

# **PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL. FUNDAMENTOS Y CASOS PRÁCTICOS**

**Jesús Monclús**

**Tel.: +34 91 581 5562. Fax: +34 91 581 5586**

**jmonclus@movilidad.org; jmonclus@cdti.es**

**Dirección: Calle Teruel 7, 4-B. E-28020 Madrid (España)**

**Elena de la Peña**

**Subdirectora General Técnica**

**Asociación Española de la Carretera**

**Tel.: +34 91 577 99 72**

**E-mail: edelapena@aecarretera.com**

**Dirección: Calle Goya 23, 4º Dcha.**

**E-28001 Madrid (España)**

**Maryam Luzárraga**

**Directora**

**Price Waterhouse Coopers**

**Tel.: +34 699 310 942**

**maryam.luzarraga.monasterio@es.pwc.com**

**Dirección: Gran Vía, 45.**

**E-48011 Bilbao (España)**

## **RESUMEN**

Este artículo presenta al lector el libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos”, el cual recopila las principales recomendaciones a nivel mundial sobre la necesidad y la estructura de estrategias de seguridad vial y, descendiendo al nivel práctico, analiza una treintena de casos de estudio de planes españoles e internacionales.

El objetivo del libro que resume este artículo es poner al alcance de los responsables, gestores y técnicos de la seguridad vial (en definitiva, todos aquellos profesionales implicados en la mejora sistemática y científica de la seguridad vial) una información que les resulte de utilidad a la hora de enfrentarse al diseño, dirección o valoración de actuaciones coordinadas (planes) de seguridad vial.

El libro está estructurado en cuatro partes principales: Seguridad Vial y Planes Integrales; Casos de Estudio en España; Casos de Estudio Internacionales; y Resumen y Conclusiones. A modo de ejemplo

de contenidos, el artículo resume dos de los capítulos del libro: las recomendaciones internacionales para la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial, por un lado, y el caso de estudio concreto del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010, por otro. El artículo se completa con una sección dedicada a los principales aspectos metodológicos claves a la hora de preparar e implementar planes estratégicos de seguridad vial.

**PALABRAS CLAVE:** planes, estrategias, política

## **1. INTRODUCCIÓN**

Como indica la OMS, “la seguridad vial no es accidental” (WHO, 2004): hay que provocarla y, lo que es más importante, es preciso planificarla con esmero mediante planes estratégicos de seguridad vial. El concepto “plan” puede definirse como un conjunto de acciones coordinadas entre sí con el objetivo de alcanzar una meta común. El calificativo “estratégico” implica una planificación a medio-largo plazo, de modo que se disponga de tiempo suficiente para la introducción de medidas de seguridad vial de gran impacto estimado y cuya implementación requiera normalmente varios años. Los planes estratégicos multidisciplinares constituyen el instrumento básico de planificación y de coordinación de todos los trabajos tanto en su dimensión vertical (entre los distintos niveles de la administración estatal, regional, provincial y municipal) como horizontal (entre los diferentes ministerios o consejerías implicadas, entre diferentes regiones o provincias o entre los diferentes agentes privados o sociales).

El libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos” recopila las principales recomendaciones a nivel mundial sobre la necesidad y la estructura de las estrategias de seguridad vial y, descendiendo al nivel práctico, analiza una treintena de casos de estudio de planes estratégicos españoles e internacionales. La aspiración de la obra es resultar útil para todos aquellos profesionales implicados en la mejora sistemática y desde bases científicas de la seguridad vial. El libro ha contado con el patrocinio y apoyo institucional de la Dirección General de Tráfico española.

El presente artículo tiene como aspiración divulgar muy resumidamente los contenidos del libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos” de modo que éste pueda convertirse en material de referencia para aquellos profesionales implicados en la gestión científica de la seguridad vial. El libro constituye una primicia mundial en tanto en cuanto ofrece amplia información y numerosos “secretos” extraídos de una treintena de planes estratégicos.

A continuación se expondrá cuál es la estructura general y los contenidos del libro sobre planes, llamándose la atención sobre lo que trata y lo que no trata el libro. A modo de ejemplo de contenidos, el artículo resume dos de los capítulos del libro: la sección dedicada a las recomendaciones internacionales sobre la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial, por un lado, y el caso de estudio concreto del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010, por otro. El artículo se completa con una sección dedicada a los principales aspectos metodológicos que es preciso tener en cuenta a la hora de preparar e implementar planes estratégicos de seguridad vial.

