 Estructura del Plan	10
3. Situación actual	12
3.1 Análisis situación actual	12
3.2 Comparativa internacional	15
3.3 Elementos críticos identificados	16
4. Objetivos generales y específicos	17
4.1 Objetivo general	17
4.2 Objetivos específicos	18
5. Áreas de actuación prioritarias	21
6. Líneas de acción	23
6.1 Educación vial	23
6.2 Formación vial.....	25
6.3 Comunicación y campañas	28
6.4 Atención post-accidente	30
6.5 Vigilancia y control	32
6.6 Acondicionamiento y servicios	34
6.7 Investigación científica y técnica	37
6.8 Sistema de información	39
7. Cronograma de actuaciones	41
8. Modelo de gestión y control	50
8.1 Objetivos del modelo de gestión y control del Plan.....	51
8.2 Instrumentos del modelo de gestión y control del Plan	52
9. Recursos económicos asociados al Plan	56
Anexo: Glosario de términos	58

índice

PRESENTACION

Los ciudadanos tenemos la tentación de asumir como inevitables los accidentes de tráfico, considerándolos como el precio que debemos pagar por nuestra movilidad. Esa actitud comprensible, no debe sumirnos en una postura de resignación. Los habitantes de la CAPV tenemos derecho a disfrutar de modo seguro de la movilidad y progreso que ofrece la carretera, pero la solución no es sencilla ni inmediata.

Desde 1993 la Comisión de Seguridad Vial del País Vasco ha venido trabajando en la disminución de la accidentalidad, consiguiendo una progresiva reducción de la misma durante los últimos ocho años. Los progresos evidentes que hemos realizado nos animan ahora a perseguir objetivos más elevados, en línea con los de nuestro entorno, donde la Unión Europea marca el objetivo de reducir las víctimas mortales en un 50% para el 2010, y los países líderes, como Suecia, Holanda o Reino Unido, crean sus propios planes con ambiciosos objetivos en esta área.

De este modo se gesta el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, que se fija el ambicioso objetivo de reducir el número de muertos en accidentes de tráfico en la CAPV en un 20% para el año 2006, así como otros 19 objetivos específicos en materia de accidentalidad y accesorios de seguridad por colectivos, vehículos y vías, que deben permitir situar a la CAPV a la altura de los países líderes en materia de Seguridad Vial.

Para alcanzar dichos objetivos debemos concentrar esfuerzos y lograr la colaboración en el día a día de los distintos agentes públicos y privados, con su conocimiento especializado y aportaciones particulares en materia de Seguridad Vial.

Definición de estrategias, visión de futuro, objetivos cuantificados e implicación de todos los organismos públicos y privados interesados mediante un nuevo sistema de funcionamiento basado en mesas especializadas para obtener las mejores aportaciones de cada agente, conforman un compromiso firme, ambicioso y creíble con la reducción de la accidentalidad en las carreteras vascas. La clave del éxito radica en un Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 CAPV coherente y enfocado a la reducción de la siniestralidad, sustentado sobre el deseo, la colaboración y el compromiso de todos los agentes que intervienen en el tráfico.

En la CAPV, la Administración es quien asume el compromiso de convertirse en impulsor y líder de las actividades e iniciativas enfocadas a la mejora de la seguridad vial. Es un compromiso del gobierno, pero también de toda la ciudadanía que debe demandar el cumplimiento de los principios que deben constituir una nueva cultura de la seguridad vial.

Tenemos un futuro que podemos convertir en realidad, y con este Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006, una guía para construirlo a través de la colaboración y el comportamiento responsable de todos. Una vez puesto en marcha, a través de los Planes anuales, esta iniciativa mejorará sensiblemente la seguridad del tráfico por carretera, contribuyendo a aumentar la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Fdo.: Javier Balza Aguilera

CONSEJERO DE INTERIOR



1. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico suponen un goteo diario que diluye su terrible impacto social y las indudables ventajas de la movilidad y el tráfico. Por tanto, cada accidente es inaceptable y todos debemos ser conscientes de la urgencia que requiere la búsqueda de soluciones. Los habitantes de la CAPV tienen derecho a disfrutar de modo seguro de la libertad, movilidad y progreso que ofrece la carretera, pero la solución no es sencilla ni inmediata.

Sin embargo, la sociedad muestra una actitud de resignación e indiferencia ante lo que considera el precio a pagar por la movilidad y no entiende los accidentes como un problema colectivo, sino como un desastre individual y natural para el que no existe solución posible. Por tanto, el desafío pasa por mejorar el comportamiento humano, acercando el problema a cada uno de los ciudadanos y ciudadanas, y favoreciendo la construcción de una nueva cultura de la seguridad vial basada en un continuo ejercicio de coexistencia y coordinación.

Debemos luchar de forma inteligente y eficaz contra los accidentes de tráfico para generar un tráfico más humano, moderno y seguro. Se trata de una tarea colectiva donde todos somos responsables y cada uno tiene la llave de su propia seguridad, pero la Administración, consciente de la gravedad de esta problemática, asume el compromiso de convertirse en impulsor, coordinador y dinamizador de las actividades e iniciativas enfocadas a la mejora de la seguridad vial en la CAPV.

La clave del éxito debe radicar en el diseño y aplicación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial coherente y enfocado a la reducción de la siniestralidad, sustentado sobre el deseo, la colaboración y el compromiso de todos los agentes que intervienen en el tráfico.

Un compromiso político y un reto social en el que es imprescindible tener en cuenta:

- Los objetivos de la UE: reducción del 50% del número de muertos en accidente de tráfico para el año 2010
- El coste de prevenir los accidentes es mucho menor que los costes económicos evitados que suponen los daños personales y materiales causados por los accidentes
- El marco competencial existente en la CAPV en materia de Seguridad Vial
- La colaboración de los distintos agentes públicos y privados, con sus objetivos, conocimiento especializado y aportaciones particulares en materia de Seguridad Vial

*1 de cada 3 personas
sufrir heridas graves
por un accidente de
tráfico a lo largo de su
vida*

*Los accidentes de
tráfico son la primera
causa de mortalidad
entre los jóvenes
europeos de 14 a 25
años*

*Los accidentes de
tráfico son la segunda
causa de mortalidad
prematura 1995-98
entre toda la población
vasca*

2. Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006: OPORTUNIDAD Y ALCANCE

Un Plan Estratégico de Seguridad Vial en la CAPV: una oportunidad y una necesidad

Liderado desde el Departamento de Interior del Gobierno Vasco, en los últimos meses se ha desarrollado un trabajo de reflexión estratégica y análisis exhaustivo de la situación de la Seguridad Vial en nuestros días, con especial atención a aquellos condicionantes del entorno que marcarán las tendencias en este campo para los próximos años.

Como resultado de este proceso de reflexión y análisis, nace el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, un proyecto ambicioso liderado desde la Administración y enfocado a reducir la siniestralidad en las carreteras de la CAPV, generando un verdadero cambio cultural en materia de seguridad vial en la sociedad vasca.

2.1 OPORTUNIDAD DEL PLAN

Los países líderes en materia de Seguridad Vial cuentan con un Plan Estratégico Plurianual

A partir del análisis de los condicionantes y tendencias mundiales en materia de Seguridad Vial y de las políticas de los países líderes y las recomendaciones de la OCDE en este ámbito se extraen una serie de factores o elementos que deben contemplarse en la elaboración y puesta en práctica de todo plan de seguridad vial, incidiendo de manera directa en el éxito del mismo. Tales factores de éxito son:



- **Concentración** del mayor número de agentes implicados en materia de Seguridad Vial, tanto públicos como privados, para facilitar una actuación integral y coordinada
- **Actuación integral** de los agentes implicados para lograr un mayor grado de eficacia en la implantación de las actuaciones y proyectos diseñados
- **Segmentación de** los colectivos **receptores** de las actuaciones y proyectos diseñados, para la resolución de problemáticas concretas en grupos específicos

- **Identificación de objetivos** específicos y cuantificables que permitan medir y controlar los resultados de las actuaciones y proyectos propuestos
- **Gestión eficaz** en cuanto a cumplimiento de las actuaciones y proyectos diseñados, flexibilidad y adaptación a la realidad cambiante y capacidad de reflexión estratégica
- **Sistema de indicadores** que permitan una observación constante de la realidad y una continua reflexión flexible sobre el Plan
- **Seguimiento, control y evaluación** de la evolución del Plan mediante el análisis y comparación de las cifras reales derivadas del mismo

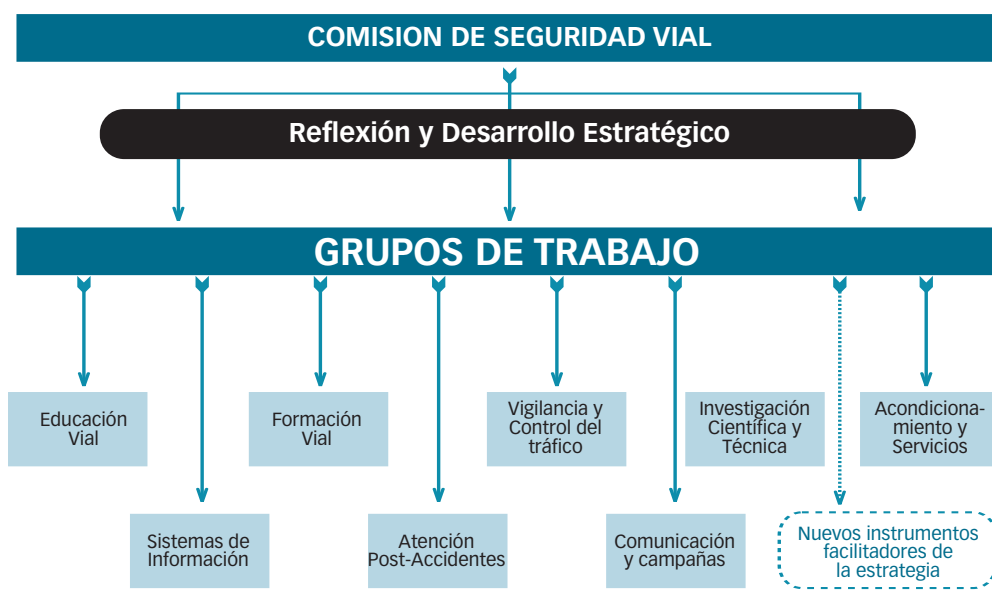
De la confrontación de estos valores con la situación actual en la CAPV se deriva la oportunidad y necesidad de abordar un proceso de desarrollo estratégico, que se concreta en la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006.

2.2 ALCANCE / MISIÓN

El **Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006** constituye el documento de base donde se identifican las prioridades de actuación y los objetivos estratégicos para una reducción significativa de la siniestralidad, situando la CAPV a la altura de los líderes en materia de Seguridad Vial, a través del impulso constante de la integración y coordinación práctica de agentes y administraciones implicadas.

Diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial para la CAPV con horizonte 2006, suponía, en primer lugar, identificar las áreas de actuación prioritaria y, posteriormente, plantear una metodología de reflexión estratégica para dotar de contenidos y flexibilidad al Plan.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial en la CAPV: un impulso a la tarea de la Comisión de Seguridad Vial



Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV: más de 30 sesiones de trabajo y más de 125 participantes

Las áreas prioritarias de actuación surgen del análisis de las problemáticas de mayor gravedad en materia de seguridad vial en la CAPV, y constituyen las **áreas de actuación** en las que se estructura el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006. En torno a las áreas de actuación identificadas se diseñaron una serie de grupos o **mesas de trabajo** para la elaboración e implantación de este Plan, con participación de los miembros de la Comisión de Seguridad Vial de la CAPV.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, actúa como marco de referencia de todas las **actuaciones e iniciativas** que se programen, de modo que respondan todas ellas al objetivo último de reducción de la siniestralidad fijado en el mismo.

La implementación o puesta en práctica del Plan Estratégico se llevará a cabo a través de diferentes Planes de Actuaciones de carácter anual que permitan la consecución de los objetivos de forma gradual. El **Plan de Actuaciones** de cada año recogerá las actuaciones e iniciativas concretas previstas para ese periodo, enmarcadas dentro de cada una de las áreas de actuación y líneas de acción en las que se estructure el Plan Estratégico.

2.3 ESTRUCTURA DEL PLAN

El gráfico adjunto muestra la estructura que presenta el **Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006** y el encaje que existe entre los diferentes capítulos recogidos en este documento.



En primer lugar, se presentan unos Capítulos Generales de contexto, análisis de la situación actual, y fijación de Objetivos Generales y Específicos para el Plan.

En segundo lugar, se presentan las Áreas de actuación identificadas para el Plan (Educación Vial, Formación Vial, Comunicación y Campañas, Atención Post-accidente, Vigilancia y Control, Acondicionamiento y Servicios, Investigación Científica y Técnica, y Sistemas de Información), y el contenido desarrollado para cada una de ellas es el siguiente:

- La **Visión estratégica** o fin último hacia el que se ha de trabajar desde cada área de actuación
- Los **Factores Clave** o principios de éxito que garantizan el eficiente diseño, planificación y ejecución de las actuaciones concretas recogidas en cada área de actuación del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006
- Las **líneas de acción** o grandes ejes en los que se ha de trabajar en cada área de actuación a lo largo del período de implantación del Plan, donde encajan las actuaciones y proyectos específicos marcados para cada año
- Las **actuaciones concretas** o proyectos específicos correspondientes a cada línea de acción previstas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006. Son establecidas para cada año del período de implantación del Plan, constituyendo el correspondiente Plan de Actuaciones de carácter anual
- **Indicadores de Seguimiento**, de dos tipologías diferentes; los primeros (dos o tres por área de actuación), se utilizan para medir periódicamente la evolución experimentada en cada área, y los segundos (panel de indicadores específicos), se definen por línea de acción de acuerdo con las actuaciones concretas planificadas para cada año y son utilizados como medidores de la actividad diaria
- **Los Agentes** responsables de la planificación y ejecución de las actuaciones programadas en cada área, y **los destinatarios** de tales actuaciones

Por último, este Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006 concluye con los Mecanismos necesarios para su gestión, así como para el control y evaluación del cumplimiento de objetivos e implantación de las líneas de acción descritas para cada área (Cronograma y Modelo de Gestión)

*Desde una visión
estratégica global a la
perspectiva diaria*

3. SITUACIÓN ACTUAL

3.1 ANÁLISIS SITUACIÓN ACTUAL

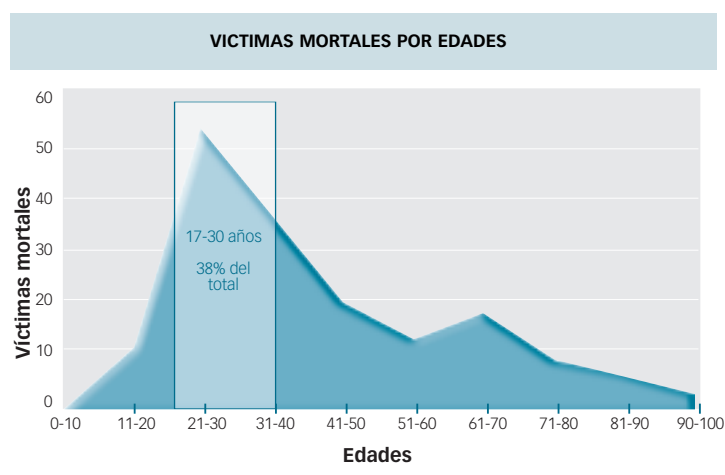
Este capítulo, más que realizar un análisis de situación exhaustivo, pretende identificar las problemáticas de mayor gravedad en este momento en la CAPV, a partir de datos facilitados por la Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco, cuyo seguimiento en el tiempo permita orientar la reflexión y la definición de actuaciones.

