

# PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO 2003-2010

Andoni Arriola Garrido

Gobierno Vasco, Departamento de Interior, Director de Tráfico  
C/Dr.Ornilla 1ªA (48004)Bilbao-España ([aarriola@trafiko.net](mailto:aarriola@trafiko.net))

Pablo Basaldua Artiñano

Gobierno Vasco, Departamento de Interior, Coordinador Plan Estratégico  
C/Dr.Ornilla 1ªA (48004)Bilbao-España ([pbasaldua@trafiko.net](mailto:pbasaldua@trafiko.net))

## RESUMEN

Estos planes estratégicos son un instrumento de la COMISIÓN DE SEGURIDAD VIAL DEL PAÍS VASCO liderado por la DIRECCIÓN DE TRÁFICO cuya misión es mantener el esfuerzo desarrollado en materia de Seguridad Vial en la CAPV y reforzar los ámbitos necesarios para situar a la CAPV en una posición de liderazgo en la materia logrando una disminución significativa de los fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico en la CAPV. El primero se estableció en el período 2003-2006 y en la actualidad está vigente el segundo para el período 2007-2010.

El objetivo de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma del País Vasco es **reducir el número de fallecidos en accidentes de tráfico en la CAPV en un 50% para el año 2010, con respecto al valor del año 2001.**

La Organización se estructura en tres niveles de actuación: ESTRATÉGICO, SOPORTE y OPERATIVO y sus componentes son todas las Instituciones Públicas y muchas Organizaciones Particulares (Automóvil Club, Concesionarias de autopistas, Compañías de seguros, Federaciones de autoescuelas, Asociaciones de Transportistas, etc. Todos ellos implicados en la Seguridad Vial y con ánimo de mejorarla.

PALABRAS CLAVE: planes, seguridad vial, País Vasco

## 1 INTRODUCCIÓN

La Seguridad Vial es uno de los mayores retos de nuestra sociedad. A pesar de todos los esfuerzos llevados a cabo por los distintos agentes, los accidentes de tráfico continúan siendo un grave problema social y una de las principales causas de mortalidad en los países desarrollados. Es por tanto una problemática urgente de la que todos debemos ser conscientes y que requiere el esfuerzo y compromiso de toda la sociedad.

El año 2003 marca el punto de partida del compromiso por parte del Gobierno Vasco y de la Comisión de Seguridad Vial del País Vasco con el reto de reducción de la siniestralidad en las carreteras vascas. La administración, consciente de la gravedad de la problemática, ha asumido el compromiso de convertirse en el impulsor, coordinador y dinamizador de las actividades e iniciativas enfocadas a la mejora de la Seguridad Vial. Este compromiso se extendió a un gran número de agentes, implicando a los mismos en la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV).

El reto fundamental planteado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 fue reducir el número de personas fallecidas en accidente de tráfico en la CAPV en un 20% para el 2006, con respecto al número de personas fallecidas en el 2001.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se planteó alcanzar este objetivo estructurando las acciones en “Líneas de Acción”.

### **Líneas de Acción del PESV 2003-2006**

- Educación Vial
- Formación Vial
- Comunicación y Campañas
- Atención de Accidentes
- Vigilancia y Control
- Acondicionamiento y Servicios
- Investigación Científica y Técnica
- Sistemas de Información

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 ha sido una herramienta de éxito que ha facilitado que el objetivo fundamental de reducción del número de personas fallecidas en accidente de tráfico en la CAPV (un 20% para el 2006, con respecto a las personas fallecidas en el 2001), haya sido exitosamente superado, logrando reducir el número de personas fallecidas a 30 días en accidente de tráfico en un 40% (134 personas fallecidas en el 2006 frente a las 226 del 2001).

En el 2007 las personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes fueron 57.

Los resultados logrados hasta la fecha son un aliciente para seguir trabajando de manera inteligente y eficaz contra los accidentes de tráfico y continuar generando una movilidad más humana, moderna y segura. La clave del éxito radica en la colaboración y el compromiso de todos los agentes implicados.

Este compromiso continúa con el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010, que tiene en cuenta ciertos factores que motivaron el desarrollo y acuerdo del PESV 2003-2006, así como nuevos elementos que irrumpen en el marco de la Seguridad Vial:

- Necesidad de dar continuidad al éxito del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006.
- Objetivos de la UE: reducción del 50% del número de personas fallecidas en accidente de tráfico para el año 2010, respecto a los datos del 2001.
- El coste de la prevención de 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 facilita al gobierno el desarrollo de medidas en esta materia.
- A pesar del éxito generalizado del PESV 2003–2006, sigue habiendo áreas pendientes de mejora que no se desarrollaron en este plan anterior y han de ser desarrolladas en el nuevo Plan.
- La problemática de las personas fallecidas por accidentes de tráfico, sigue existiendo y continúa siendo un problema prioritario.