En línea con la responsabilidad compartida y con la siempre imprescindible colaboración en materia de seguridad vial, los autores de este artículo representan igualmente un ejemplo de colaboración privado-asociacional.

## **2. OBJETIVO Y ESTRUCTURA DEL LIBRO “PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL. FUNDAMENTOS Y CASOS PRÁCTICOS”**

El objetivo del libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos” consiste en contribuir a la mejora del conocimiento sobre la estructura y contenidos de los planes estratégicos de seguridad vial, tanto de aquellos desarrollados dentro de España como a nivel internacional. Con ello se pretende poner al alcance de los responsables, gestores y técnicos de la seguridad vial una información que les resulte de utilidad en el desempeño de sus labores de lucha contra los accidentes de

tráfico y también, y en última instancia, a la hora de enfrentarse al diseño, dirección o valoración de actuaciones coordinadas (en definitiva, a los planes) de seguridad vial.

El libro está estructurado en cuatro partes principales:

- Parte 1: Seguridad Vial y Planes Integrales.
- Parte 2: Casos de estudio en España.
- Parte 3: Casos de estudio internacionales.
- Parte 4: Resumen y conclusiones.

Cada una de las secciones se puede leer de modo independiente, en función de los intereses concretos del lector y sin que su nivel de comprensión o aprovechamiento de los contenidos se vea comprometido. En realidad, cada uno de los capítulos también se puede abordar independientemente. En el caso de que una sección concreta despierte el suficiente interés en el lector, éste podrá acudir a la sección de referencias, al final de cada capítulo, para identificar los documentos fuente o referencias y continuar de este modo profundizando en sus temáticas de interés.

La primera parte incluye (además de la presentación del libro, de su razón de ser, de su estructura y de la metodología utilizada para su elaboración) un repaso a las recomendaciones de diferentes organismos internacionales con reconocida solvencia por sus trabajos en pro de la seguridad vial. Entre dichos organismos se cuentan la Organización de las Naciones Unidas, la Prevención Rutera Internacional (PRI), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, el Banco Mundial, la Asociación Mundial de Carreteras, el Consejo Europeo de Ministros de Transporte... Esta sección inicial presta especial atención a una reciente revisión bibliográfica realizada por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (o European Transport Safety Council, [www.etsc.be](http://www.etsc.be)) en la que se plantea un completo marco metodológico para los trabajos de seguridad vial (ETSC, 2006). Esta primera sección finaliza con una

enumeración de los principales aspectos que deben considerarse a la hora de valorar, o de redactar, un plan o estrategia de seguridad vial.

La segunda parte se centra en la revisión de planes y estrategias de seguridad vial a nivel nacional. La metodología empleada, tanto en esta segunda parte como en la siguiente, es sencilla: el análisis de los casos de estudio más relevantes disponibles en la actualidad. El análisis está basado en los documentos publicados, y por tanto y por lo general fácilmente accesibles para el lector que contienen o, en ocasiones, resumen los diferentes planes de seguridad vial. Se presta atención tanto a los contenidos como al formato de presentación de éstos. El estudio de los casos incluye tanto las explicaciones relativas a los antecedentes y a las labores de preparación de las estrategias como determinados detalles (aquellos considerados más innovadores o efectivos) sobre los contenidos de éstas. Además de los documentos básicos de presentación de los planes, se analiza siempre que ello ha resultado posible otros documentos relacionados como, por ejemplo, los planes de actuaciones anuales, las revisiones o evaluaciones de las estrategias, los planes de choque, etcétera.

Además de los planes españoles y de otros documentos elaborados por la Dirección General de Tráfico española, la segunda sección analiza, entre otros, los casos de Cataluña, País Vasco, Castilla León, Galicia, Navarra, así como también los planes de las ciudades de Barcelona, Madrid y San Sebastián. La segunda parte del libro se completa con otros planes o guías que, a pesar de no tratarse de planes de seguridad vial propiamente dichos, sí que presentan relación, o aprovechamiento potencial, de cara a la prevención de accidentes o la movilidad: el Plan Integral de Atención a los Accidentes en Andalucía, la Guía para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, el Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza, la Estrategia y el Plan Nacional sobre Drogas 2000-2008, o el Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012.