En consecuencia, el objetivo perseguido es establecer las áreas de actuación prioritarias para reducir la accidentalidad en la CAPV. En definitiva, identificar los elementos críticos que condicionan el avance en esta área.

3.1.1 Víctimas de accidentes por edad

El grupo de edad donde se concentra gran parte de las víctimas mortales de los accidentes de tráfico es el colectivo de los jóvenes.

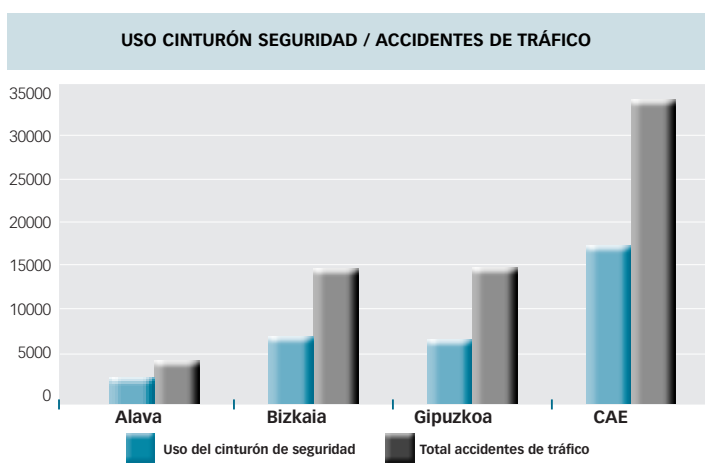
Concretamente en el intervalo de edad entre 17 y 30 años se encuentra el 38% de los fallecidos en accidentes de tráfico en la CAPV.



Por otra parte, entre los 30 y 65 años de edad se encuentra el grueso más importante de víctimas mortales, suponiendo aproximadamente la mitad del total de fallecidos en accidentes de tráfico.

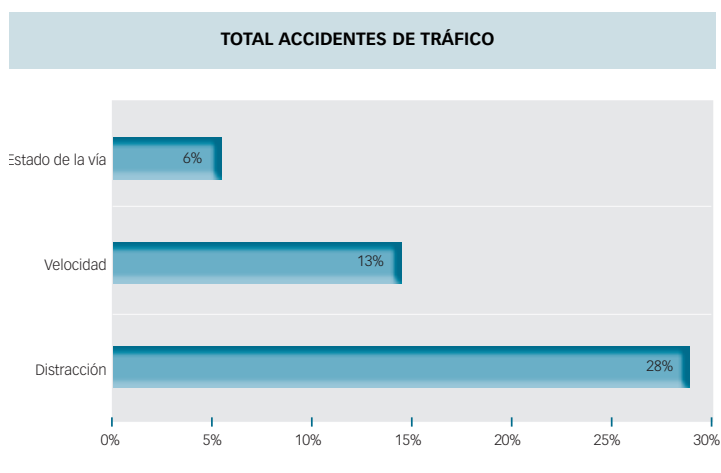
3.1.2 Accesorios de seguridad

Aproximadamente la mitad de los conductores¹ implicados en accidentes de tráfico en la CAPV usaban cinturón de seguridad, siendo esta tendencia homogénea en los tres territorios históricos.



3.1.3 Factores concurrentes en los accidentes de tráfico

De acuerdo con los datos proporcionados por la Dirección de Tráfico, en gran parte de los accidentes se desconoce el factor que lo ha originado, y en numerosas ocasiones se da la concurrencia de varios. No obstante, se puede afirmar que, en los accidentes ocurridos en la red vial vasca el pasado año 2001, los factores mayoritarios registrados en los mismos son la distracción, la velocidad y el estado de la vía.

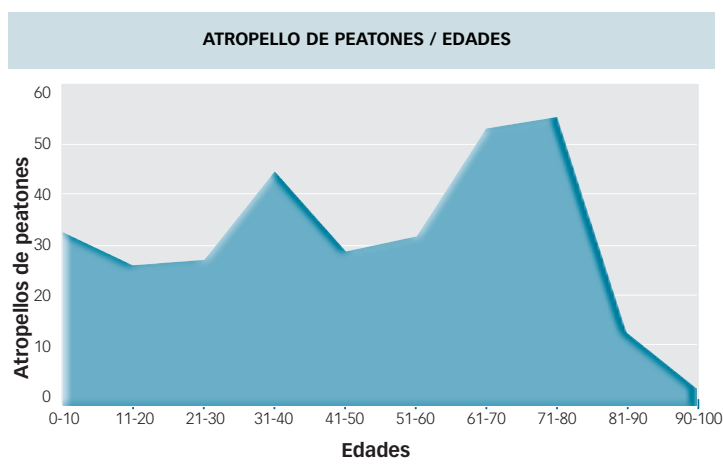


(1) A lo largo de este documento, siempre que aparezca la palabra conductores se hará referencia tanto al género masculino como al femenino (conductores-conductoras)

3.1.4 Atropello de peatones

El grupo de edad en el que se concentra la mayor parte de los accidentes de tráfico con atropello de peatones es el colectivo de mayores de 65 años, dado que en estas edades se concentra un 30% del total de atropellos.

No obstante el número de atropellos se incrementa notablemente a partir de los 55 años de edad aproximadamente.



El número de muertes por kilómetro recorrido es, en las autopistas y autovías, entre un 50% y un 60% inferior al correspondiente al resto de vías

3.1.5 Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs)

En la red vial vasca existen 29 Puntos kilométricos con una calificación de "Muy alta" en el índice de Gradación de Peligrosidad, utilizado por la Dirección de Tráfico como indicador del riesgo de accidente asociado a los diferentes tramos de vía.

Cabe destacar el reparto desigual de estos puntos entre los tres Territorios históricos de la CAPV, dado que en Araba existen 4 puntos kilométricos de Muy alta Gradación de Peligrosidad frente a 21 puntos registrados en el territorio histórico de Bizkaia, y 8 puntos en Gipuzkoa.

La probabilidad de un accidente de un vehículo con diez años de antigüedad es el doble que la de uno nuevo. La de un vehículo con 20 años se multiplica por diez

3.1.6 Antigüedad media parque de vehículos

La antigüedad media ofrece una aproximación al estado de situación en cada momento del parque de vehículos de la CAPV. En el año 2001, un 31% del parque de vehículos existente en la CAPV tiene una antigüedad superior a los 10 años.

3.1.7 Incidencias de vehículos de transporte de mercancías peligrosas

En el año 2001, las incidencias con mercancías peligrosas ocurridas en la red vial vasca han sido 127, de las cuales, aproximadamente la mitad de las mismas tuvo lugar en el territorio his-

tórico de Bizkaia. El resto se repartieron de forma más o menos homogénea entre Araba y Gipuzkoa.

No obstante, debe considerarse que por las carreteras vascas circulan, anualmente, aproximadamente tres millones y medio de toneladas de mercancías peligrosas, en 175.000 transportes.

3.2 COMPARATIVA INTERNACIONAL

Diagnosticar la situación actual en materia de accidentalidad en la CAPV requiere compararse con los países del entorno. A efectos de establecer dichas comparaciones a nivel internacional en materia de accidentalidad se va a utilizar el número de muertos a 30 días por cada 100.000 habitantes para los países de la OCDE, a partir de datos del IRTAD (International Road Traffic and Accident Database). En el cuadro inferior se muestra en orden creciente la accidentalidad total y por tramos de edad, constituyéndose Reino Unido, Suecia, Holanda y Noruega como referentes últimos para la CAPV en materia de Seguridad Vial.

MUERTOS POR 100.000 HABITANTES

	Total	Edad			
		0-14	15-24	25-65	Más de 65 años
Gran Bretaña	6	1.5	11.3	6	7.3
Suecia	6.7	1.2	11.5	6.4	10.1
Holanda	6.8	7.9	14.9	5.7	10.9
Noruega	6.8	2.2	14	6.1	9.6
Turquía	7.6	-	-	-	-
Finlandia	7.7	2.1	10.2	7.3	13.8
Japón	8.2	1.3	11.2	6.6	17
Suiza	8.3	2.3	14.2	7.1	14.7
Alemania	9.1	1.9	22.6	8.3	9.8
PAÍS VASCO	9.2	2.5	17.2	9.1	8.1
Dinamarca	9.3	2.6	18.6	7.6	17
Australia	9.5	2.9	18	9.1	12.5
Canadá	9.8	3	18.7	8.9	14
Irlanda	11	2.7	21.2	10.4	10.4
Italia	11	1.7	17.4	10.1	13.8
Islandia	11.3	0	23.3	11.4	18.2
Austria	12	2	25.2	11.4	15.1
Hungría	12	2.6	13	13.8	13.8
Nueva Zelanda	12.1	4.7	21.2	11.8	16.9
Francia	13.6	3.3	27	13.4	14.2
Bélgica	14.4	2.9	30.8	14.3	13.9
República Checa	14.5	3.2	19	15.8	17.1
España	14.6	3.1	23.1	15.4	12.7
EE.UU.	15.2	4	27.2	15.4	19.1
Polonia	16.3	3.7	19.4	18.7	21.2
Luxemburgo	17.5	3.7	35.4	18.4	17.2
Grecia	20.1	3.3	32.7	20.1	23
Portugal	21	5.2	33.7	21.5	23.2
República de Corea	21.8	5.8	16.6	25.3	57.8

La CAPV se encuentra lejos de las cifras más elevadas, pero debe aspirar a situarse entre los líderes

Fuente: IRTAD. Estadísticas de las páginas nacionales de cada uno de los países de la OCDE. Año 2000. Anuario Estadístico de accidentes del País vasco 2000

3.3 ELEMENTOS CRÍTICOS IDENTIFICADOS

Los datos anteriormente presentados, tanto los relativos a la situación actual en la CAPV en materia de accidentalidad como los propios de la comparativa internacional ilustran el impacto global de la problemática de los accidentes de tráfico. Sin embargo, ofrecen tan sólo una visión parcial del fenómeno, dado que no consideran los condicionantes ni los elementos críticos que ayudan a percibir el alcance y magnitud actuales de esta problemática:

- El nivel de exposición (o probabilidad) de los ciudadanos a los accidentes, ha crecido de forma importante en las últimas décadas debido al incremento de movilidad por carretera de viajeros y mercancías
- La evolución histórica del número de accidentes y víctimas debe considerarse necesariamente para no contar con una visión y análisis estáticos
- El impacto real que, en términos de coste económico para la sociedad tienen los accidentes de tráfico

Por ello, y en aras a ofrecer una visión más completa de esta realidad, en este Plan han sido considerados los elementos críticos anteriores del siguiente modo:

- Los datos de accidentalidad del País Vasco deben entenderse considerando la elevada intensidad del tráfico y la alta concentración de vehículos existente, que hacen que el nivel de exposición ante un accidente sea elevado y superior al del Estado y otras regiones de Europa
- A la hora de fijar los objetivos de este Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006, se parte de los objetivos fijados por la Unión Europea en su documento "A partnership for safety" de reducción en un 50% el número de muertos para el 2010, ponderado con la evolución experimentada durante los últimos ocho años (1993-2001) en cada uno de los conceptos señalados, tal y como se recoge en el apartado siguiente de este documento
- Decidir "cuánto merece la pena invertir" para mejorar la seguridad de los ciudadanos y "en qué merece la pena invertirlo" obliga a valorar el ahorro que supone "salvar una vida estadística" o "evitar una muerte estadística". Por ello, en el siguiente apartado de este documento se presenta una aproximación a la naturaleza de las estimaciones coste-beneficio y su aplicabilidad a este Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006

4. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

4.1 OBJETIVO GENERAL

Fijar objetivos es la manera de concentrar esfuerzos. Es la expresión de una meta común deseada. El objetivo último del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 es **evitar los accidentes de tráfico reduciendo al máximo la siniestralidad y fomentando la seguridad vial, actuando en sus tres pilares básicos de usuario/usuario, vehículo y vía.**

Para lograr acercarse a dicho objetivo a través del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, debe establecerse un objetivo cuantificable concreto, de forma que sea claro y fácilmente entendible:

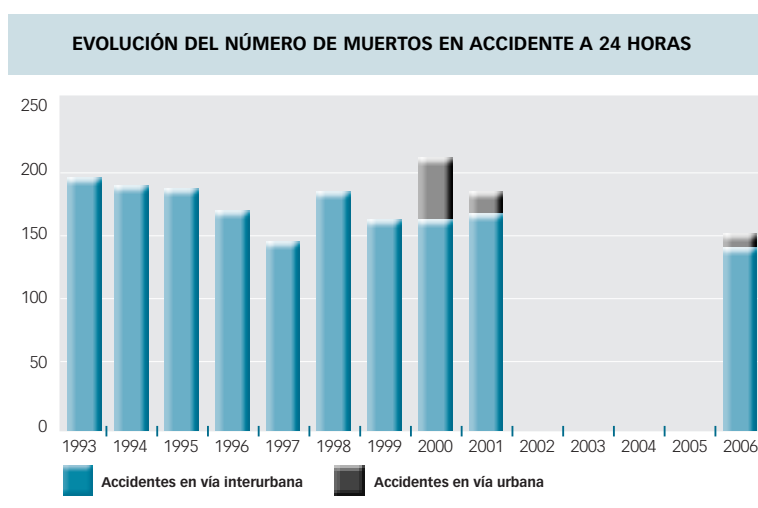
Reducir el número de muertos en accidentes de tráfico en la CAPV en un 20% para el año 2006, con respecto al valor del año 2001

El gráfico muestra la evolución del número de muertos a 24 horas en vía interurbana en accidente de tráfico en la CAPV entre los años 1993-2001 y la previsión, de acuerdo con el objetivo marcado, para el horizonte del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006.