- La incorporación de avances tecnológicos y la puesta en marcha del Centro de Gestión de Tráfico posibilitan el desarrollo de nuevas acciones y aumentan la oferta de información.
- Se han dado novedades en la legislación que afectan al tráfico y a las acciones de Seguridad Vial, (por ejemplo: La implantación del Permiso por Puntos), que deben ser consideradas en las líneas de acción del nuevo plan.
- Sigue siendo necesaria la colaboración de los distintos agentes públicos y privados, sus objetivos, conocimiento especializado y aportaciones particulares en materia de Seguridad Vial, incorporando el mayor número de agentes y alineando las actuaciones con objetivos comunes.

## **2 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN**

### **2.1 Marco conceptual y tendencias de la seguridad vial**

El alcance mundial del problema de la Seguridad Vial, que se mantiene como una de las 10 primeras causas de mortandad en el mundo según la Organización Mundial de la Salud, ha generado distintos mandatos globales de acción, entre los que se incluyen:

- ▶ La resolución 58/289 de la Asamblea General de Naciones Unidas, de abril del 2004, así como la A/60/L8 de octubre de 2005.
- ▶ La resolución WHA57.10 de mayo de 2004 de la Asamblea General de la Organización Mundial de la Salud.

El enfoque conceptual de las estrategias para mejorar la Seguridad Vial mantiene el principio desarrollado hace ya 35 años en la matriz de Haddon, (Fig-1) que asocia momentos clave de la Seguridad Vial con elementos que participan en la generación de accidentes.

	Pre-Accidente	Accidente	Post-Accidente
Personas	Información Actitudes Discapacidad Control tráfico	Uso cinturón de seguridad Problemas discapacidad	Primeros auxilios Atención médica
Vehículo	Buen estado técnico Tecnología para el control de vehículo	Dispositivos de retención Otros dispositivos Diseño orientado a la protección	Facilidad de acceso rescate Riesgo de incendio
Entorno y vía	Diseño y trazado de la vía pública Límite velocidad Homogeneización	Protecciones contra choque	Servicios de socorro Congestión del tráfico

Figura 1: Matriz de Seguridad Vial de Haddon.

Este principio ha sido aplicado en el presente Plan de Seguridad Vial del Gobierno Vasco, con una intensidad especial en la definición de “personas” o grupos de población en los que se deben enfocar las acciones.

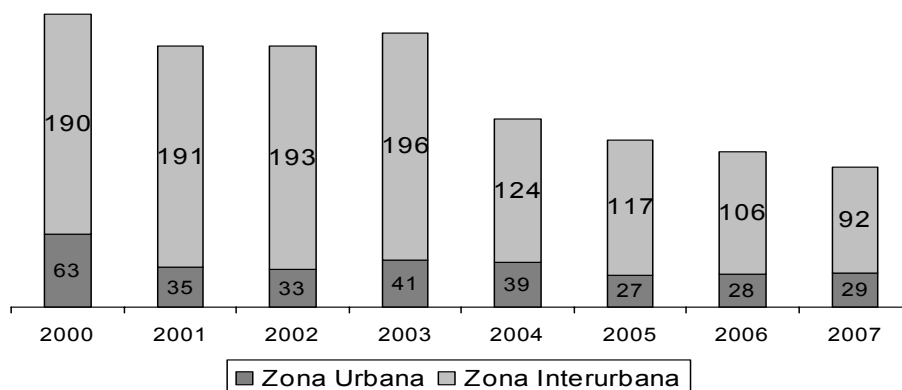
Esta personalización y mayor detalle de las acciones es necesaria dado el gran avance existente en materia de Seguridad Vial en la CAPV. De hecho, las políticas aplicadas en la CAPV se pueden considerar políticas de tercera generación y se aplican una vez superadas las políticas de segunda generación, que incluyen algunos elementos básicos como la homogeneización del uso de las vías, la incorporación de elementos de seguridad a los vehículos, o el despliegue de políticas efectivas de control y sanción.

Es importante resaltar que otra de las tendencias de la Seguridad Vial a nivel mundial se refiere a la búsqueda de menores daños personales, y no tanto la disminución de la accidentalidad, indicador de difícil reducción a medida que aumenta el número de vehículos en nuestras carreteras, el kilometraje medio anual y la diversidad de personas conductoras.

## 2.2 Datos de seguridad vial

### 2.2.1 Evolución de la siniestralidad

El logro más representativo del PESV 2003-2006 ha sido el notable descenso de la mortalidad en accidentes de tráfico. Analizando la evolución histórica del número de personas fallecidas en la CAPV, podemos observar la reducción en cifras absolutas de la mortalidad pasando de 226 personas fallecidas a 30 días en el 2001 a 134 personas fallecidas en el 2006, tal y como se muestra en la siguiente figura (Fig-2).