La tercera parte del libro reproduce el planteamiento anterior pero, en este caso, volviendo la mirada hacia la escena internacional. Aquí el criterio de selección ha sido

priorizar aquellos países con mayor tradición en el campo de la seguridad vial, tradición que normalmente les sitúa entre los más seguros a nivel mundial. Como se puede intuir, es altamente probable que exista una cierta relación causa-efecto entre, por un lado, las menores cifras de siniestralidad vial y, por otro, la circunstancia de disponer de planes o estrategias que dirijan los esfuerzos para mejorar la seguridad vial de modo continuado y coordinado. Algunos de los países cuyos programas o planes de seguridad vial han sido revisados son Reino Unido, Holanda, Suecia, Australia, Nueva Zelanda, Canadá, Suiza y Estados Unidos. También se incluyen, normalmente con menor extensión, determinados casos, como el francés, en los que las mejoras en seguridad vial han sido notables en los últimos años. Como no podría ser de otro modo, dada su notable influencia tanto a nivel internacional como dentro de España, se presta especial atención en esta parte del libro a los principales documentos sobre planes y estrategias de seguridad vial publicados por la Unión y la Comisión Europea.

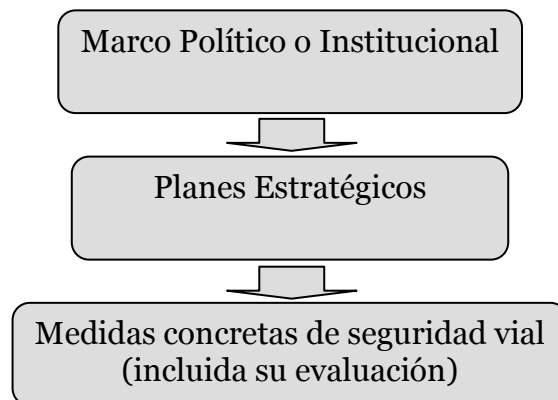
La parte final, y cuarta, de este libro resume los principales aspectos tratados en las secciones anteriores y propone una serie de conclusiones que pretenden ayudar a que los planes y estrategias de seguridad vial sean cada vez más efectivos y eficientes. El libro se completa con otras secciones adicionales como una lista de páginas Web de interés o los anexos con las tasas de siniestralidad de las Comunidades Autónomas españolas y de los principales países desarrollados.

Al final de este artículo se incluye un anexo con el índice completo del libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos”.

### 3. DE LO QUE TRATA Y DE LO QUE NO TRATA EL LIBRO

De un modo muy general se podría distinguir entre tres niveles posibles de actuación en materia de seguridad vial:

- Un marco político e institucional, o nivel superior, que define las condiciones de contorno en las que se desarrollan todas las actuaciones de seguridad vial.
- Los planes o estrategias de seguridad vial en donde se articulan y coordinan las diferentes actuaciones, y en donde se indican las líneas maestras de funcionamiento del sistema de seguridad vial.
- Y, en tercer lugar, las medidas concretas de seguridad vial, incluidos su diseño, implementación y evaluación.



**Ilustración 1. Posibles niveles de actuación en materia de seguridad vial**

En el primer nivel se incluirían aspectos como las competencias administrativas, la financiación de la seguridad vial, la lista de instituciones activas en la lucha contra los accidentes de tráfico y todas sus interrelaciones, la legislación de tráfico y seguridad vial, etcétera. En el tercer nivel se analizaría el potencial de reducción de la siniestralidad vial ofrecido por cada una de las medidas de seguridad vial disponibles; un ejemplo de trabajo exhaustivo a este nivel lo constituye el manual noruego de medidas de seguridad vial (Elvik y Vaa, 2006). Por último, el nivel intermedio, el cual

constituye una capa interpuesta entre el nivel superior político-organizacional y el nivel inferior con las medidas concretas de seguridad vial, es precisamente el objeto del libro. Dicho con otras palabras, el libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos” analiza los planes o estrategias de seguridad vial pero no entra a valorar ni los detalles relativos a los aspectos organizacionales de la seguridad vial ni las particularidades de las diferentes medidas contra los accidentes de tráfico.