Traducir la visión en objetivos: ambición y decisión para lograr carreteras más seguras

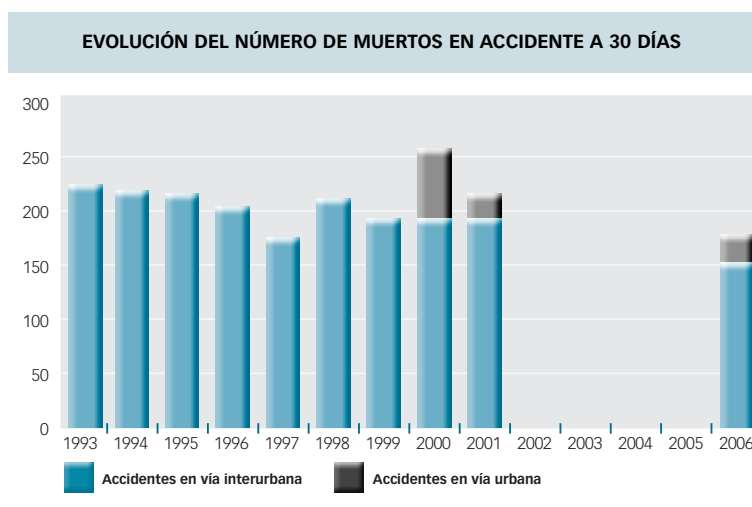
Reino Unido: Reducción de un 40% para el 2010

Suecia: Reducción de un 50% para el 2010, y un 100% a largo plazo ("Visión cero")



Si bien hasta la fecha la metodología utilizada para este dato ha sido la de contabilizar los fallecidos en las 24 horas siguientes al accidente, a partir de este momento, a efectos de homogeneizar los criterios de medición y comparación se adopta el criterio de trabajar a futuro con el número de muertos en accidente de tráfico en los 30 días siguientes al mismo.

Ajustando el gráfico anterior a esta nueva metodología de medición obtenemos los datos que servirán de referencia a partir de este momento. En lo que respecta a los muertos en vía urbana, desde el año 2000 se vienen recogiendo los datos correspondientes a las capitales y principales pueblos de la CAPV (ver gráfico), por lo que, a partir de este Plan, los datos se considerarán plenamente a efectos del cumplimiento de objetivos del mismo.



En cualquier caso, el objetivo de reducir el número de muertos en accidente de tráfico en la CAPV en un 20% para el año 2006 (con respecto al valor del año 2001), es solidario con el marcado por la Unión Europea, consistente en reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico en un 50% para 2010.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

19 objetivos más para situar la CAPV a la altura de los líderes

El objetivo general del Plan de Seguridad Vial CAPV 2003-2006 se materializa en un panel de objetivos específicos y cuantificables, que recoge las principales problemáticas existentes en materia de Seguridad Vial en la CAPV, estableciendo para cada uno de ellos:

- a) Datos sobre la evolución en la CAPV en el periodo 1993-2001
- b) Situación actual en la CAPV a partir de datos 2001
- c) Objetivo marcado para 2006 por el Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006

Estos objetivos específicos se articulan en torno a los tres pilares básicos sobre los que se soporta la Seguridad Vial:

- **USUARIO/USUARIA:** No se puede mejorar la Seguridad Vial sin contar con las personas. De hecho, hoy en día la persona se entiende como el eje fundamental de la misma. Partiendo de la situación actual de los usuarios/usuarias de vehículos y vías en la CAPV, el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 establece un conjunto de

objetivos genéricos (hacen referencia a todos los usuarios/usuarioas) y por colectivos (diferenciando tramos de edad: escolares, adolescentes-jóvenes y adultos).

Los **objetivos específicos** del Plan en materia de **usuario/usuarioa** son los siguientes²:

TIPOLOGÍA DE OBJETIVO	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	EVOLUCIÓN 1993-2001	SITUACIÓN 2001	OBJETIVO 2006
GENÉRICOS	1. Número de muertos por cada 1000 accidentes con víctimas	60,1	43,9	-20%
	2. Porcentaje de uso del cinturón y otros accesorios de seguridad en accidentes de tráfico	61,2%	57,2%	65%
	3. Porcentaje de denuncias por no uso de cinturón , por número constante de sanciones totales ³	2,9% (3.851/131.987)	4,5% (5.961/131.987)	4%
	4. Porcentaje de denuncias por exceso de velocidad , por número constante de sanciones totales ²	30,2% (39.899/131.987)	25,3% (33.390/131.987)	22%
	5. Número de alcoholemias positivas por número constante de controles efectuados	3.182 (46.337)	4.280 (46.337)	-10%
	6. Número de incidencias / incidentes / accidente de tráfico con mercancías peligrosas (por número de transportes realizados)	No existen datos anteriores	127 (175.000)	-10%
ESCOLARES	7. Número de escolares muertos y heridos graves en accidentes de tráfico	72	43	- 20%
ADOLESCENTES JÓVENES	8. Número de conductores de turismos muertos y heridos graves en accidentes de tráfico entre 17 y 30 años	211	195	- 20%
	9. Número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico con motocicletas y ciclomotores entre 17-30 años	117	81	- 20%
	10. Porcentaje de uso del casco en motocicletas y ciclomotores en accidentes de tráfico	93,7%	94,5 %	97%
	11. Número de adolescentes-jóvenes muertos y heridos graves en accidentes de tráfico	543	457	- 20%
ADULTOS	12. Número de adultos (mayores 30 años) muertos y heridos graves en accidentes de tráfico	711	640	- 20%
	13. Número de atropellos de peatones de 55 y más años, producidos (muertos y heridos graves)	80	59	- 20% ⁴

(2) Los objetivos relativos a usuario/usuarioa son referidos a vía interurbana

(3) Los valores asignados a estos objetivos serán relativizados y depurados a partir de los datos obtenidos en las campañas específicas previstas para cada año

(4) Este objetivo de reducción debe aplicarse en la misma medida a los atropellos ocurridos en vía urbana debido a la importante cuantía de los mismos: Año 2000 (149) y año 2001 (100)

■ **VEHÍCULO:** La constante evolución tecnológica en este campo genera vehículos cada vez más inteligentes y seguros. El estricto control de los dispositivos de seguridad que incorporan, la formación sobre los mismos al usuario/usuario y la progresiva modernización del parque de vehículos en la CAPV constituyen las claves para contar con un elemento minimizador de los accidentes de tráfico.

Los **objetivos específicos** del Plan en materia de **vehículo** son:

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	EVOLUCIÓN 1995-2001	SITUACIÓN 2001	OBJETIVO 2006
1. Antigüedad media de los vehículos que componen el parque móvil de la CAPV (porcentaje de vehículos < 10 años)	No se disponen datos	69%	75%
2. Índice de cumplimiento con la ITV de los vehículos que deben pasarla por primera vez (inspecciones realizadas/parque inspeccionable)	No se disponen datos	86,03% ⁵	90%
3. Porcentaje de rechazo en las primeras inspecciones de la ITV	17,53% ⁴	17,6% ⁶	16%

■ **VÍA:** Las infraestructuras disponibles deben fomentar un comportamiento seguro. Un entorno vial seguro induce a conductas deseables en los usuarios/usuario y favorece el funcionamiento fiable de los vehículos.

Asimismo, los **objetivos específicos** en materia de **vía** son:

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	EVOLUCIÓN 1995-1999	SITUACIÓN 2001	OBJETIVO 2006
1. Porcentaje que representan los Tramos de Concentración de Accidentes sobre el total de la red vial de la CAPV	7,3%	En fase de elaboración	6%
2. Grado de concentración de los accidentes con víctimas en los Tramos de Concentración de Accidentes	40,7%	En fase de elaboración	30%
3. Porcentaje de accidentes en los que entre sus factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía: estado de la vía, tramos en obras o señalización (vía urbana / vía interurbana)	2,5% / 2,2% ⁷	2,4% / 3,4%	1,5% / 1,5%

(5) "Inspección Técnica de Vehículos, año 2001" Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco. Índice calculado para vehículos de menos de 10 años de antigüedad.

(6) "Inspección Técnica de Vehículos, año 2001" Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco

(7) Datos relativos al año 2000

5. ÁREAS DE ACTUACIÓN PRIORITARIAS

Las ocho áreas de actuación existentes se corresponden con las áreas de actuación prioritaria para el periodo 2003-2006 en materia de Seguridad Vial en la CAPV.

En este punto, se definen cada una de ellas, delimitando su contexto y ámbito de acción, de forma que permita dar una coherencia al conjunto del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006.

- a) Educación Vial:** Una conducta vial responsable y segura constituye una parcela más del comportamiento de la persona, y por tanto, exige su correspondiente tratamiento educativo. Actuar sobre los valores y actitudes que determinan dicha conducta vial es una tarea que debe afrontarse desde las edades más tempranas, así como de forma continuada a lo largo de la vida.
- b) Formación Vial:** Dada la importancia del factor humano en los accidentes de tráfico, una formación integral y continua del conductor, basada en habilidades y conocimientos teórico-prácticos sobre todos los componentes de la Seguridad Vial, es reconocida como un elemento clave para evitar la accidentalidad y mejorar la Seguridad Vial.
- c) Comunicación y Campañas:** En la misma línea que la educación y la formación vial, las campañas y otras acciones de comunicación tratan de influir en la conducta del usuario/usuario, generando un cambio hacia actitudes seguras. En el proceso de estas acciones de Comunicación y Campañas debe determinarse por qué se llevan a cabo, a quién va dirigidas, qué se quiere transmitir y cómo se va a medir su efectividad.
- d) Atención post-Accidente:** Una vez ocurrido el accidente, el comportamiento de las personas que acuden al lugar debe ayudar a aminorar las consecuencias derivadas del mismo. La concienciación y formación del usuario/usuario de la vía, la actuación rápida y coordinada de los agentes actuantes ante el incidente y la recogida eficiente de datos permitirán una más pronta recuperación de la normalidad en la zona y un mayor conocimiento de la causalidad del suceso.
- e) Vigilancia y Control:** La vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas por parte de los usuarios/usuario, de los vehículos y de las vías son piezas clave para garantizar una conducta vial responsable y una mayor seguridad en la interacción entre estos tres elementos y su entorno. La sanción, en sus diferentes formatos, constituye un instrumento a optimizar en este ámbito, para la consecución de conductas ajustadas a la normativa y, por tanto, seguras.
- f) Acondicionamiento y Servicios:** Son tres los factores que inciden en la accidentalidad y sus consecuencias: el vehículo, el conductor, y la vía por la que se circula y su entorno. En el terreno de las infraestructuras, adoptar criterios de eficiencia en la construcción de las vías, su conservación y mantenimiento y, por último, su explotación suponen los elementos clave para garantizar la seguridad, fluidez y comodidad a la hora de circular por la red vial.

Ocho claves

Valores

Conocimientos

Concienciación

Coordinación

Responsabilidad

Soporte

Tecnología

g) Investigación Científica y Técnica: El avance tecnológico producido en el ámbito de la seguridad vial obliga a prestar constante atención a las investigaciones y tecnologías desarrolladas internacionalmente, y a valorar la potencial aplicación de dichas mejoras en cada entorno. La seguridad vial, centrada habitualmente en la persona y en medidas correctoras dirigidas a ésta, exige, asimismo, avances de forma paralela tanto en relación con el vehículo como con la vía.

Análisis

h) Sistemas de Información: La capacidad de recibir, procesar y elaborar, de forma eficiente e integrada, la información existente en el ámbito de la seguridad vial, permite desarrollar análisis y estudios que ayuden a resolver las principales problemáticas en este campo, y facilita el proceso de toma de decisiones.

6. LÍNEAS DE ACCIÓN

Una vez identificados los objetivos y las áreas de actuación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 (**Educación Vial, Formación Vial, Comunicación y Campañas, Vigilancia y Control, Acondicionamiento y Servicios, Atención post-Accidente, Investigación Científica y Técnica, Sistemas de Información**), en el presente capítulo se establecen las principales **líneas de acción** de desarrollo de cada una de ellas:

6.1 EDUCACIÓN VIAL

La **visión** de esta área de actuación es el fomento de una Educación Vial continua basada en valores y actitudes, generando comportamientos y capacidades que garanticen la seguridad vial y la progresiva reducción de los accidentes de tráfico.