Fuente: Servicio de Estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco

Fig-2: Evolución del número de personas fallecidas a 30 días en accidentes de tráfico.

Podemos observar cómo la disminución de la siniestralidad es más acentuada en zona interurbana, siendo un reto para el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 desarrollar actuaciones orientadas a aumentar la Seguridad Vial en zona urbana para lograr disminuir la mortalidad y accidentalidad en zona urbana.

El ratio de mayor aceptación para medir la siniestralidad en accidente de tráfico es el “número de personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes”. Analizando este ratio podemos observar, tal y como se muestra en el siguiente gráfico (Figura 3), cómo ha descendido notablemente hasta situarse en 57 personas fallecidas por millón de habitantes a fin del 2007.

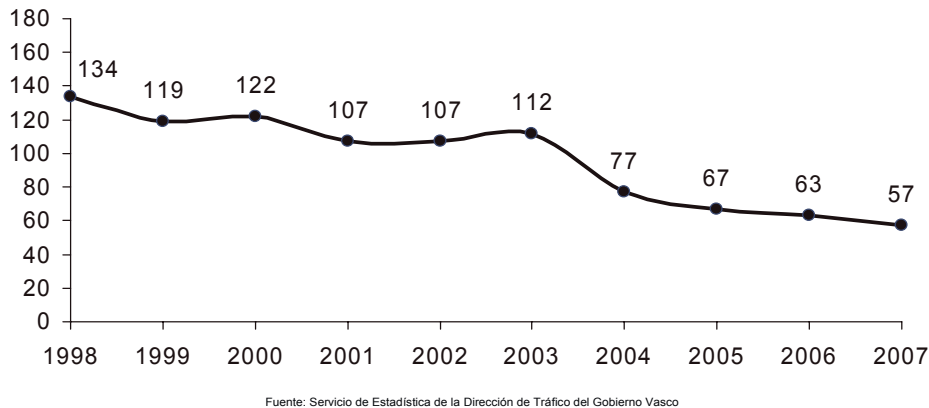


Figura 3: Evolución de las personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes.

El número de accidentes en la CAPV (en zona interurbana) ha continuado reduciéndose. Desde el 2001 al 2007 los accidentes con víctimas han disminuido un 22% (entendiendo por víctimas tanto personas fallecidas, como las heridas graves o leves), Figura 4.

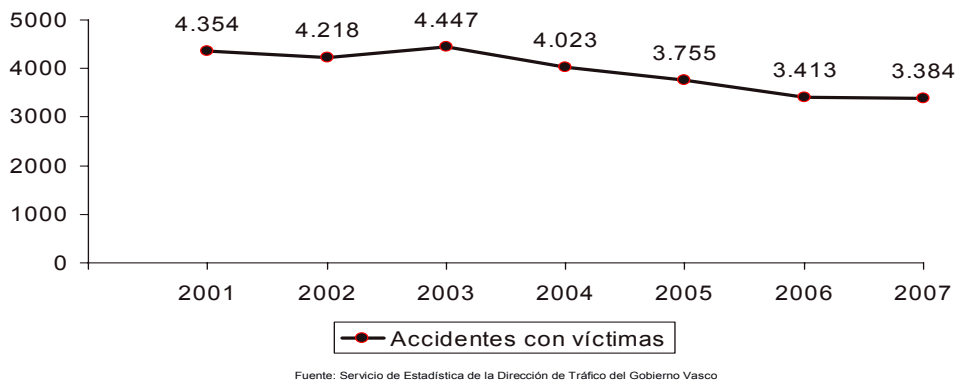


Figura 4: Evolución de los accidentes con víctimas en la CAPV (zona interurbana)

### 2.2.2 Víctimas de accidentes por tramos de edad

El grupo de edad donde se concentra gran parte de las víctimas mortales de los accidentes de tráfico es el colectivo de las personas jóvenes, descendiendo la mortalidad por millón de habitantes según aumenta la edad. No obstante, es en el colectivo de jóvenes donde más se ha reducido la mortalidad.

### 2.2.3 Dispositivos de seguridad

Durante el período de vigencia del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 se planteó el reto de lograr incrementar el porcentaje de uso del cinturón y otros dispositivos de seguridad en accidentes de tráfico. Si medimos dicho objetivo mediante el indicador “porcentaje de uso del cinturón en accidentes de tráfico con víctimas” la cifra del 2006 (55,6%) ha supuesto una muy notable mejoría respecto al 2001 (41,6%). Con respecto a estos elementos de seguridad es de destacar cómo la utilización del casco se encuentra a niveles de utilización por encima de un 87% y, por tanto, el objetivo sería asegurar estos niveles de utilización.