#### **4. RECOMENDACIONES INTERNACIONALES EN LA ELABORACIÓN DE PLANES**

A modo de ejemplo de contenidos que pueden encontrarse en el libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos” a continuación se ofrece la siguiente lista de diez ingredientes básicos de los planes de seguridad vial, lista que resulta de la citada revisión de recomendaciones internacionales para la elaboración de los planes desarrollada a lo largo de cerca de cien páginas del libro:

1. Justificación general de la necesidad de un plan. La justificación, como se acaba de indicar en la sección anterior, debe partir de razonamientos epidemiológicos. Conseguir un adecuado nivel de concienciación, y demanda social, constituye probablemente el principal prerrequisito para los trabajos de seguridad vial. Los medios de comunicación y, sobre todo, las asociaciones de víctimas son actores fundamentales para generar y mantener dicho nivel de concienciación, en primera instancia, y de rechazo frontal a los accidentes, en segundo término.
2. Determinación de objetivos de seguridad vial concretos, ambiciosos pero realistas, y limitados no exclusivamente al número de fallecidos. Al tratarse de un aspecto crítico y fundamental en la elaboración de los planes o estrategias, la determinación de los objetivos puede encargarse a una comisión de elaboración del plan estratégico.
3. Justificación individual de medidas a partir del análisis de datos de siniestralidad.

4. Asignación clara de las responsabilidades relativas a la financiación, la ejecución y el seguimiento de las medidas.
5. Presencia de indicadores de seguimiento o de progreso.
6. Estimación de la eficacia esperada de las medidas.
7. Estimación del coste final de las medidas o, en otras palabras, cálculo del presupuesto económico del plan.
8. Estimación de los efectos “colaterales” de las medidas: por ejemplo en el medioambiente, en la movilidad y en la economía.
9. Análisis de los riesgos o amenazas que pueden influir en los resultados finales, o en el éxito, del plan. En este punto se pueden incluir igualmente los “factores clave para el éxito”.
10. Mecanismos de control y seguimiento (o evaluación) de las medidas, incluida la publicación de informes de progreso. Para el seguimiento y gestión del día a día de la implementación de la estrategia se precisa normalmente la creación de un equipo profesionalizado o de una oficina de gestión del plan. Para disponer de un control o evaluación lo más objetivo posible de la evolución del plan es aconsejable disponer de una comisión de seguimiento externa que sea independiente de la oficina de gestión del plan.

## **5. UN EJEMPLO DE CASO DE ESTUDIO: EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DE GALICIA**

En esta sección del artículo se presenta, de modo muy resumido, uno de los planes de seguridad vial revisados en el libro “Planes de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos”: el plan de Galicia en España. Galicia ha sido históricamente una de las Comunidades Autónomas españolas más complejas en cuanto a patrones de movilidad y retos relacionados con la seguridad vial. En el año 2005 fallecieron en Galicia más de 350 personas en accidentes de circulación. En 2006 Galicia presentó su primer plan integral de seguridad vial denominado “Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010”

(Xunta de Galicia, 2005). El plan fue elaborado con el apoyo técnico de la Asociación Española de la Carretera (AEC).



**Ilustración 2. Imagen visual del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010**

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010 cuenta con un índice que comprende las siguientes once secciones:

1. Introducción.
2. Contexto internacional y estatal en materia de seguridad vial.
3. Contexto político de Galicia en el marco de la seguridad vial.
4. Particularidades de la Comunidad Autónoma de Galicia y su influencia en la seguridad vial.
5. Cifras de accidentalidad.
6. Una nueva visión de la seguridad vial.
7. La filosofía del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010.
8. Objetivos del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010.
9. Metodología del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010.
10. Ámbitos de actuación e iniciativas en materia de seguridad vial.
11. Líneas estratégicas del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010.