La **situación actual** de la Educación Vial en la CAPV revela un desarrollo elevado en el material didáctico, actividades y programas de Educación Vial dirigidos al colectivo de escolares, si bien por el contrario, los colectivos de adolescentes-jóvenes, adultos y educadores son receptores de una menor cantidad de materiales, acciones y programas en esta materia, y por tanto, se presentan como los principales elementos de mejora para los próximos años. Asimismo, la incorporación de nuevos agentes y el uso de otros medios o canales para llegar al público objetivo marcado, constituyen otras posibles áreas de oportunidad en este campo.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que la Educación Vial debe:

- Tener un efecto transformador de la sociedad logrando que la Seguridad Vial se conciba como un problema prioritario a nivel social, económico y de salud pública
- Basarse en valores y actitudes, generando comportamientos y capacidades viales seguras
- Enfocarse desde una triple vertiente complementaria y coordinada: el sistema educativo, el entorno familiar y la sociedad en general
- Contar con medios y acciones adaptados a la problemática de cada colectivo, haciendo especial énfasis en adolescentes-jóvenes y en escolares, así como en los agentes intermedios de la Educación Vial, padres/madres y educadores, dada su capacidad de influencia sobre los colectivos mencionados

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras de la Educación Vial en la CAPV son con carácter global, y sin perjuicio de los indicadores anuales que se definan conforme a las líneas de actuación:

- Porcentaje de los centros escolares de la CAPV alcanzadas con actuaciones de Educación Vial
- Número de actuaciones de Educación Vial desarrolladas para cada colectivo

■ Número de agentes implicados en actuaciones de Educación Vial

El ámbito de Educación Vial se concreta básicamente en una serie de **líneas de acción** que inciden en cada uno de estos **colectivos**:

6.1.1 Escolares

Se lleva a cabo a través de tres líneas básicas de actuación:

- a) Integración progresiva en el programa escolar de la Educación Vial, a través de una mayor continuidad y cohesión entre los contenidos diseñados para cada tramo de edad, y una profundización especial en el tratamiento prestado a esta materia en la Educación Secundaria
- b) Elaboración y distribución de material didáctico adaptado por edades, actualizado, utilizable y bilingüe. Una prioridad permanente debe ser asegurar y controlar que los materiales elaborados sean convenientemente diseñados y traducidos, regularmente actualizados y eficazmente explotados, quedando a disposición de quien desee utilizarlos
- c) Diseño y desarrollo de actividades puntuales complementarias a las dos líneas anteriores, en base a los valores y actitudes seguras que se pretenden fomentar

6.1.2 Adolescentes-Jóvenes

Se desarrolla a través de tres líneas básicas de actuación:

- a) Inclusión de elementos propios de la Educación Vial en el proceso formativo en la auto-escuela, con la introducción de aspectos actitudinales y la promoción de valores positivos y seguros, a través de distintas iniciativas y actuaciones cuya calidad y eficiencia sea asegurada y controlada periódicamente
- b) Diseño y desarrollo de acciones o actividades de Educación Vial que resulten atractivas para este colectivo, mediante la utilización de nuevos canales y tecnologías que permitan una interacción más eficaz. La dificultad para llegar a este colectivo debe solventarse mediante la oferta de elementos atractivos y cercanos a su entorno, gustos y preferencias, que motiven y conciencien a los adolescentes-jóvenes para desarrollar comportamientos viales positivos
- c) Desarrollo de actuaciones de Educación Vial desde los equipos de atención primaria, en relación al alcohol y las drogas

6.1.3 Padres/Madres

Se desarrolla a través de tres líneas básicas de actuación:

- a) Sensibilización del colectivo de padres/madres respecto a su responsabilidad vial frente a sus hijos/hijas (escolares y adolescentes-jóvenes), para actuar en la misma línea a la marcada por la Educación Vial que reciben dichos colectivos desde distintos ámbitos

- b) Coordinación e implicación en las distintas actividades organizadas, tanto dentro como fuera de los centros escolares, para lograr sinergias que refuercen la correcta Educación Vial de escolares y adolescentes-jóvenes
- c) Acceso al material didáctico existente en materia de Educación Vial e información complementaria para la eficaz utilización del mismo con los hijos/hijas (escolares y/o adolescentes-jóvenes)

6.1.4 Educadores

Se desarrolla la concienciación y sensibilización de este colectivo, a través de acciones de formación e información, sobre:

- la importancia de la seguridad vial en general
- su papel determinante como agentes de referencia para escolares y adolescentes-jóvenes
- su responsabilidad como intermediarios desde el centro escolar en la Educación Vial de escolares y adolescentes-jóvenes

6.1.5 Sociedad

Se consideran otras líneas básicas de actuación:

- a) Tercera edad y otros colectivos de interés: Actuaciones que favorezcan la seguridad vial del colectivo de la tercera edad y otros colectivos de interés (discapacitados, etc.), mediante la Educación Vial de los mismos, y la sensibilización del resto de usuarios / usuarias de la red vial sobre la responsabilidad y forma de actuar en la vía ante estos colectivos
- b) Fomento de los convenios de colaboración entre Ayuntamientos, entidades privadas, medios de comunicación, etc. como instrumentos facilitadores de la concienciación y llegada masiva, en especial a los colectivos más problemáticos o de más difícil acceso, de las acciones de Educación Vial.

6.2 FORMACIÓN VIAL

La **visión** de esta área de actuación es la planificación y desarrollo de acciones de Formación Vial enfocadas a garantizar la adquisición, perfeccionamiento y reciclaje de habilidades y conocimientos teórico-prácticos necesarios para la conducta vial segura de los conductores y del resto de agentes implicados.

La **situación actual** de la Formación Vial en la CAPV denota que la formación proporcionada para la adquisición de los distintos permisos de conducir abarca a muy diversos colectivos (preconductores, profesionales, no profesionales y formadores). Las posibles áreas de mejora y oportunidad radican en la calidad de la formación vial impartida, así como el entorno laboral como canal prioritario de formación vial o reciclaje de conocimientos.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que la introducción de nuevos contenidos complementarios en la formación vial, la normalización del uso del euskera, el ámbito de la empresa como entorno para el reciclaje y la consideración específica de colectivos profesionales del transporte son algunos de los elementos fundamentales a considerar.

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras de la Formación Vial en la CAPV son:

- Número de autoescuelas en los que se imparten módulos o iniciativas complementarias a la formación vial
- Número de iniciativas / materiales / instructores de formación vial dirigidas al mundo de la empresa
- Número de agentes privados implicados en los distintos procesos formativos

El ámbito de Formación Vial se concreta básicamente en una serie de **líneas de acción** que inciden en cada uno de estos **colectivos**:

6.2.1 Preconductores

Se lleva a cabo a través de dos líneas básicas de actuación dentro del entorno de las autoescuelas:

- a) Impartición de cursos para la obtención de las diferentes licencias para la conducción, considerando como áreas específicas en las que profundizar:
 - a. La adaptación progresiva de los cursos de conducir a colectivos minoritarios, reforzando la rigurosidad de los procesos de selección de alumnos
 - b. El estudio y aplicación de las nuevas tecnologías en materia de formación vial
- b) Inclusión de nuevos módulos o iniciativas de carácter complementario al proceso formativo actual de las autoescuelas, que permitan asegurar un incremento del nivel de calidad de la formación vial:
 - a. Inclusión de elementos propios de la Educación Vial basados en aspectos actitudinales y la promoción de valores positivos y seguros
 - b. Inclusión de elementos propios de la Atención Post-Accidente centrados en recomendaciones sobre medidas de alerta, autoprotección y protección del herido, a aplicar en el momento de un accidente. De forma complementaria se incorporarán conocimientos propios de Primeros Auxilios
 - c. Inclusión en el proceso formativo de otras temáticas de importancia dada la alta accidentalidad que llevan asociadas, como por ejemplo, alcohol y las drogas, cinturón de seguridad, casco, velocidad excesiva, etc.

6.2.2 Conductores no profesionales

Se lleva a cabo a través de dos líneas básicas de actuación:

- a) Reciclaje y reeducación de conductores expertos no profesionales, principalmente el colectivo comprendido en la franja de edad entre 30 y 65 años

Se instrumenta a través de distintas iniciativas y formatos, en cuyo diseño y planificación se deben tener en cuenta, bajo criterios de calidad y eficiencia controladas, el contenido de la Formación Vial a impartir, los potenciales agentes implicados y la metodología de las actuaciones

En esta línea se incluye, asimismo, la impartición de cursos de reeducación ofrecidos por iniciativa judicial

- b) Formación vial en la empresa, considerando en su diseño y planificación la identificación y priorización de los colectivos que en cada empresa presenten mayor necesidad de formación en materia de seguridad vial, y la puesta a disposición de los recursos humanos y materiales necesarios para una formación de calidad contrastable. Asimismo, esta línea incluye la incorporación progresiva de la seguridad vial en la prevención de riesgos laborales en las empresas

Los accidentes de circulación son el tipo más frecuente de accidente laboral

6.2.3 Conductores profesionales

Se desarrolla a través de las siguientes líneas básicas de actuación:

- a) Formación y reciclaje de transportistas profesionales, agentes de policía, agentes actuantes en materia de accidentes y otros colectivos relacionados, sobre las distintas materias y conocimientos asociados a la Seguridad Vial

- b) Formación vial en la empresa, considerando en su diseño y planificación la identificación y priorización de los colectivos (mensajeros, repartidores, conductores de ambulancia, de grúas, conductores de vehículos pesados, etc.) que presenten mayor necesidad de formación y reciclaje en materia de seguridad vial, y la puesta a disposición de los recursos humanos y materiales necesarios para una formación de calidad contrastable

Mayor peso de accidentes de tráfico en los de trabajo (57%) que los de trabajo en los de tráfico (17%)

6.2.4 Formación de formadores

El necesario reciclaje y formación continua de los agentes representa una prioridad para este Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 dado que este colectivo constituye el elemento clave en la transmisión de la Formación Vial. Por ello, la línea de acción correspondiente a este colectivo es la siguiente:

- a) Impartición de cursos para el reciclaje de formadores y la obtención de diferentes títulos especializados de transportistas, profesores de formación vial, directores de autoescuelas o Consejeros de seguridad de mercancías peligrosas

6.3 COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS

La **visión** de esta área de actuación es que la seguridad vial es una preocupación de primer orden y un problema prioritario a nivel social, económico y de salud pública que hay que solventar. Para ello, las acciones enmarcadas en este apartado pretenden divulgar información relacionada con la seguridad vial y concienciar a los diferentes usuarios/usuarioas sobre la problemática de la accidentalidad, y sobre aspectos concretos de la misma, de cara a prevenir nuevos accidentes.

La **situación actual** del área de Comunicación y Campañas en la CAPV revela que las iniciativas de esta área abordan las temáticas prioritarias en materia de seguridad vial, si bien, un mayor tratamiento personalizado por colectivos se presenta como uno de los principales elementos de mejora. Asimismo, el establecimiento de mecanismos de evaluación y seguimiento de la efectividad de las actuaciones de Comunicación y Campañas, constituye otra posible área de oportunidad.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que esta área de actuación debe recoger actuaciones e iniciativas de Comunicación y Campañas que respondan a un objetivo y una realidad concretas, igualmente debe incrementarse la coordinación entre agentes y territorios, y potenciarse la planificación conjunta de determinadas medidas de vigilancia y control como elemento facilitador para medir la eficiencia y resultados conseguidos tras una determinada actuación en esta área.

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras del área de Comunicación y Campañas en la CAPV son:

- Número de minutos en televisión y radio semanales / mensuales, dedicados a la seguridad vial mediante diferentes campañas
- Número de agentes participantes público-privados en la realización de campañas
- Ratio de efectividad de las campañas a partir de los instrumentos de evaluación y seguimiento adoptados

Esta área de actuación se concreta básicamente en una serie de líneas de acción:

6.3.1 Información

Se trata de acciones de Comunicación y Campañas orientadas a informar a la ciudadanía en general, basadas en las labores de información y comunicación de los datos de accidentalidad y estado del tráfico, de forma inmediata o periódica, y a través de diversos medios de comunicación.

En esta línea deben prestarse especial atención a la coordinación entre todos los agentes que participan en el proceso, a la claridad y homogeneidad del mensaje transmitido y al eficiente tratamiento de las situaciones de riesgo elevado tales como accidentes, atascos, etc.

6.3.2 Concienciación

Campañas orientadas a concienciar a la sociedad sobre problemáticas concretas de la seguridad vial, haciendo un tratamiento específico por colectivos y temáticas específicas a

abordar, de acuerdo a las prioridades marcadas por el esquema “Colectivo-temática-canal” presentado a continuación (ver cuadro de la página siguiente).

Dicho cuadro recoge las principales problemáticas o temáticas, identificadas en este Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 a partir del análisis de la accidentalidad actual en la CAPV, que deben ser abordadas a través de campañas de concienciación, dirigidas a colectivos concretos y transmitidas a través de diversos potenciales canales, considerados los más útiles en cada caso.

En cualquier caso, las campañas a lanzar deben partir, independientemente del mensaje específico sobre la temática a abordar, de unos valores seguros comunes que se quieren comunicar, y en los que se sustenta toda la política del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006.

COLECTIVOS	TEMÁTICAS	POTENCIALES CANALES
Adolescentes - Jóvenes	<ol style="list-style-type: none"> 1. Velocidad 2. Alcohol y drogas 3. Cinturón seguridad 	Internet Centros escolares Asociaciones deportivas Escuelas de conductores Entorno del joven Departamento de Sanidad Diputaciones Forales
Padres/Madres o adultos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Responsabilidad vial ante menores (Dispositivos de seguridad, velocidad, alcohol) 	Medios de comunicación Centros escolares Fabricantes de bebidas Departamento de Sanidad Diputaciones Forales
Ancianos	Precaución como peatón	Medios de comunicación Centros de tercera edad Diputaciones Forales
Ciclistas o peatones	Prevención del atropello	Medios de comunicación Asociaciones-clubes ciclistas Diputaciones Forales
Motoristas en vía urbana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Casco 2. Velocidad 	Medios de comunicación Talleres-concesionarios Escuelas de conductores Diputaciones Forales
Conductores profesionales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiempos de conducción y descanso 2. Limitador de velocidad 3. Características Técnicas del Vehículo 	Asociaciones profesionales Medios de comunicación Escuelas de conductores Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco Diputaciones Forales
Usuarios /usuarias del transporte	Consejos generales para garantizar un transporte de calidad	Asociaciones profesionales Medios de comunicación Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco Diputaciones Forales
Sociedad	Consejos generales	Medios de comunicación Red hospitalaria Diputaciones Forales

6.3.3 Evaluación

Todo proceso de Comunicación y Campañas requiere un proceso de evaluación y seguimiento, basado en el establecimiento de mecanismos de medición de la efectividad de las acciones programadas, y la posterior incorporación de las conclusiones resultantes al Sistema de Información de Seguridad Vial.