### 2.2.4 Factores concurrentes en los accidentes de tráfico

Las dos causas principales de la accidentalidad en la CAPV son la distracción y una velocidad inadecuada. En un 27,1% la distracción es la causa asociada, y en un 14,7% la velocidad inadecuada. Un 30% quedan englobados bajo el apéndice “otros factores causantes”. Se trata de accidentes en los que no se puede asociar una causa determinada o cuya causa no sucede con suficiente frecuencia como para que sea representativa estadísticamente.

Lo más relevante es que del total de los accidentes que suceden, la proporción de accidentes con víctimas aumenta con buen tiempo y disminuye cuando las condiciones meteorológicas son más adversas y ocurre lo contrario con los accidentes sin víctimas.

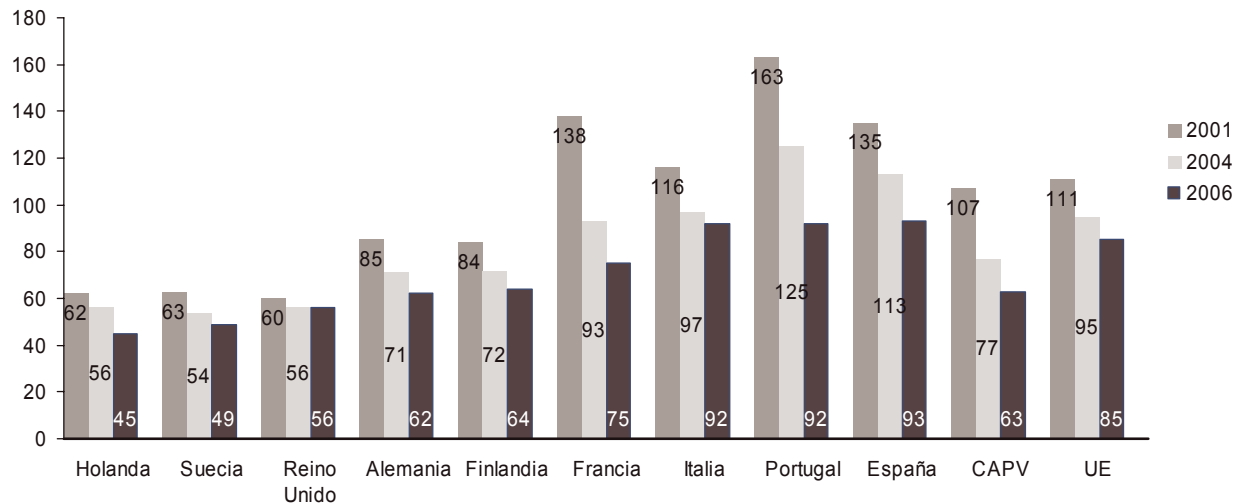
### 2.2.5 Atropello de peatones

Pese a los esfuerzos realizados, durante el PESV 2003-2006 no se ha logrado reducir el total de atropellos y es clave seguir trabajando cara a disminuir esta problemática.

La mayor parte de los peatones atropellados son personas adultas, mayores de 70 años.

### 2.3 Comparativa internacional

Si analizamos la evolución del número de personas fallecidas a 30 días por cada millón de habitantes en los Países de la Unión Europea, podemos observar cómo ha disminuido la siniestralidad (Figura 5).



Fuente: CARE y Servicio de Estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco

Figura 5: Personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes.

### 2.4 Diagnóstico del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 y áreas de oportunidad para el nuevo Plan

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 supuso un marco de referencia para las actuaciones de Seguridad Vial llevadas a cabo en la CAPV en los últimos cuatro años.

Ha supuesto una iniciativa de éxito, de la que se han destacado los siguientes aspectos positivos:

- **Se ha constatado un creciente compromiso de la Dirección de Tráfico** como líder e impulsor del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- **Elevado grado de participación y compromiso de todos los miembros** de la Comisión de Seguridad Vial.

- **El descenso de la siniestralidad no es fruto de un único año sino que durante los últimos años se han ido consolidando los logros conseguidos,** manifestándose en una evolución positiva de la accidentalidad.
- Consolidación definitiva del Plan en cuanto a su **efecto tractor de nuevas iniciativas.**
- **Desarrollo de nuevas actuaciones con un impacto relevante en el comportamiento de la sociedad** como el Plan Especial de Vigilancia y Control, la implantación de modernas tecnologías de control y gestión (CGTE, radares, paneles, etc.) y el rediseño de algunas herramientas de información (Web, Teléfono).

#### **2.4.1 Áreas de oportunidad para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010**

Pese a los avances significativos en siniestralidad logrados a partir del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006, se identificaron áreas de mejora potencial que debían ser desarrolladas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010, cuyo objetivo final se alineó con el objetivo marcado por la Unión Europea.