El plan de seguridad vial de Galicia introduce una nueva **visión** de la seguridad vial en la región. La visión se centra en reconocer que es necesario prestar especial atención a la reducción de la gravedad de los accidentes, y ello partiendo del presupuesto de que

en muchas ocasiones es inevitable que se produzca un siniestro. Así, por ejemplo, se indica claramente la importancia de que exista una zona próxima a la vía libre de obstáculos o, en su defecto, dotada del sistema de contención apropiado. La visión también asume que es necesario considerar que “los accidentes y las víctimas se suman”, en lugar de medir únicamente los logros en la mejora de la seguridad vial. Así, esta sección destinada a la visión de la seguridad vial incluye las cifras acumuladas de víctimas y fallecidos entre 1981 y 2005. El notable dinamismo de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico en la Comunidad Gallega muy probablemente esté detrás de este poco frecuente modo de considerar la “inseguridad” vial.

Las líneas estratégicas contempladas en el plan gallego de seguridad vial 2006-2010 son las siguientes:

1. Potenciación de la educación y formación vial en todos los sectores de la sociedad.
2. Fomento de conductas más responsables: concienciación de los usuarios.
3. Fomento del transporte público para evitar que la movilidad gallega sea dependiente en gran medida del transporte privado.
4. Mejora de la seguridad de los vehículos, incidiendo en su óptimo mantenimiento y en el creciente uso de las nuevas tecnologías.
5. Mejora de la seguridad de las infraestructuras.
6. Impulso a la formación vial laboral como instrumento para fomentar las conductas seguras y el respeto a las normas.
7. Apoyo a la investigación en seguridad vial, planteando la participación de diferentes entidades de la Xunta de Galicia en la elaboración de proyectos específicos de investigación. Se contempla tanto la financiación autonómica de este tipo de proyectos como la participación en otros promovidos en los ámbitos estatales y europeos.
8. Mejora de la atención post-accidente, en particular reducción de los tiempos de asistencia y mejora de la asistencia sanitaria.
9. Otras iniciativas.

La metodología seguida para la elaboración del plan gallego se ha fundamentado en siete soportes principales, tal y como se muestra en la gráfica siguiente (Xunta de Galicia, 2005): análisis de la movilidad e identificación de los aspectos característicos gallegos; análisis de la accidentalidad en Galicia e individualización de los problemas más destacados en materia de seguridad vial; recopilación y análisis de la documentación existente en relación a políticas de seguridad vial; entrevistas con los agentes implicados (consejerías, fuerzas policiales, asociaciones y otros tipos de agentes); puesta en común por parte de cada una de las Consellerías de la Xunta de las iniciativas contempladas, y generación de flujos de intereses comunes; elaboración del plan 2006-2010; y, por último, seguimiento del mismo. Esta metodología se representa en el propio documento elaborado por la Xunta gallega del siguiente modo:



Gráfico 7: Método de trabajo del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010.

### Ilustración 3. Metodología de elaboración del Plan de Seguridad Vial de Galicia

El Plan de Seguridad Vial 2006-2010 persigue como objetivo general la reducción de un 40% en el número de fallecidos en accidentes de tráfico en el periodo indicado, tomando el año 2005 como referencia de partida. Se trata de un objetivo ambicioso que

está alineado con los objetivos planteados tanto por la Unión Europea como por la Dirección General de Tráfico española. Asimismo, teniendo en cuenta el patrón de accidentalidad propio de Galicia, se definen un conjunto de objetivos cuantitativos específicos, indicándose además con claridad los datos del año base que se emplea como referencia y los valores objetivo que se pretenden alcanzar en el año 2010.

Una de las secciones centrales del documento se dedica a describir los ámbitos de actuación e iniciativas concretas en materia de seguridad vial. En total se definen 29 ámbitos de actuación, entre los cuales se pueden destacar:

- El fomento del transporte público.
- La seguridad de los conductores profesionales.
- Las necesidades de seguridad en el transporte de viajeros.
- Los médicos como asesores de seguridad vial.
- El apoyo a las víctimas tras los accidentes.
- Los problemas de seguridad en travesías.
- La conservación de las carreteras de bajo tráfico.
- Los accidentes por salidas de vía.
- La seguridad en condiciones meteorológicas adversas.
- Las auditorías de seguridad vial, adelantándose a los requerimientos de la futura directiva europea de gestión de la seguridad en las vías de circulación.
- La seguridad en el sector de la pesca y en el entorno portuario.
- La accidentalidad en el entorno agrícola y su prevención.
- La siniestralidad por atropello de fauna.
- La seguridad en recintos singulares: puertos, áreas industriales, urbanizaciones, parques empresariales.
- La vigilancia del estado de las carreteras por parte de las patrullas de conservación de las vías.