6.4 ATENCIÓN POST ACCIDENTE

La **visión** de esta área de actuación es el desarrollo de medidas y servicios de atención al accidentado y en la zona que persiga los tres objetivos siguientes:

- el control inminente de los efectos y consecuencias más inmediatas tras un accidente, a través de las medidas dirigidas a la autoprotección y protección de los afectados actuando bajo la premisa de proteger, alertar y socorrer
- la atenuación de las consecuencias mediatas del incidente de tráfico a través de la coordinación y actuación eficiente de los recursos actuantes en el lugar del siniestro, para el correcto y eficaz tratamiento in situ del herido y el restablecimiento de la normalidad en la zona
- la derivación hospitalaria de la víctima, su rehabilitación integral y el eficiente tratamiento de la información relativa al accidente y a los heridos

La **situación actual** del área de Atención Post Accidente en la CAPV muestra que existe un elevado grado de desarrollo tanto en la coordinación de los recursos actuantes como en las labores de atención y tratamiento de los heridos y de recuperación de la zona, si bien, el reciclaje y la formación continua en esta materia, tanto de agentes como de la sociedad en general, se presenta como uno de los principales elementos de mejora.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que, de forma complementaria a las medidas existentes de coordinación de recursos, desarrolladas en un alto grado en la actualidad, debe fomentarse la incorporación de tecnología en las distintas etapas del proceso de Atención Post Accidente, y la información al usuario/usuario de la vía en el momento del accidente.

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras del área de Atención Post Accidente en la CAPV son:

- Número de horas de formación conjunta de los grupos de agentes actuantes
- Tiempo medio de respuesta (por percentiles) de los recursos actuantes desde el aviso

El ámbito de Atención post accidente se concreta en una serie de líneas de acción:

6.4.1 Alerta y primeros auxilios

Se lleva a cabo a través de tres líneas básicas de actuación:

- a) Formación del público en general en materia de atención en accidentes (medidas de alerta, de autoprotección y protección de los heridos) a través de distintas iniciativas y formatos, en cuyo diseño y planificación se deben tener en cuenta, bajo criterios de calidad y eficiencia controladas, los contenidos a impartir, los potenciales agentes implicados y la metodología de las actuaciones
- b) Mantenimiento de los centros de coordinación operativa y de todos los recursos humanos y materiales implicados en esta tarea, a través de la formación continua de los operadores de sistemas y la incorporación de las nuevas tecnologías para mejorar la coordinación general del proceso y facilitar una detección más rápida del accidente
- c) Información al usuario/usuaria a la mayor brevedad posible, sobre los incidentes que puedan ocurrir en la vía

6.4.2 Asistencia y actuación en la zona

Se desarrolla a través de tres líneas básicas de actuación:

- a) Coordinación de los recursos que actúan en el lugar del incidente, en cuanto a la asignación, asistencia y atención del accidente, con objeto de garantizar la seguridad de los mismos, y conseguir una mejora constante de los tiempos de respuesta
- b) Desarrollo de procesos de formación conjunta de los agentes actuantes a través de iniciativas de carácter teórico-práctico, con objeto de conocer el objetivo y alcance de las acciones de cada uno de los cuerpos intervinientes, incrementar sus conocimientos sobre aspectos técnicos específicos, y en definitiva, mejorar el tratamiento y atención coordinada a los heridos haciendo más fácil la tarea conjunta en el lugar del accidente
- c) Adecuación de la Red de Transporte Sanitaria Urgente para prestar la atención que requieren los lesionados en accidentes de tráfico

6.4.3 Rehabilitación y recuperación

Se desarrolla a través de seis líneas básicas de actuación:

- a) Formación continua a los agentes encargados de la recogida de información sobre medidas de autoprotección durante la recogida de información, compatibles con la eficiente recogida de la misma
- b) Incorporación de las últimas técnicas de reconstrucción y análisis de accidentes, para facilitar tanto el proceso de recogida de datos como el posterior análisis de los mismos
- c) Incorporación de los resultados de los reconocimientos médicos de conductores a los sistemas de información disponibles en atención primaria
- d) Garantizar la asistencia adecuada y la rehabilitación integral de los heridos
- e) Desarrollo de un sistema de información que garantice el conocimiento de las consecuencias finales del accidente sobre la salud del accidentado

- f) Impulso de estudios epidemiológicos sobre la atención al accidentado, incluyendo la investigación sobre factores de riesgo que hayan podido contribuir e intervenir en las características del accidente

6.5 VIGILANCIA Y CONTROL

La **visión** de esta área de actuación es la planificación y desarrollo de actuaciones que permitan lograr comportamientos viales adaptados al cumplimiento de las normas de tráfico por parte de los usuarios/usuarioas de la vía, velar por el cumplimiento de las exigencias de seguridad en los vehículos, colaborar en el correcto mantenimiento de las vías, y por último, contribuir a hacer más efectivas las sanciones correspondientes a las infracciones cometidas.

La **situación actual** del área de Vigilancia y Control en la CAPV muestra que existe un elevado grado de desarrollo en la planificación de acciones básicas o especiales asociadas a las problemáticas de mayor gravedad, si bien, un enfoque de las actuaciones de Vigilancia y Control más centrado en los distintos colectivos de usuarios/usuarioas de la vía, se presenta como uno de los principales elementos de mejora.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que debe centrarse en fijar prioridades de actuación en Vigilancia y Control que respondan a problemáticas concretas referidas a usuarios/usuarioas, vehículos, vías y tipos de infracción, favoreciendo el desarrollo homogéneo y coordinado de las actuaciones en todos los territorios históricos, tanto en vía urbana como interurbana, a través del ejercicio coordinado e intercambio de prácticas e información entre los agentes competentes.

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras del área de Vigilancia y Control en la CAPV son:

- Numero de infracciones cometidas por cada tipo de usuario/usuarioa (peatón, ciclista, motorista, o conductor de vehículos pesados y ligeros) por número de controles efectuados
- Porcentaje de sanciones cobradas sobre la totalidad de sanciones impuestas, diferenciando entre las que se cometen en vía urbana e interurbana y en cada territorio histórico
- Deficiencias más comunes encontradas en las ITV's por tipología de vehículo

Esta área de actuación se concreta básicamente en una serie de líneas de acción:

6.5.1 Planes Específicos de Vigilancia y Control

Supone el diseño de Planes Específicos de Vigilancia y Control sobre problemáticas concretas que se planifiquen en función de necesidades prioritarias, se desarrollen de forma homogénea en los tres territorios, se integren con los actuales objetivos, metodología y actuaciones específicas de los agentes implicados y que, en algún caso, pudieran requerir la cola-

boración y coordinación de diferentes agentes. Las problemáticas incluidas en los Planes de Vigilancia y Control son:

- a) Acciones Básicas:
 - a. Circulación peatones / ciclistas vías urbanas
 - b. Alcohol, velocidad y dispositivos de seguridad en motoristas y conductores en vía urbana y especialmente interurbana
 - c. Documentación (conductores)
 - d. Distancias de seguridad
 - e. Transportistas profesionales: velocidad, fatiga, documentación, pesos, etc.
 - f. Transporte escolar
 - g. Otros: uso teléfono móvil, seguridad de los ciclomotores, etc.
- b) Acciones No Básicas:
 - a. Acciones especiales en vías urbanas e interurbanas realizadas con motivo de determinadas circunstancias extraordinarias: operaciones vacacionales, tramos de concentración de accidentes, etc.

6.5.2 Cumplimiento de exigencias de seguridad

Se desarrolla a través de dos líneas básicas de actuación: vehículo y vía

- a) Vehículo: Desarrollo de los procedimientos de Inspección Técnica del Vehículo (ITV), con especial atención a la vigilancia del cumplimiento de exigencias de seguridad en las reformas incorporadas a los vehículos. Asimismo esta línea incluye el control permanente de las estaciones encargadas de la Inspección Técnica del Vehículo
- b) Vía: Estudios sobre deficiencias en puntos concretos de la red vial a partir de la información suministrada, por diferentes cuerpos de policía y otros agentes implicados, en cuanto a señalización de carreteras y de obras, y estado de las vías

6.5.3 Sanciones

Se lleva a cabo a través de dos líneas básicas de actuación:

- a) Impartición de cursos de reeducación de infractores para determinadas infracciones de tráfico, ofrecidos por iniciativa judicial, que deben ser promocionados y extendidos a un mayor número de personas
- b) Establecimiento de mecanismos de coordinación entre los agentes competentes en esta materia para la integración progresiva de la información

6.5.4 Recursos

Se desarrolla a través de dos líneas básicas de actuación:

- a) Incorporación progresiva de los recursos, dispositivos e instrumentos necesarios para las actividades de vigilancia y control
- b) Formación a los agentes encargados de la vigilancia y control, a través de cursos de reciclaje sobre actualización de conocimientos, normativa u otras cuestiones que sean necesarias

6.6 ACONDICIONAMIENTO Y SERVICIOS

La **visión** de esta área de actuación es el desarrollo de actuaciones enfocadas a la creación de nuevos acondicionamientos e infraestructuras, a su conservación y mantenimiento, y a su mejora y modernización, con objeto de poner a disposición de los usuarios/usuarioas de una red vial cada vez más segura.

La **situación actual** del área de Acondicionamiento y Servicios en la CAPV revela que las iniciativas de esta área abordan las principales necesidades existentes, si bien, un enfoque de las actuaciones de Acondicionamiento y Servicios más centrado en los distintos colectivos de usuarios/usuarioas de la vía, se presenta como un elemento de mejora a considerar. Asimismo, la constante adopción de las últimas técnicas de ingeniería y el estudio e investigación sobre aspectos relacionados con la seguridad, constituyen otras posibles áreas de mejora.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que se debe favorecer el intercambio de prácticas y experiencias de este tipo entre los principales municipios tratando de poner a disposición de los ciudadanos vascos unas infraestructuras orientadas a las características y necesidades de cada usuario/usuarioa de la vía.

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras del área de Acondicionamiento y Servicios en la CAPV son:

- Porcentaje de la red vial de la CAPV que representan los tramos en los que no se han producido muertos por accidente de tráfico
- Porcentaje de la red vial de la CAPV que representan los Tramos de Concentración de Accidentes
- Porcentaje de accidentes en los que entre sus factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía: estado de la vía, tramos en obras o señalización

Esta área de actuación se concreta básicamente en una serie de líneas de acción:

6.6.1 Conservación y mantenimiento de las vías

Desarrollo de acciones de conservación y mantenimiento de las vías urbanas e interurbanas, de acuerdo a las necesidades y características de los diferentes usuarios/usuarioas de la vía:

- a) Vía Interurbana
 - a. Reparaciones en firme
 - b. Revisiones del cerramiento
 - c. Actividades de pintado y repintado
 - d. Reparación inmediata de elementos dañados
 - e. Inspección de taludes y balizamiento
 - f. Otras actuaciones para conseguir una conservación integral de las carreteras
- b) Vía Urbana: Realización de tareas para lograr la conservación integral de las vías urbanas (establecimiento de pasos de peatones, líneas de parada, pintado de ejes, etc.)
- c) Vigilancia y control: Estudios sobre deficiencias en puntos concretos de la red vial a partir de la información suministrada, por diferentes cuerpos de policía y otros agentes implicados, en cuanto a señalización de carreteras y de obras, y estado de las vías

6.6.2 Mejora y modernización de las vías

Desarrollo de acciones de mejora y modernización de las vías urbanas e interurbanas, de acuerdo a las necesidades y características de los diferentes usuarios/usuarioas de la vía:

- a) Vehículos: condiciones de iluminación y de firme de la carretera, señalización, etc.
- b) Motocicletas: condiciones de iluminación y de firme de la carretera, barreras no perjudiciales en caso de accidente, etc.
- c) Vehículos Pesados: mejora de áreas de aparcamiento / descanso / frenado existentes
- d) Peatones: iluminación en las intersecciones, carriles adecuados para peatones, adaptación progresiva de las vías a los discapacitados, etc.
- e) Ciclistas: carriles bicis, aparcamiento para bicicletas, arcones apropiados, señalización adecuada para estos usuarios/usuarioas, etc.
- f) Atención Post-Accidente: constante adecuación de las vías para facilitar la atención ante cualquier accidente a los servicios de atención de emergencias

Asimismo otra línea de acción la constituye la coordinación entre los tres Territorios Históricos para lograr la armonización de la señalización vertical fija de localidades con el objetivo de adoptar criterios únicos y aumentar la eficacia de la información al usuario/usuario.

6.6.3 Creación de infraestructuras y acondicionamientos

Actividades de creación de infraestructuras y acondicionamientos en vías urbanas e interurbanas, a partir de la evaluación del impacto de estas acciones en la seguridad de los usuarios/usuarios:

- a) Construcción de rotondas
- b) Variantes urbanas y reordenación de accesos
- c) Áreas de aparcamiento
- d) Áreas de servicio
- e) Áreas de descanso
- f) Áreas de frenado
- g) Áreas de vigilancia y control
- h) Supresión de pasos a nivel
- i) Mejoras de visibilidad
- j) Duplicaciones de calzada
- k) Mejora de trazado y ampliación de plataforma
- l) Acondicionamiento y mejora de travesías
- m) Actuaciones preventivas para la mejora de la seguridad vial

6.6.4 Estudios, Investigación y Normativa

- a) Desarrollo de estudios e investigaciones sobre carreteras existentes, tales como:
 - a. Estudios con carácter preventivo de la seguridad vial tales como: características existentes y posibles mejoras, trazado, accesos, señalización, barreras de contención, visibilidad, etc.
 - b. Estudios con carácter curativo. Análisis de accidentes en los que aparezca el estado de la vía como causa concurrente de los accidentes
 - c. Seguimiento de la efectividad de las medidas correctoras y estimaciones coste-beneficio de las actuaciones realizadas
 - d. Auditorías de seguridad vial.

- b) Desarrollo de estudios e investigaciones sobre nuevas infraestructuras en fase de proyecto y antes de su puesta en servicio
 - a. Anejo de seguridad vial de los proyectos
 - b. Estudios específicos de seguridad vial
- c) Elaboración o adaptación de diferentes normativas para atajar problemáticas detectadas a partir de los estudios correspondientes previos.

6.7 INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA

La **visión** de esta área de actuación es, sin perjuicio y de forma complementaria a estudios e investigaciones abordadas en cada una de las áreas de actuación, el fomento de la incorporación constante de la última tecnología en todos los ámbitos de actuación de la seguridad vial, y la involucración y participación de distintos agentes que pudieran actuar en esta materia a través de la investigación y realización de estudios.