Áreas de oportunidad identificadas a nivel global:

- Necesidad de materializar **nuevas iniciativas y contenidos** de Seguridad Vial, especialmente en las líneas de acción menos desarrolladas.
- Mejora del Plan mediante la **inclusión de nuevos agentes**; nuevos Ayuntamientos, implicación de la ciudadanía, participación de agentes privados.
- Necesidad de impulsar el **desarrollo** avanzado de los **Sistemas de Información** de Seguridad Vial como soporte del Plan Estratégico, fundamentalmente en lo relativo al intercambio de información.
- Mejorar las **comunicaciones** asociadas al Plan Estratégico de Seguridad Vial, con el objetivo de hacer patentes las ventajas diferenciales del mismo.
- Necesidad de realizar una **revisión/definición de indicadores** con el objetivo de perfeccionar el modelo alineándolo con la información disponible y con los requerimientos nuevos del Plan.

- Necesidad de adaptar las nuevas acciones a los cambios en el entorno, en particular a los cambios legislativos como la implantación del **Permiso por Puntos**.

### **3 EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2007-2010**

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010, ha de ser la herramienta que permita continuar disminuyendo la siniestralidad y la accidentalidad en la CAPV

Por parte del Departamento de Interior del Gobierno Vasco se ha desarrollado un trabajo de reflexión estratégica y análisis exhaustivo de la situación de la Seguridad Vial en nuestros días, analizando los logros conseguidos en el periodo 2003-2006 y los retos existentes para el periodo 2007-2010, prestando 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, surge el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010, un proyecto ambicioso, liderado desde la Administración y enfocado a continuar reduciendo la siniestralidad en las carreteras de la CAPV.

#### **3.1.Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010**

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 cuenta con objetivos generales y específicos que permitan medir el grado de desarrollo del mismo.

<p><b>OBJETIVO GENERAL:</b> Mantener el esfuerzo desarrollado en materia de Seguridad Vial en la CAPV y reforzar los ámbitos necesarios para situar a la CAPV en una posición de liderazgo en la materia, logrando una disminución significativa de las personas fallecidas y heridas graves en accidentes de tráfico en la CAPV</p>
--

El objetivo último del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010, es continuar con los esfuerzos desarrollados durante el periodo 2003-2006 y se puede

resumir en **evitar los accidentes de tráfico reduciendo al máximo la siniestralidad y fomentando la Seguridad Vial, actuando en sus tres pilares básicos el de la *persona usuaria, el vehículo y la vía.***

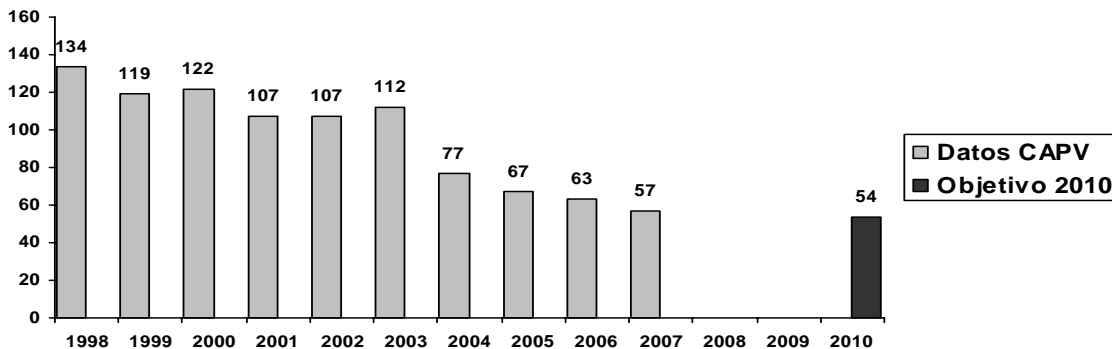
La cuantificación de dicho objetivo para el periodo 2007-2010, sobre la base de la alineación con el objetivo final que marca la Unión Europea para el 2010 y cuyo compromiso asume la comunidad Autónoma del País Vasco, se recoge en la siguiente formulación:

**Reducir el número de personas fallecidas en accidentes de tráfico en la CAPV en un 50% para el año 2010, con respecto al valor del año 2001.**

Para poder establecer de manera numérica éste objetivo, plasmamos la cifra de personas fallecidas en base a dos indicadores:

- **Personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes**, (indicador principal del PESV 2007-2010, aceptado a nivel internacional, que permitirá establecer una comparativa con otras áreas geográficas), Figura 6.
- **Personas fallecidas a 24 horas en accidentes de tráfico** (utilizado para desarrollar una comparativa histórica con los años anteriores del primer Plan), Figura 7.

### Personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes



Fuente: Servicio de Estadística de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco

Figura 6: Personas fallecidas a 30 días por millón de habitantes y Objetivo.