Como en el resto de casos de estudio revisados en el libro sobre planes de seguridad vial, el capítulo correspondiente incluye diversas menciones a las medidas concretas de seguridad vial consideradas como más innovadoras o efectivas.

La ficha resumen del plan gallego de seguridad vial se muestra a continuación (el libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos” incluye una ficha similar para cada uno de los cerca de 30 planes analizados):

**Tabla 1. Ficha resumen del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010**

Nombre del plan	Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010
Periodo cubierto	2006-2010
Objetivos numéricos	Sí, reducción de un 40% en el número de víctimas mortales en el periodo 2005-2010 (en coherencia con el objetivo europeo de reducción de fallecidos en un 50% entre 2001 y 2010).
Número de medidas	73
Número de páginas del documento	126
Justificación general del plan	Sí.
Justificación individual de medidas	Sí, en la mayor parte de las medidas.
Asignación de responsabilidades	Sí, aunque principalmente a nivel de Consejerías.
Indicadores de seguimiento	Solamente indicadores de actividad.
Evaluación del plan	No.
Estimación de la eficacia de medidas	No.
Estimación del coste de las medidas	Sí, en algunos casos.
Estimación de efectos colaterales	No.
Análisis de riesgos/amenazas al plan	No.

## **6. REFLEXIÓN FINAL SOBRE ASPECTOS METODOLÓGICOS VITALES EN LA ELABORACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE PLANES ESTRATÉGICOS**

### **6.1 La estrategia y la seguridad vial: Un marco metodológico en evolución**

La orientación estratégica y la metodología para abordar el diseño de políticas para la promoción de la seguridad vial han evolucionado notablemente en la última década, impulsadas, entre otros factores, por el liderazgo político, el compromiso social de agentes públicos y privados y la mejora de los sistemas de información. Esta evolución no ha sido uniforme en todos los países o zonas geográficas, ya que la dimensión de la problemática de la seguridad vial y la agenda política y social han condicionado las prioridades de actuación de las distintas administraciones. Aún así, podemos distinguir tres etapas claramente diferenciadas en la planificación de estrategias de seguridad vial.

Durante la década de los años ochenta la planificación estratégica se limitaba principalmente a la elaboración de planes que simplemente aglutinaban medidas muy diversas provenientes de distintos agentes, podemos denominar a estos planes “planes sumatorios”. Estos planes contaban con grandes carencias a nivel metodológico y estratégico en lo referente a la definición de objetivos estratégicos, a la integración de medidas, a la potenciación de sinergias, falta de priorización y desconocimiento del impacto y por tanto de la eficacia de las acciones, así como, una ausencia de mecanismos de control y seguimiento.

En la década de los noventa comienza una nueva etapa en lo referente a la definición de estrategias de seguridad vial, caracterizada por la inclusión de las cuestiones de seguridad vial en la agenda política de los gobiernos y el impulso de organismos internacionales como la OMS y la Unión Europea, potenciando el estudio de la

accidentalidad y el análisis en profundidad de las víctimas derivadas del tráfico. En este periodo, las estrategias de seguridad vial desarrollan medidas especialmente dirigidas a reducir los principales factores de riesgo, medidas que han sido muy eficaces ya que partían de una situación muy precaria.

Las medidas de primera generación son aquellas que se aplican a entornos en los cuales las vías no cumplen criterios homogéneos de seguridad, los vehículos no cuentan con sistemas de protección adecuados, existe un bajo nivel de formación y el grado de control de la seguridad vial por parte de las administraciones es bajo.

Las medidas de primera y las de segunda generación, éstas últimas con una mayor utilización de la innovación y desarrollo tecnológico, actúan en estas áreas y son de una alta eficacia, disminuyendo la accidentalidad y la mortalidad, logrando entornos con vías homogéneas y seguras, vehículos con sistemas de seguridad avanzados, administraciones que utilizan tecnologías para la gestión y control del tráfico y proporcionando formación y concienciación a los usuarios.