La **situación actual** del área de Investigación Científica y Técnica en la CAPV demuestra un interés creciente por la utilización de nuevas tecnologías y la participación en diversas investigaciones, si bien, la normalización de estas iniciativas mediante la actualización constante, ordenación y análisis de la información y conocimientos existentes sobre aspectos relacionados con la Investigación Científica y Técnica aplicada a la seguridad vial, constituye un área de mejora importante. Asimismo, el intercambio de prácticas y conocimientos entre los agentes involucrados, se presenta como un elemento de mejora a considerar.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que la incorporación constante de la última tecnología en todos los ámbitos de la seguridad vial y la colaboración en proyectos e investigaciones de carácter internacional son aspectos a impulsar de forma constante.

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras del área de Investigación Científica y Técnica en la CAPV son:

- Número de colaboraciones e investigaciones relacionadas con la Seguridad Vial
- Número de herramientas tecnológicas aplicadas al ámbito de la Seguridad Vial

Esta área de actuación se concreta básicamente en una serie de líneas de acción:

6.7.1 Fomento de la Investigación Científica y Técnica

Las tecnologías e innovaciones aplicadas al campo de la seguridad vial no son un elemento estático sino que los avances científico-tecnológicos en este campo se producen a un ritmo vertiginoso, constituyendo un factor de éxito para su desarrollo futuro.

En este sentido, la sociedad vasca cuenta con un ambicioso instrumento de política, el Plan de Ciencia, Tecnología e Innovación 2001-2004 (PCTI), cuyo alcance adquiere aquí una especial relevancia.

El PCTI 2001-2004 define la estrategia de la CAPV en materia de generación y aplicación de conocimiento científico y tecnológico, en aras a consolidar un desarrollo social avanzado y equilibrado en el territorio vasco en ámbitos tales como la sanidad, bienestar, acción social o las infraestructuras de transporte y comunicación.

Para ello, el PCTI establece una serie de herramientas programáticas y financieras que deben permitir a la CAPV posicionarse tecnológicamente con garantías en el entorno europeo y mundial. Toda este conjunto de instrumentos se incorpora, en lo que al ámbito de la Seguridad Vial se refiere, de forma natural en el presente Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006 con objeto de servir de soporte tecnológico para el desarrollo eficaz del conjunto de actividades definidas en el mismo.

En concreto, este Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006 tratar de fomentar la Investigación Científica y Técnica en la CAPV aplicada a la Seguridad Vial, a través de tres líneas de acción específicas:

- a) Información: aportación, ordenación e intercambio de información, experiencias, proyectos, programas y convenios existentes a nivel CAPV e internacionalmente relacionados con la Investigación Científica y Técnica aplicada a la Seguridad Vial
- b) Análisis: Análisis detallado de los temas considerados de interés, teniendo en cuenta implicaciones, viabilidad, aspectos competenciales, etc.
- c) Aplicación: Desarrollo de colaboraciones, investigaciones y herramientas tecnológicas oportunas y viables

6.7.2 Colaboraciones e Investigaciones

- a) Colaboración y participación en proyectos de ámbito regional, estatal o internacional
- b) Desarrollo de investigaciones relacionadas con la Seguridad Vial
 - a. Estudio y aplicación de las nuevas tecnologías en materia de formación vial
 - b. Desarrollo de estudios e investigaciones sobre las necesidades y características de los elementos prioritarios relacionados con la vía
 - c. Impulso de estudios epidemiológicos sobre la atención al accidentado, incluyendo la investigación sobre factores de riesgo que hayan podido contribuir e intervenir en las características del accidente

6.7.3 Herramientas Tecnológicas

Implantación y utilización coordinada de herramientas tecnológicas aplicables al ámbito de la seguridad vial. Los objetivos perseguidos con la implantación de estas herramientas tecnológicas son:

- a) Control, gestión e información de tráfico: La ejecución del Plan Estratégico de Tráfico y sus líneas de actuación incluye la optimización del rendimiento y la evolución tecnológica constante del sistema telemático de control, gestión e información de tráfico. Este sistema, basado en nuevas tecnologías telemáticas, tiene dos funciones principales:
 - a. Control y gestión del tráfico
 - b. Información de tráfico al usuario/usuario
- a) Mejora de la coordinación general del proceso de atención post accidentes y, en particular, de la metodología, condiciones de seguridad y conocimiento sobre la causalidad de los accidentes, a través de la implantación de nuevas tecnologías en la realización de las siguientes tareas:
 - a. Toma de datos post accidente
 - b. Simulación del comportamiento de los vehículos
 - c. Reconstrucción y análisis de accidentes

6.8 SISTEMA DE INFORMACIÓN

La **visión** de esta área de actuación es el desarrollo de mecanismos y herramientas al servicio de la estrategia de seguridad vial, que integren toda la información necesaria en los diferentes ámbitos de actuación, y permitan gestionarla de forma eficiente y estructurada para el análisis y resolución de las problemáticas asociadas a la seguridad vial.

La **situación actual** del área de Sistemas de Información en la CAPV demuestra la creciente integración y nivel de calidad de la información relevante en materia de seguridad vial, si bien, el establecimiento de criterios homogéneos y objetivos comunes para una recogida y análisis de la información de modo eficiente y flexible por parte de todos los agentes constituye un área de mejora importante.

Los **factores de éxito** identificados para esta área indican que el diseño y establecimiento de mecanismos de medición que permitan el control y seguimiento de las actuaciones de cada agente respecto a los objetivos del Plan es un aspecto a reforzar de forma importante.

Los **indicadores** que permitan controlar la evolución en cifras del área de Sistemas de Información en la CAPV son:

- Porcentaje de integración de la totalidad de la información en cada uno de los distintos ámbitos de la Seguridad Vial (accidentalidad, infracciones, etc.)

Esta área de actuación se concreta básicamente en una serie de líneas de acción:

6.8.1 Fuentes de Información

- a) Establecimiento, por parte de los agentes implicados en cada área de actuación de acuerdos de colaboración, intercambio y homogeneización de la información para disponer de la situación y características actualizadas del conjunto de los usuarios/usuarios de la vía, parque de vehículos y red vial
- b) Accidentalidad:
 - a. Mejora de la calidad de la información disponible en esta materia en la CAPV mediante el establecimiento de acuerdos de colaboración e intercambio de información complementaria con todos los agentes implicados
 - b. Integración de la información sobre accidentalidad en vía interurbana y urbana
 - c. Desarrollo de un sistema de información que garantice el conocimiento de las consecuencias finales del accidente sobre la salud del accidentado
- c) Infracciones: Establecimiento de mecanismos de coordinación entre los agentes competentes en esta materia para la integración progresiva de la información

6.8.2 Tratamiento de la información

- a) Evolución tecnológica del Sistema de Información de Seguridad Vial mediante herramientas modernas y eficientes que permitan una óptima explotación de la información disponible
- b) Diseño, establecimiento y actualización periódica de mecanismos de medición que permitan el control y seguimiento de las actuaciones de cada uno de los agentes implicados respecto a los objetivos marcados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial
- c) Indicadores: Diseño, incorporación y actualización periódica de indicadores cuantificables que permitan el control y seguimiento del conjunto de medidas aplicadas en materia de Seguridad Vial, diferenciando por las áreas de actuación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006

6.8.3 Productos resultantes de Información

Elaboración, actualización (y publicación en su caso) de los productos cuya realización coordinada se haya considerado oportuna para facilitar la toma de decisiones en seguridad vial. Los productos planificados son:

- a) Informes mensuales sobre temas tales como alcoholemia, mortalidad, accidentalidad, infracciones y mercancías peligrosas
- b) Anuarios estadísticos sobre aspectos tales como accidentes y alcoholemia
- c) Estudios monográficos especiales sobre problemáticas de gravedad tales como uso del casco, peatones, mortalidad, epidemiología, factores de riesgo, etc.
- d) Satisfacción de peticiones individualizadas de información
- e) Comparativa de estadísticas internacionales para el contraste de la situación de CAPV a nivel mundial
- f) Seguimiento de nuevas infraestructuras, medidas de seguridad vial y obras de conservación


7. CRONOGRAMA DE ACTUACIONES


En este apartado se integran las líneas de acción de cada una de las áreas de actuación anteriores, diferenciando entre aquellas a implementar a corto, medio o largo plazo, teniendo en cuenta que el horizonte del Plan Estratégico es el año 2006.


De este modo, aquellas líneas de acción (y sus actuaciones concretas asociadas) cuya ejecución está programada a corto plazo, deberán quedar reflejadas en el Plan de Actuaciones previsto para el año 2003.


Anualmente, mediante los mecanismos de Gestión y Control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 descritos en el apartado 9 de este documento, determinarán la actualización, revisión y extensión de las líneas de acción incluidas en este cronograma dentro de cada uno de los años de implantación del Plan.

Con objeto de representar gráficamente el grado de desarrollo deseado para cada línea de acción en cada período de tiempo marcado (corto, medio o largo plazo), se han empleado los siguientes símbolos con sus significados correspondientes;

 Grado de desarrollo Nulo / Mínimo

 Grado de desarrollo Medio-Bajo

 Grado de desarrollo Medio-Alto

 Grado de desarrollo Total / Máximo

EDUCACIÓN VIAL				
EDUCACIÓN VIAL	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
ESCOLARES	a. Integración progresiva en el programa escolar de la educación vial			
	b. Material didáctico adaptado por edades, actualizado, utilizable y bilingüe			
	c. Actividades puntuales complementarias			
ADOLESCENTES -JÓVENES	d. Inclusión de la Educación Vial en la formación vial reglada			
	e. Educación Vial a través de acciones o actividades atractivas para los Adolescentes-Jóvenes			
	f. Educación Vial desde los equipos de atención primaria, en relación al alcohol y las drogas			
PADRES/ MADRES -EDUCADORES	g. Sensibilización de los padres/madres respecto a la responsabilidad vial frente a sus hijos/hijas			
	h. Coordinación e implicación de los padres/madres en diferentes actividades sobre educación vial para los hijos/hijas			
	i. Acceso al material didáctico sobre Educación Vial(soporte electrónico)			
	j. Concienciación del colectivo de Educadores / Monitores a través de formación e información en seguridad vial			
ADULTOS	k. Educación Vial para la Tercera Edad y otros colectivos de interés			
	l. Convenios de colaboración con ayuntamientos, entidades privadas u otros organismos en materia de Educación Vial			

FORMACIÓN VIAL

FORMACIÓN VIAL	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
PRE-CONDUCTORES	<p>a. Impartición de cursos para la obtención de diferentes licencias para la conducción:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Adaptación gradual al Euskera – Estudio y aplicación nuevas tecnologías – Posible inclusión de diferentes módulos 			
NO PROFESIONALES DEL TRANSPORTE	<p>b. Reciclaje y reeducación de conductores expertos no profesionales</p>			
	<p>c. Formación vial en la empresa, atendiendo en su diseño y planificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> – La identificación y prorización de colectivos – Puesta a disposición de recursos y materiales necesarios para una formación de calidad – Incorporación progresiva en la prevención de riesgos laborales 			
PROFESIONALES DEL TRANSPORTE	<p>d. Formación y reciclaje de transportistas, agentes de policía y otros colectivos relacionados</p>			
	<p>e. Formación Vial en la empresa (priorización de colectivos, elaboración de material y puesta a disposición de instructores)</p>			
FORMACIÓN DE FORMADORES	<p>f. Impartición de cursos para el reciclaje de formadores y la obtención de títulos especializados de transportistas</p>			

COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS

COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
INFORMACIÓN	a. Información y comunicación de los datos de accidentalidad y estado del tráfico, de forma periódica y a través de diversos medios de comunicación			
	CONCIENCIACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> b. Campañas de concienciación sobre consejos de seguridad vial relativos a la velocidad, al alcohol y drogas, y al cinturón de seguridad, dirigidas a los adolescentes-jóvenes c. Campañas de concienciación y sensibilización sobre la responsabilidad vial ante menores para padres/madres o adultos d. Concienciación y sensibilización a ancianos para infundir precaución como peatón e. Campañas de concienciación y sensibilización a ciclistas y peatones para prevenir el atropello f. Actividades de concienciación a motoristas en vía urbana sobre casco y velocidad g. Acciones de concienciación y sensibilización a conductores profesionales en materia de tiempos de descanso, velocidad y pesos h. Consejos generales a usuarios/as del transporte i. Mensajes de concienciación con consejos generales sobre seguridad vial a la sociedad en general (conforme a problemáticas identificadas) 	 	
EVALUACIÓN	j. Mecanismos de evaluación de la efectividad de las acciones de concienciación programadas			

ATENCIÓN POST-ACCIDENTE

ATENCIÓN POST-ACCIDENTE	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
ALERTA Y PRIMEROS AUXILIOS	a. Formación del público en general en materia de atención en accidentes			
	b. Mantenimiento de centros de coordinación operativa para incidentes normales y de todos los recursos humanos y materiales a través de: <ul style="list-style-type: none"> - Formación continua a los agentes actuantes - Incorporación nuevas tecnologías 			
	c. Información al usuario/usuarioa sobre los incidentes que puedan ocurrir en la vía			
ASISTENCIA Y ACTUACIÓN EN LA ZONA	d. Coordinación de los recursos que actúan en el lugar del incidente			
	e. Formación conjunta teórico-práctica a los agentes que actúan en la zona			
	f. Adecuación de la Red de Transporte Sanitaria Urgente para prestar la atención que requieren los lesionados en accidentes de tráfico			
TRASLADO E INFORMACIÓN A POSTERIORI	g. Formación continua sobre Seguridad Vial a los agentes encargados de la recogida de información			
	h. Incorporación de medios necesarios para facilitar el proceso de recogida y análisis de datos			
	i. Incorporación de los resultados de los reconocimientos médicos de conductores a los sistemas de información disponibles en atención primaria			
	j. Garantizar la asistencia adecuada y la rehabilitación integral de los heridos			
	k. Sistema de información que garantice el conocimiento de las consecuencias finales del accidente sobre la salud del accidentado			
	l. Adecuación de la recogida de información durante la atención hospitalaria para la realización de estudios en materia de seguridad vial y accidentalidad			