## Personas fallecidas a 24 horas en accidentes de tráfico (zona interurbana)

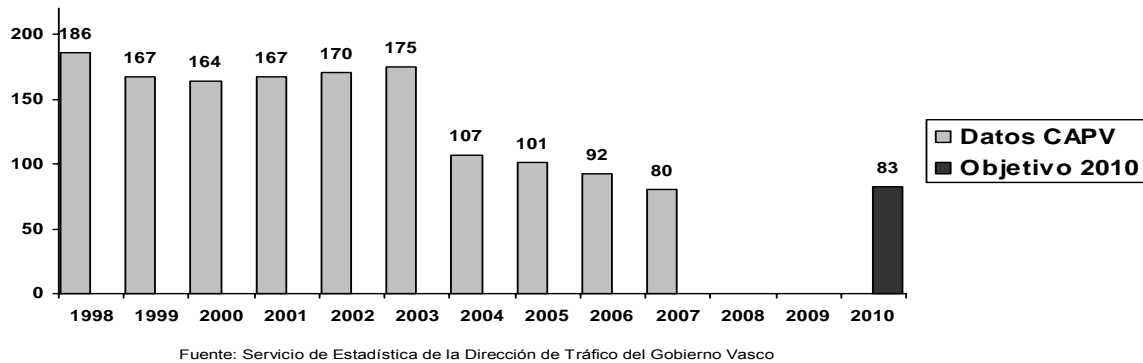


Figura 7: Personas fallecidas a 24 horas en accidente de tráfico (zona interurbana).

### 3.2 Objetivos específicos

Los objetivos específicos se articulan en torno a los tres pilares básicos sobre los que se soporta la Seguridad Vial: Persona usuaria, Vehículo y Vía.

#### PERSONA USUARIA

- Gravedad
- Accidentalidad
- Consumo de Alcohol
- Velocidad
- Dispositivos de Seguridad
- Menores 18 años
- Adolescentes y Jóvenes
- Mayores de 34 años

#### VEHICULO

- Antigüedad media de los vehículos que componen el parque móvil de la CAPV (Porcentaje de vehículos < 10 años)
- Porcentaje de cumplimiento con la ITV de los vehículos que deben pasarla por primera vez.

- Porcentaje de Rechazo en las primeras inspecciones de la ITV.

## VIA

- Reducción del porcentaje de accidentes con víctimas en los que entre sus factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía.
- Seguimiento de los TCAs más significativos.

### 3.3 Líneas de acción

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 planteaba ocho líneas de actuación que se correspondían con las áreas de actuación prioritaria. El actual amplía las áreas de actuación para hacer frente a dos nuevos retos: La Movilidad Urbana Segura y la Gestión del Tráfico.

De manera que se consideran las siguientes:

- ◆ **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.
- ◆ **Formación Vial:** Dada la importancia del factor humano en los accidentes de tráfico, una formación integral y continua de las personas que conducen, basada en habilidades y conocimientos teórico-prácticos sobre todos los componentes de la Seguridad Vial, es un elemento clave para la entrada en vigor del Permiso por Puntos y para poder evitar la accidentalidad y mejorar la Seguridad Vial.
- ◆ **Comunicación y Campañas:** En la misma línea que la Educación Vial y la Formación Vial, las campañas y otras acciones de comunicación tratan de influir en la conducta de la persona usuaria, 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 van dirigidas, qué se quiere transmitir y cómo se va a medir su efectividad. Es clave potenciar la comunicación del propio Plan

Estratégico de Seguridad Vial, así como aprovechar la oportunidad de desarrollo de la información del “Centro de Gestión del Tráfico”, y transmitir y canalizar la información asociada a la puesta en marcha del Permiso por Puntos.

- ◆ **Atención de Accidentes:** 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 de la persona usuaria 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.
- ◆ **Vigilancia y Control:** La vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas por parte de las personas usuarias, 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, segura. Es importante potenciar también la Vigilancia y Control en área urbana implicando a los diversos agentes responsables.
- ◆ **Acondicionamiento y Servicios:** Son tres los factores que inciden en la accidentalidad y sus consecuencias la persona, el vehículo, 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.
- ◆ **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.

- ◆ **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.
- ◆ **Movilidad Urbana Segura:** Entendiendo como ámbito de actuación las acciones enfocadas a mejorar la Seguridad Vial en municipios, buscando involucrar a nuevos agentes y compartir las mejores prácticas municipales entre el conjunto de los municipios de la CAPV.
- ◆ **Gestión del Tráfico:** En un primer momento, esta área se centrará en la gestión de los dispositivos especiales, para ir incorporando paulatinamente mayor número de actuaciones en el ámbito de gestión del tráfico.  
Esta área también pretende maximizar la capacidad de establecer el diagnóstico causal de los accidentes, así como la realización de previsiones sobre los mismos.

### 3.4 Estrategia de implantación

Se han identificado una serie de acciones clave o proyectos tractores como prioritarios para lograr los retos planteados en el PESV 2007-2010. Es necesario aclarar que se han de dedicar esfuerzos y mecanismos de control en cada una estas acciones sin perjuicio de las actuaciones concretas que se definan en los Planes de Actuación anuales.