Cumplidos estos objetivos, el ritmo de disminución de la accidentalidad es menor, las medidas desarrolladas y la orientación metodológica se tornan insuficientes y surgen nuevos paradigmas de seguridad vial como la “visión cero”.

La “visión cero” surge a final de los años noventa como un enfoque estratégico de seguridad vial que plantea el transporte como una cuestión de salud pública que afecta al conjunto de la sociedad. Este enfoque estratégico acepta que un determinado nivel de accidentes es inevitable y por tanto, es prioritario centrar los esfuerzos en disminuir las consecuencias de los mismos mediante el diseño de estrategias integradas destinadas a minimizar la mortalidad y las lesiones graves en caso de accidente por encima de cualquier otra consideración.

## **6.2 Factores clave en la orientación metodológica:**

A la hora de realizar una planificación estratégica de las políticas de seguridad vial es imprescindible considerar determinados factores clave que posibilitarán el éxito de dicha estrategia. Los principales factores clave a considerar son los siguientes:

- Implicación del mayor número de agentes implicados en materia de Seguridad Vial, tanto públicos como privados, para facilitar una actuación integral y coordinada de las distintas actuaciones y medidas.
- Segmentación de los colectivos receptores de las actuaciones a través de una aproximación metodológica orientada a la resolución de problemáticas concretas: peatones, motoristas, transportistas, jóvenes, menores, velocidad, alcohol, uso de dispositivos de seguridad, vías secundarias, entre otros.
- Potenciación de la actuación integral desde distintos ámbitos, principalmente desde las áreas de: educación, formación, vigilancia y control, acondicionamiento y servicios, campañas divulgativas e investigación. La actuación integral ayuda a lograr un mayor grado de eficacia en la implantación de las actuaciones y proyectos diseñados.
- Identificación de objetivos específicos y cuantificables que permitan medir y controlar los resultados de las actuaciones y proyectos propuestos.
- Gestión eficaz del cumplimiento de las actuaciones y proyectos diseñados, flexibilidad y adaptación a la realidad cambiante y capacidad de reflexión estratégica.
- Seguimiento, control y evaluación de la evolución de las problemáticas y de la eficiencia de las actuaciones de seguridad vial mediante el análisis y comparación de datos a través de un panel de indicadores que permitan una observación constante de la realidad y una continua reflexión sobre la eficacia de las medidas adoptadas.

### 6.3 Orientaciones y nuevos enfoques

El diseño de políticas de seguridad vial ha de combinar los factores claves antes descritos, la realidad social del entorno y las tendencias que en materia de seguridad vial se están desarrollando. Estas nuevas tendencias ya se están planteando y concretando en los países que pueden tener la consideración de “referentes” y consisten principalmente en:

- Una mayor consideración de la problemática de seguridad vial como una cuestión de salud pública que debe ser comprendida por el conjunto de la sociedad, contemplando el derecho de todos los ciudadanos a una movilidad segura.
- Considerar las políticas de seguridad vial de una manera integrada con el resto de políticas públicas, en particular en todo lo referente a la movilidad, sostenibilidad e inclusión social.
- Destinar cada vez mayor recursos y esfuerzos hacia el análisis y la investigación de los accidentes. Sólo la comprensión de las causas de cada uno de los accidentes posibilita la definición y priorización de actuaciones destinadas a problemáticas cada vez más concretas. Las políticas generalistas deben dejar paso a políticas específicas para problemáticas determinadas.
- Una creciente consideración de la problemática en el entorno urbano. En muchos casos las estrategias de seguridad vial han enfocado sus esfuerzos hacia la larga y media distancia. La complejidad de la movilidad en el entorno urbano tomará cada vez un mayor peso en la definición de estrategias de seguridad vial.
- Un marco legal en continua evolución, que considere los delitos contra el tráfico con rigor y transmita a la sociedad la ilegalidad de los comportamientos irresponsables.
- El establecimiento de objetivos cuantificables cada vez más ambiciosos y concretos, que vengán acompañados de sistemas claros de evaluación y control del cumplimiento de los mismos.

- Una creciente colaboración público-privada que facilite el intercambio de mejores prácticas. Las mejoras prácticas deben ser adaptadas a la realidad concreta de cada entorno.