VIGILANCIA Y CONTROL				
VIGILANCIA Y CONTROL	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
USUARIO / USUARIA	a. Elaboración de planes específicos de Vigilancia y Control sobre problemáticas concretas			
	CUMPLIMIENTO DE EXIGENCIAS DE SEGURIDAD EN EL VEHÍCULO	b. Desarrollo de procedimientos de Inspección técnica del vehículo, y control de las estaciones encargadas de ello		
CUMPLIMIENTO DE EXIGENCIAS DE SEGURIDAD EN LA VÍA	c. Acciones desarrolladas por diferentes cuerpos de policía y otros agentes para el correcto control y mantenimiento de las vías			
SANCIONES	d. Impartición de cursos de reeducación de infractores para determinadas infracciones de tráfico			
	e. Establecimiento de mecanismos de coordinación entre los agentes competentes para la integración progresiva de la información			
RECURSOS	f. Incorporación de los recursos, dispositivos e instrumentos necesarios para actividades de Vigilancia y Control			
	g. Formación transmitida a los agentes encargados de la vigilancia y control			

ACONDICIONAMIENTO Y SERVICIOS

ACONDICIONAMIENTO Y SERVICIOS	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS	a. Acciones de conservación y mantenimiento de la vía interurbana			
	b. Acciones de conservación y mantenimiento de la vía urbana			
MEJORA Y MODERNIZACIÓN DE LAS VÍAS	c. Mejora y modernización de las vías urbanas, adaptándolas a las diferentes necesidades y características de los usuarios/usuarioas de la vía			
	d. Mejora y modernización de las vías interurbanas, adaptándolas a las diferentes necesidades y características de los usuarios/usuarioas de la vía			
	e. Armonización de la señalización de modo que se adopten criterios únicos en esta materia			
CREACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y ACONDICIONAMIENTOS	f. Creación de infraestructuras y acondicionamientos en vía urbana			
	g. Creación de infraestructuras y acondicionamientos en vía interurbana			
ESTUDIOS, INVESTIGACIÓN Y NORMATIVA	h. Desarrollo de estudios e investigaciones sobre carreteras existentes o nuevas infraestructuras			
	i. Elaboración o adaptación de diferentes normativas para atajar problemáticas detectadas a partir de los estudios correspondientes previos			

INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA

INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
FOMENTO DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA	a. Fomento de la investigación Científica y Técnica en la CAPV aplicada a la Seguridad Vial, a través de tres líneas de acción: <ul style="list-style-type: none"> - Información - Análisis - Aplicación 			
	COLABORADORES E INVESTIGACIONES	b. Colaboración y participación en proyectos de ámbito regional, estatal o internacional c. Desarrollo de investigaciones relacionadas con la Seguridad Vial: <ul style="list-style-type: none"> - Estudio y aplicación de las nuevas tecnologías en materia de formación vial - Estudios e investigaciones en materia de necesidades y características de los elementos prioritarios relacionados con la vía - Impulso de estudios epidemiológicos sobre la atención al accidentado 		
HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS	d. Control, gestión e información de tráfico			
	e. Mejora de la coordinación general del proceso de atención post accidentes, y en particular, de la metodología, condiciones de seguridad y conocimiento sobre la causalidad de los accidentes			

SISTEMAS DE INFORMACIÓN

SISTEMAS DE INFORMACIÓN	LÍNEAS DE ACCIÓN	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
FUENTES DE INFORMACIÓN	a. Establecimiento, por parte de los agentes implicados en cada área de actuación, acuerdos de colaboración, intercambio y homogeneización de la información			
	b. Accidentalidad: <ul style="list-style-type: none"> – Mejora de la calidad de la información disponible en materia de accidentalidad – Integración de la información sobre accidentalidad en vía urbana e interurbana – Desarrollo de un sistema de información que garantice el conocimiento de las consecuencias finales del accidente sobre la salud del accidentado 			
	c. Infracciones: Establecimiento de mecanismos de coordinación entre los agentes competentes en esta materia para la integración progresiva de la misma			
TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN	d. Evolución tecnológica del Sistema de Información tratando de contar con herramientas modernas y eficientes que permitan una óptima explotación			
	e. Diseño e incorporación de indicadores que permitan el control y seguimiento del conjunto de medidas aplicadas en materia de Seguridad Vial			
	f. Elaboración de productos finales enfocada a la toma de decisiones en seguridad vial, de una forma más informada y consecuente con la realidad actual			
PRODUCTOS RESULTANTES DE LA INFORMACIÓN	g. Actualización y publicación en su caso, de los productos cuya realización coordinada facilite la toma de decisiones en seguridad vial			

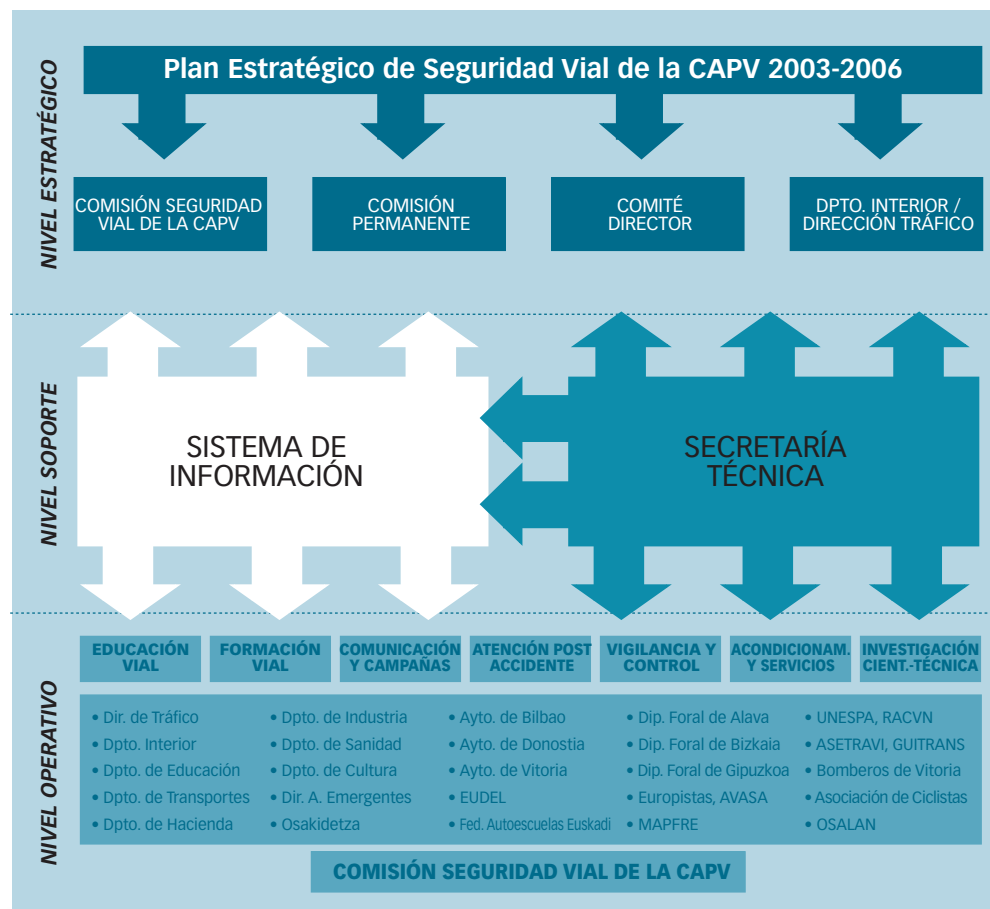
8 MODELO DE GESTIÓN Y CONTROL

Uno de los factores claves de éxito del Plan es disponer de elementos de organización y gestión definidos desde un principio que faciliten y coordinen el desarrollo de las actuaciones previstas y el cumplimiento de los objetivos planteados en cada una de las áreas de actuación, permitiendo la mejora continua y la adaptación a las necesidades de cambio.

A partir de la elaboración de este Plan, el reto que se plantea es el de materializar el conjunto de líneas de acción recogidas y conseguir, en último término, el cumplimiento de los objetivos planteados en el mismo para cada uno de las áreas de actuación.

Tanto el Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006 como el correspondiente Plan de Actuaciones 2003 exigen decisiones y actuaciones tanto públicas como privadas, propiciando una mayor **participación y compromiso** de los diferentes agentes implicados. Por ello, deberán crearse los instrumentos de gestión que permitan coordinar las acciones de los departamentos o agentes implicados e impulsar el desarrollo de nuevos proyectos.

Los instrumentos que permitan cubrir las necesidades de gestión y control del Plan, se articularán en tres niveles, tal y como se muestra gráficamente:



- a) **NIVEL ESTRATÉGICO:** En este nivel se sitúa el Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006 y aquellos elementos u órganos con carácter decisivos que deben aportar la visión estratégica integrada y global al desarrollo del Plan
- b) **NIVEL SOPORTE:** En este nivel se recogen los elementos o instrumentos que deben servir de base, apoyo e interconexión a los niveles estratégicos y operativos del Plan, facilitando la coordinación y comunicación continua entre ambos para la consecución de los objetivos previstos
- c) **NIVEL OPERATIVO:** En este nivel se sitúan los agentes responsables de la ejecución y puesta en práctica de las líneas de acción del Plan desde las diferentes áreas de actuación del mismo

En este apartado se incluye una descripción detallada de los mecanismos de actualización, revisión y extensión del Plan, incluyendo los objetivos, funciones e instrumentos diseñados al efecto en cada uno de los tres niveles anteriormente señalados

8.1 OBJETIVOS DEL MODELO DE GESTIÓN Y CONTROL DEL PLAN

El modelo de gestión y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 debe perseguir los siguientes **objetivos:**

NIVEL ESTRATÉGICO:

- a) Evaluar y controlar el grado de implantación de las líneas de acción y el cumplimiento de los objetivos del Plan
- b) Contrastar y validar las iniciativas y aportaciones sobre aspectos concretos del Plan surgidas desde los niveles operativo y soporte
- c) Impulsar medidas correctoras y de actualización para su incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período
- d) Definir mejoras al modelo de gestión y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006
- e) Complementar la ejecución del Plan mediante una labor continua de promoción de la Seguridad Vial a todos los niveles
- f) Potenciar la coordinación de actividades entre departamentos

NIVEL SOPORTE:

- a) Potenciar la coordinación y comunicación entre los diferentes agentes en el diseño, puesta en práctica y valoración de las diferentes actuaciones

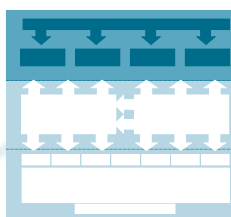
- b) Desarrollar un cuadro detallado de indicadores por actuaciones y llevar a cabo la medición con carácter semestral de dichos indicadores
- c) Analizar periódicamente el grado de implantación de las líneas de acción
- d) Analizar periódicamente el grado de cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006
- e) Elaborar los documentos necesarios para conocer el grado de implantación de las líneas de acción, y el grado de cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006
- f) Elaborar los documentos asociados a las actuaciones en las que se materialice el Plan para el año siguiente

NIVEL OPERATIVO:

- a) Depurar y desarrollar las líneas de acción planificadas y las actuaciones específicas asociadas a cada área de actuación recogidas en el Plan de Actuaciones Anual
- b) Fomentar las sinergias y puntos de encuentro en el desarrollo de las actividades de las diferentes áreas de actuación del Plan
- c) Contribuir al seguimiento y evaluación del grado de implantación de las líneas de acción diseñadas a través de la aportación de información asociada a las actuaciones específicas programadas
- d) Colaborar en la proposición de medidas correctoras y de actualización para su incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período
- e) Llevar a cabo la medición individualizada a nivel cuantitativo de los indicadores diseñados específicamente para cada actuación concreta
- f) Comunicar las actuaciones previstas para el período siguiente de implantación del Plan

8.2 INSTRUMENTOS DEL MODELO DE GESTIÓN Y CONTROL DEL PLAN

Los **instrumentos** implicados en la gestión y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, clasificados en los tres niveles establecidos y atendiendo a su definición y funciones asociadas, son los siguientes:



NIVEL ESTRATÉGICO:

- a) **Pleno de la Comisión de Seguridad Vial**, encargada de la aprobación última de los distintos documentos e informes. Las funciones específicas de este instrumento son:

- a. Contraste y aprobación finales sobre control, seguimiento y evaluación de la implantación del Plan
- b. Aprobación de la Memoria Anual de Actuaciones de cada año y del Plan de Actuaciones del año siguiente

b) Comisión Permanente de la Comisión de Seguridad Vial, que colabora en las actividades de seguimiento y validación del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006. Concretamente, las funciones asignadas a este órgano son las siguientes:

- a. Contraste y validación de informes semestrales y finales sobre control, seguimiento y evaluación de la implantación del Plan
- b. Impulso y validación de propuestas de mejora o modificación de elementos críticos detectados en cada área del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006 y del Plan de Actuaciones de cada año
- c. Contraste y validación de la Memoria Anual de Actuaciones de cada año y del Plan de Actuaciones del año siguiente

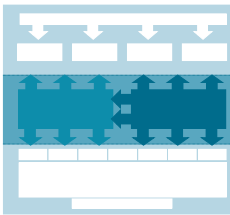
c) Comité Director del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006, compuesto por viceconsejeros de los Departamentos de Interior, Educación, Transportes, Industria y Sanidad del Gobierno Vasco, que aporta visión estratégica global e integrada. Las funciones específicas de este instrumento son:

- a) Contraste y validación de informes semestrales y finales sobre control, seguimiento y evaluación de la implantación del Plan
- b) Coordinación de actividades entre departamentos
- c) Proposición de medidas de mejora y actualización tanto del Plan de Actuaciones como del modelo de gestión y control
- d) Contraste y validación de la Memoria Anual de Actuaciones de cada año y del Plan de Actuaciones del año siguiente

d) Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco, que aporta liderazgo y coordinación en la implantación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006. Las funciones específicas de este instrumento son:

- a. Interlocución exterior y promoción continua del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006
- b. Contraste del enfoque estratégico y conclusiones obtenidas de cada uno de los grupos de trabajo desarrollados a lo largo de la implantación del Plan, en cuanto a:
 - Definición estratégica
 - Coordinación operativa
 - Validación

- c. Impulso y validación de propuestas de mejora o modificación de elementos críticos detectados en cada área del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 y del Plan de Actuaciones de cada año



NIVEL SOPORTE:

- e) **Secretaría Técnica**, responsable de las actividades de coordinación, dinamización y análisis necesarias para la gestión y el control de las líneas de acción y actuaciones concretas incluidas en el Plan. Las funciones específicas de este instrumento son:
 - a. Impulso y coordinación de las líneas de acción planificadas y las actuaciones específicas asociadas a cada área de actuación, potenciando la coordinación interinstitucional en su diseño y puesta en práctica
 - b. Seguimiento y evaluación del grado de implantación y desarrollo de las líneas de acción recogidas en el Plan a través del control de las actuaciones específicas previstas en el mismo
 - c. Apoyo en el desarrollo de indicadores (Sistemas de información) necesarios para medir la eficacia del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006
 - d. Medición con carácter semestral de los indicadores asociados a las actuaciones fijadas para cada año
 - e. Observatorio de la actualidad en materia de Seguridad Vial, incluyendo la identificación y análisis de las mejores prácticas internacionales de aplicación a cuestiones concretas del Plan
 - f. Control del grado de cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006
 - g. Elaboración de la Memoria de actividades de cada año, y el Informe de Evaluación de dicho período
 - h. Impulso de medidas correctoras y de actualización para su incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período
 - i. Elaboración del documento soporte del Plan de Actuaciones para cada período anual, síntesis del trabajo realizado con los grupos de trabajo de la Comisión de Seguridad Vial de la CAPV
 - j. Definición de mejoras al Modelo de gestión y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006
- f) **Sistema de Información**, instrumento facilitador de la comunicación e interacción entre el nivel estratégico y operativo, debe estar orientado a la implantación de mecanismos y herramientas al servicio de la estrategia de seguridad vial, que integren toda la información necesaria para conocer la evolución de las principales problemáticas asociadas a esta materia, y su posterior análisis y resolución, de modo que permita una eficaz toma de decisiones. El Sistema de Información, desarrollado por parte de la

Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco y su Servicio de Estadística, constituirá, por tanto, el elemento de soporte por excelencia del modelo de gestión integral diseñado para el Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006.