Las acciones clave a desarrollar durante el PESV 2007-2010 son:

- **Educación Vial:**  
Definición de un modelo de Educación Vial para la CAPV.
- **Formación Vial:**  
Especial hincapié en la Formación Vial en la Empresa.
- **Plan Especial de Vigilancia y Control**
- **Carretera: Acondicionamiento y Servicios en pro de la Seguridad Vial:**  
Especial hincapié en la gestión de travesías.

- **Diseño integral de una Estrategia de Comunicación para la Seguridad Vial**
- **Sistemas de Información Eficaces:**  
Fuentes / Canales / Intercambio de información
- **Movilidad Urbana Segura:**  
Respeto al Código de Circulación  
Lucha contra los atropellos
- **Investigación y conocimiento de la causalidad de los accidentes**

### 3.5 Modelo de control y seguimiento

Es importante recalcar que la participación de las entidades es voluntaria y dicha participación se desarrolla mediante actividades financiadas por los mencionados organismos y entidades.

El modelo que se plantea se estructura en tres niveles:

- **NIVEL ESTRATÉGICO:** El marco global viene marcado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 y su desarrollo conlleva la participación de aquellos órganos que tienen carácter decisorio que deben aportar la visión estratégica y global al desarrollo del Plan.
- **NIVEL SOPORTE:** Engloba los elementos o instrumentos que han de servir de base, y elemento de conexión entre los niveles estratégicos y operativos del Plan, gestionando y coordinando, así como facilitando la comunicación continua entre ambos para la consecución de los objetivos del PESV 2007-2010 y de los Planes anuales de actuación.
- **NIVEL OPERATIVO:** Compuesto por los agentes responsables de la ejecución y puesta en práctica de las líneas de acción del Plan.

	Objetivos	
<b>Nivel Estratégico</b> PESV 2007-2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Departamento Interior / Dirección de tráfico</li> <li>• Comité Director</li> <li>• Comisión de Seguridad Vial CAPV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluar y controlar el grado de implantación de las líneas de acción y el cumplimiento de los objetivos del Plan</li> <li>• Contrastar y validar las iniciativas y aportaciones sobre aspectos concretos del Plan surgidas desde los niveles operativo y soporte</li> <li>• Impulsar medidas correctoras y de actualización para su incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período</li> <li>• Definir mejoras al modelo de gestión y control del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 207-2010</li> <li>• Complementar la ejecución del Plan mediante una labor continua de promoción de la Seguridad Vial a todos los niveles</li> <li>• Potenciar la coordinación de actividades entre departamentos</li> </ul>
<b>Nivel Soporte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SISTEMA DE INFORMACIÓN</li> <li>• SECRETARÍA TÉCNICA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinación y comunicación entre los diferentes agentes en el diseño, puesta en práctica y valoración de actuaciones</li> <li>• Desarrollar un cuadro detallado de indicadores por actuaciones y llevar a cabo la medición con carácter semestral</li> <li>• Analizar el grado de implantación de las líneas de acción</li> <li>• Analizar el cumplimiento de los objetivos del PESV2007-2010</li> <li>• Elaborar los documentos necesarios para conocer el grado de implantación de las líneas de acción, y el grado de cumplimiento de los objetivos del PESV 2007-2010</li> <li>• Elaborar los documentos asociados a las actuaciones en las que se materialice el Plan para el año siguiente</li> </ul>
<b>Nivel Operativo</b>	<p style="text-align: center;"><b>Mesas de trabajo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Educación Vial</li> <li>- Formación Vial</li> <li>- Comunicación y Campañas</li> <li>- Planes operativos para incidencias y Atención de accidentes</li> <li>- Vigilancia y Control</li> <li>- Acondicionamiento y servicios</li> <li>- Investigación Científica y Técnica</li> <li>- Sistema de Información</li> <li>- Movilidad Urbana Segura</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar las actuaciones específicas asociadas a cada área de actuación recogidas en el Plan de Actuaciones Anual</li> <li>• Fomentar las sinergias y puntos de encuentro en el desarrollo de las actividades de las diferentes áreas de actuación del Plan</li> <li>• 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</li> <li>• Proposición de medidas correctoras y de actualización para su incorporación en el Plan de Actuaciones del siguiente período</li> <li>• Medición individualizada a nivel cuantitativo de los indicadores diseñados específicamente para cada actuación concreta</li> <li>• Comunicar las actuaciones previstas para el período siguiente de implantación del Plan</li> </ul>

Cuadro N°1.

### 3.6 Asignación económica

Dada la multitud de agentes partícipes, tanto públicos como privados, la definición de un presupuesto para el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010 está condicionada a la dotación presupuestaria de cada agente y por tanto, a priori, es difícil definir un presupuesto final. El presupuesto inicial de 2007 fue de **17.522.733 €** y al final de **18.157.744 €** En el 2008 el inicial es de **16.478.509 €**

## 4 SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN EUROPA

La Unión Europea, a través de la Resolución del Parlamento Europeo sobre el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, revisa ciertos aspectos clave en

materia de Seguridad Vial. En dicha Resolución se considera que el intercambio de mejores prácticas es fundamental, tanto para la prevención de los accidentes de tráfico, como para la aplicación de la legislación en materia de velocidad, control del alcohol y uso de dispositivos de seguridad.

La Unión Europea considera muy positiva la colaboración entre diversos agentes (por ejemplo mediante el foro e-Safety).

Cada año, los accidentes de tráfico en carretera provocan más de 40.000 muertes en la UE, además del inaceptable sufrimiento humano que esto supone se producen costes conexos directos e indirectos estimados en 180.000 millones de euros, que representan el 2 % del PNB de la UE.

En base a estas y otras consideraciones la Unión Europea promueve el intercambio de mejores prácticas y testifica su preocupación en materia de Seguridad Vial mediante propuestas y observaciones transmitidas al Parlamento Europeo.

## **5 CONCLUSIONES**

El esfuerzo del PESV 2003-2006 ha logrado disminuir el número total de personas fallecidas en accidentes de tráfico un 43%.

El descenso de las personas fallecidas en accidente de tráfico en carretera a lo largo de la última década es incuestionable. Ahora bien se está produciendo una resistencia importante en el descenso de las personas fallecidas a 30 días en zona urbana.

El incremento en el uso de los dispositivos de seguridad, en particular del cinturón de seguridad, ha sido uno de los logros del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006 más importantes debido a su repercusión a la hora de evitar muertes en accidentes de tráfico.

La distribución de las personas fallecidas por tipo de persona confirma que la tendencia descendente es desigual, manifestando la evolución de los atropellos una cierta

resistencia al descenso. Es importante destacar la gravedad de las consecuencias de los atropellos si los comparamos con otros tipos de accidentes (alta proporción de personas heridas de gravedad y de víctimas mortales). El colectivo que ha experimentado la mayor mejora es el de los adolescentes y jóvenes, logrando reducir en un 60% el número de personas conductoras de turismos muertas y heridas graves en accidentes de tráfico entre 17 y 30 años

El cambio en los hábitos en la conducción se ha visto reflejado en un paulatino descenso del abuso de alcohol en la conducción, logrando reducir el porcentaje de alcoholemias positivas por número de constante de controles en vía interurbana en un 39% respecto al año 2003.

A la luz de los resultados obtenidos, reducción de la siniestralidad y de la gravedad de los accidentados en la CAPV, podemos constatar que la puesta en marcha de los planes estratégicos de seguridad vial que abarcan desde el periodo 2003 hasta el presente año han sido un elemento clave en el desarrollo de estrategias y actuaciones. Medidas cuya eficacia ha sido posible, entre otros, fundamentalmente por el alto nivel de compromiso de los distintos agentes implicados.

El modelo que se está desarrollando en el País Vasco sienta sus bases en la participación de diferentes niveles de la Administración Pública, tanto a nivel regional como local y cuenta igualmente, con la participación de importantes agentes privados y grupos sociales como son: Asociación de Transportistas, Asociación de Autopistas, Asociaciones de automovilistas, Aseguradoras, Federaciones de Autoescuelas, etc. El compromiso de todos ellos, con la consecución de los objetivos fijados en el Plan, así como el trabajo conjunto desarrollado, tanto en grupos de trabajo de reflexión estratégica como en la implementación de medidas a través de actuaciones conjuntas, son los elementos determinantes de los resultados logrados hasta la fecha.

## **BIBLIOGRAFÍA:**

GOBIERNO VASCO, DIRECCIÓN DE TRÁFICO, 2003. **Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2003-2006**, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco 1ª Edición. Vitoria-Gasteiz.

GOBIERNO VASCO, DIRECCIÓN DE TRÁFICO, 2007. **Memoria Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2006**. Sólo en web.

GOBIERNO VASCO, DIRECCIÓN DE TRÁFICO, 2007. **Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV 2007-2010**, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco 1ª Edición. Vitoria-Gasteiz.

GOBIERNO VASCO, DIRECCIÓN DE TRÁFICO, 2008. **Memoria de Actuaciones e Informe de Evaluación 2007**. Sólo en web.

Los documentos de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco se encuentran en la red en el sitio:

<http://www.euskadi.net/trafikoa/indexes.html> -> Seguridad vial -> Planes estratégicos

Unión Europea, European Commission, 2008. CARE **Community database on Accidents on the Roads in Europe**. Sitio web:

[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road\\_safety\\_observatory/care\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/care_reports_en.htm)

OMS, (Organización Mundial de la Salud) WA 275, 2004. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito**. OMS. Ginebra.