A través de este instrumento o área de actuación se deberán identificar las fuentes de información existentes en materia de Seguridad Vial, establecer los acuerdos necesarios para lograr la máxima integridad y calidad de la misma, tratar los datos suministrados con objeto de obtener conclusiones enriquecedoras sobre la implantación de las diferentes actuaciones, y, por último, elaborar, de forma coordinada, los productos resultantes que faciliten la toma de decisiones en Seguridad Vial.

NIVEL OPERATIVO:

g) Grupos de Trabajo creados a partir de la Comisión de Seguridad Vial de la CAPV para el análisis y desarrollo de los elementos prioritarios del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006 y del Plan de Actuaciones de cada año. Las funciones específicas de este instrumento son:

- a. Implantación progresiva de las diferentes áreas de actuación del Plan Estratégico Seguridad Vial CAPV 2003-2006
- b. Análisis y evaluación periódica del grado de implantación y desarrollo de las líneas de acción recogidas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, a través de las actuaciones del Plan de Actuaciones anual
- c. Medición periódica de los indicadores asociados a cada área de actuación, y a cada actuación concreta
- d. Proposición de medidas correctoras y de actualización para su validación y posterior incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período
- e. Comunicación de las actuaciones previstas para el período siguiente de implantación del Plan

* Consideración al Modelo de Gestión y Control del Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006: A lo largo del primer año de implantación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, se plantea la oportunidad y necesidad de:

1. Testar el Modelo de Gestión y Control planteado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006,
2. Abordar un proceso de análisis y reflexión sobre la estructura y funcionamiento del Modelo de Gestión y Control más apropiado para garantizar el pleno éxito del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006, tanto en lo referido a sus instrumentos existentes en la actualidad (Comisión de Seguridad Vial) como a los instrumentos creados ad hoc a partir de este Plan (Secretaría Técnica y Comité Director).



9. RECURSOS ECONÓMICOS ASOCIADOS AL PLAN

La sociedad dispone de unos recursos limitados, que debe destinar a hacer efectivas aquellas actuaciones que reporten el mayor beneficio social y calidad de vida. El uso racional y eficiente de dichos recursos implica conocer los costes asociados y beneficios derivados de las distintas alternativas que se planteen.

Los accidentes de tráfico producen pérdidas irreparables de vidas humanas, lesiones (algunas de ellas irreversibles), sufrimiento, pérdidas materiales y otros costes. Al tratar de cuantificar estos valores, se puede comprobar que, tal y como señala la Comisión Europea, el coste de prevenir los accidentes es generalmente mucho menor que el coste económico de los daños personales y materiales causados por los mismos.

A la hora de evaluar económicamente las consecuencias personales y materiales de los accidentes en el transporte, se debe considerar que dado el gran número de factores que intervienen en el coste de los siniestros de tráfico, y las dificultades de contar con información sobre algunos de ellos, la valoración exacta y detallada de los mismos resulta prácticamente imposible.

Sin embargo, y de acuerdo con diversos estudios⁸ realizados en materia de estimaciones coste-beneficio aplicadas a los accidentes de tráfico, las partidas que más influyen en el coste total de este fenómeno son los **daños materiales** (distinguiendo los cubiertos por las compañías aseguradoras y los no cubiertos), las **pérdidas de producción** (estimación del coste para la sociedad por la pérdida, temporal o permanente, de la capacidad de trabajo de sus individuos) y los **costes humanos** (valoración del coste que supone el sufrimiento de víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares y amigos). Estos estudios señalan que estos tres elementos llegan a constituir algo más del 85% del coste total derivado de los accidentes de tráfico.

Otras partidas, como los **costes administrativos**, los de **rehabilitación no médica** y los **hospitalarios** tienen una menor influencia en el cómputo total. Asimismo, existen también otras variables de menor impacto y más difícil valoración, que no son contabilizadas en estas investigaciones.

Los estudios realizados con objeto de valorar económicamente las víctimas mortales en accidentes de tráfico desde la Unión Europea y la Dirección General de Tráfico manifiestan que el **coste por persona fallecida**⁹ en estos siniestros oscila entre **uno y dos millones de euros**, lo que supondría unos costes globales por territorio que podrían indicar la cantidad lógica que resultaría rentable invertir para evitar este fenómeno.

(8) Estudio de la Dirección General de Tráfico en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid

(9) Costes totales calculados / número de víctimas mortales en accidentes de tráfico

Por tanto, este tipo de estimaciones coste – beneficio permitirían ayudar a responder a preguntas tan oportunas como “cuánto merece la pena invertir” y “en qué merece la pena invertir” para mejorar la seguridad vial de los ciudadanos, y constituirían una herramienta muy útil para establecer prioridades entre las diferentes actuaciones planificadas.



De este modo, un plan que vaya enfocado a reducir la accidentalidad y, por tanto, a evitar los accidentes de tráfico conlleva unos “costes evitados”, o lo que es lo mismo, un ahorro para la sociedad que sería equivalente a los costes totales que pudieran derivarse de tales accidentes evitados.

Transmitir este hecho, así como una aproximación a las cifras manejadas, tanto a la ciudadanía como a las Administraciones, supone un destacado elemento de concienciación, sobre el enorme interés social y la rentabilidad económica que supone la inversión en medidas enfocadas a reducir los accidentes y sus consecuencias.

El pleno desarrollo a lo largo de los próximos cuatro años de las líneas de acción recogidas en este Plan Estratégico de Seguridad Vial CAPV 2003-2006, requiere necesariamente el compromiso y liderazgo de la Administración, la participación activa de todos los agentes implicados y la asignación de recursos humanos y materiales. La contrapartida es clara: reducir los accidentes de tráfico ocurridos en la CAPV, liberando a los ciudadanos vascos de un altísimo coste social y económico.

Con el objetivo de llevar a cabo las actuaciones previstas anualmente, cada agente responsable definirá un presupuesto anual que quedará recogido en los Planes Anuales de Actuaciones, especificando el área de actuación para la asignación del mismo. Esta cuantificación, que constituye una destacada novedad respecto a la metodología utilizada hasta la fecha, permitirá, una vez finalizado el año, evaluar, de conformidad con los objetivos alcanzados, el impacto coste-beneficio de las actuaciones desarrolladas.

En el siguiente cuadro reflejamos gráficamente de una manera simplificada el equilibrio que debe existir entre la participación pública y privada necesarias para cada una de las áreas de actuación del Plan, tanto desde el punto de vista de los agentes implicados como del soporte financiero.

- Agentes públicos implicados / Financiación pública necesaria 
- Agentes privados implicados / Financiación privada necesaria 

AREAS DE ACTUACIÓN	AGENTES IMPLICADOS	FUENTES DE FINANCIACIÓN
EDUCACIÓN VIAL		
FORMACIÓN VIAL		
COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS		
ATENCIÓN POST ACCIDENTE		
VIGILANCIA Y CONTROL		
ACONDICIONAM. Y SERVICIOS		
INVESTIGACIÓN CIENT- TÉCNICA		
SISTEMAS DE INFORMACIÓN		

ACCIDENTE: Todos aquellos incidentes/incidencias que reúnen las siguientes condiciones:

1. Producirse o tener su origen en una vía abierta a la circulación pública o terreno objeto de legislación sobre tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial.
2. Estar implicado al menos un vehículo en movimiento
3. Resultar como consecuencia de los mismos, una o varias personas muertas o heridas, o únicamente daños materiales

ACCIDENTE CON MERCANCÍAS PELIGROSAS: Suceso que se produce en la vía en relación a un vehículo de transporte de mercancías peligrosas en el que se ve afectado tanto el continente como el contenido de la mercancía peligrosas (p. ej. con derrame)

ACCIDENTE CON SÓLO DAÑOS MATERIALES: Aquél en que no se han ocasionado ni muertos ni heridos

ACCIDENTE CON VÍCTIMAS: Aquél en que una o varias personas resultan muertas o heridas

ACCIDENTE MORTAL: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas

ATROPELLO: Es el alcance violento de un vehículo en movimiento a personas o animales dentro o fuera de la vía destinada a la circulación de vehículos

CHOQUE: Es la toma de contacto físico y violento de uno o más automóviles, con otro u otro tipo de vehículos u objetos inmóviles

COLISIÓN: Es la toma de contacto físico y violento entre dos o más automóviles de motor, bicicletas o animales de tiro en movimiento

CONDUCTOR: Toda persona que, en las vías o terrenos a que se alude en el apartado anterior, lleva la dirección de un vehículo, guía animales de tiro, carga o silla, o conduce un rebaño

HERIDO: Toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves

HERIDO GRAVE: Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas

HERIDO LEVE: Toda persona herida en un accidente de circulación al que no pueda aplicarse la definición de herido grave

INCIDENCIA / INCIDENTE: Suceso que se produce en la vía en relación a un vehículo en el que se ven afectadas las condiciones mecánicas del mismo, pero no afecta ni a las personas ni al vehículo ni a las condiciones de la vía

INCIDENCIA CON MERCANCÍAS PELIGROSAS: Suceso que se produce en la vía en relación a un vehículo de transporte de mercancías peligrosas en el que se ve afectado el continente de la mercancía peligrosa pero no el contenido

INCIDENTE CON MERCANCÍAS PELIGROSAS: Suceso eventual que se produce en la vía, en la que está involucrado un vehículo de transporte de mercancías consideradas peligrosas en el que se ven afectadas las condiciones mecánicas del mismo, pero que no afecta al continente ni al contenido de la mercancía peligrosa

MUERTO A 24 HORAS: Toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de las 24 horas siguientes

MUERTO A 30 DÍAS: Toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes. El número de fallecidos durante las primeras veinticuatro horas se determinará mediante el seguimiento de todos los casos; el de los fallecidos dentro de los treinta días se determinará, hasta el momento en que esté plenamente garantizado el seguimiento real de todos los heridos durante ese período, aplicando a la cifra de muertos a veinticuatro horas el factor de corrección que se deduzca del seguimiento real de una muestra representativa de heridos graves que, al menos cada cuatro años, realizará la Dirección General de Tráfico, bajo la supervisión del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial

OTROS VEHÍCULOS: Son los vehículos de tracción animal, vehículos y remolques agrícolas, tracto-carros, máquinas de obras, militares, animales, y todos los que no se corresponden con las anteriores definiciones

PASAJERO: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo

PEATÓN: Toda persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías y terrenos aludidos en el apartado anterior. Se consideran, asimismo, peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en una silla de dos ruedas, con o sin motor, así como las personas que circulan sobre patines u otros artefactos parecidos por las vías o terrenos descritos anteriormente. Son igualmente peatones las personas que se encuentran reparando el motor, cambiando neumáticos o realizando otra operación similar

SALIDA DE LA CALZADA: Es el abandono violento e involuntario de la vía de un vehículo en movimiento sin producirse colisión o choque previos, aunque éstos pueden darse con posterioridad a la salida

VEHÍCULO IMPLICADO EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN: Se considera como tal cuando concurren una o varias de las siguientes circunstancias:

1. Colisionar el vehículo en marcha con otro u otros tipos de vehículos en movimiento, u otro tipo de obstáculo, o peatones, o animales
2. Sin producirse colisión:
 - a. Haber resultado, como consecuencia del accidente, muertos o heridos el conductor y/o alguno de los pasajeros, o haberse ocasionado sólo daños materiales
 - b. Sin haber sufrido el vehículo, conductor y/o pasajeros directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros uno de los factores que han provocado el mismo
 - c. Estar el vehículo parado o estacionado de forma peligrosa, de forma que constituye uno de los factores que han provocado el accidente
 - d. Haber sido arrollado el conductor o pasajero por otro vehículo en el momento en que subía o descendía del vehículo, caso en que ambos vehículos se consideran implicados en el accidente

VÍCTIMA: Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación

VEHÍCULO DE DOS RUEDAS: Son las bicicletas, ciclomotores, motocicletas y motocarros

VEHÍCULO LIGERO: Incluye a turismos, derivados de turismos, vehículos mixtos adaptables, furgones y camiones de menos de 3.500 kg. y remolques ligeros

VEHÍCULO PESADO: Incluye camiones y furgones de más de 3.500 kg., tractocamiones, semirremolques y remolques de mercancías, y todo tipo de autobuses