Todas estas reflexiones tienen su reflejo en el mapa de articulación estratégica y en los mecanismos de implantación de la estrategia definida. En este marco el liderazgo político, el desarrollo operativo de las actuaciones, la coordinación y la concentración de esfuerzos entre los agentes públicos, privados e incluso sociales constituyen, todos ellos, una premisa ineludible que condiciona el éxito y el cumplimiento de los objetivos fijados.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- Elvik, R, Vaa, T. (2006). ***El Manual de Medidas de Seguridad Vial***. Traducción al castellano del libro original "***The Handbook of Traffic Safety Measures***. Elsevier, 2004". Editado por la Fundación FITSA y traducido por J. Monclús. ISBN 84-611-4309-4.
- ETSC (2006). ***A Methodological Approach to National Road Safety Policies***. European Transport Safety Council. Brussels.
- Monclús, J. (2007). ***Planes Estratégicos de Seguridad Vial***. Fundamentos y Casos Prácticos. Editorial ETRASA, Madrid. ISBN: 978-84-96105-90-4.
- WHO, 2004. ***World report on road traffic injury prevention***. Edited by M. Peden et al. World Health Organization. ISBN 92 4 156260 9. Obtenido el día 5 de junio de 2006. Sitio web: [www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world\\_report/en/](http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/) y en castellano en [whqlibdoc.who.int/paho/2004/927531599X.pdf](http://whqlibdoc.who.int/paho/2004/927531599X.pdf).
- Xunta de Galicia (2005). ***Plan de Seguridad Vial de Galicia 2006-2010***.

# **ANEXO I: ÍNDICE DEL LIBRO “PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL. FUNDAMENTOS Y CASOS PRÁCTICOS”**

Palabras de bienvenida del Director General de Tráfico, Pere Navarro  
Prólogo del European Transport Safety Council – ETSC

## **PARTE 1: SEGURIDAD VIAL Y PLANES INTEGRALES**

Capítulo 1.1: Introducción

Capítulo 1.2: Seguridad Vial y Planes Estratégicos

Capítulo 1.3: Un marco metodológico para políticas de seguridad vial

Capítulo 1.4: Elementos Clave en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

## **PARTE 2: CASOS DE ESTUDIO EN ESPAÑA**

Capítulo 2.1: Planes Españoles de Seguridad Vial

Capítulo 2.2: Planes Catalanes de Seguridad Vial

Capítulo 2.3 Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco

Capítulo 2.4 Plan Estratégico de Seguridad Vial de Navarra

Capítulo 2.5 Plan Estratégico de Seguridad Vial de Castilla León

Capítulo 2.6 Plan Estratégico de Seguridad Vial de Galicia

Capítulo 2.7 Plan Global de Seguridad Vial de Valencia

Capítulo 2.8: Plan Municipal de Seguridad Vial de Barcelona

Capítulo 2.9: Estrategia de Seguridad Vial de Madrid

Capítulo 2.10: Estrategia de Seguridad Vial de San Sebastián-Donostia

Capítulo 2.11: Otros planes españoles

## **PARTE 3: CASOS DE ESTUDIO INTERNACIONALES**

Capítulo 3.1: Las Políticas de Seguridad Vial en la Unión Europea

Capítulo 3.2: Estrategia de Seguridad Vial de Australia

Capítulo 3.3: Programa de Seguridad Vial de Austria

Capítulo 3.4: Estrategia de Seguridad Vial de Canadá

Capítulo 3.5: Programas Nacionales de Seguridad Vial en Dinamarca

Capítulo 3.6: El Programa Finlandés de Seguridad Vial 2001-2005

Capítulo 3.7: Estrategia de Seguridad Vial de Noruega

Capítulo 3.8: Estrategia de Seguridad Vial de Nueva Zelanda

Capítulo 3.9: Estrategia de Seguridad Vial del Reino Unido

Capítulo 3.10: El Programa de Acción suizo “Via Sicura”

Capítulo 3.11: Otras estrategias internacionales

## **PARTE 4: RESUMEN Y CONCLUSIONES**

Capítulo 4.1: Resumen

Capítulo 4.2: Desarrollo futuros en los planes estratégicos de seguridad vial

Capítulo 4.3: Propuesta final de “check-list” para planes estratégicos

## **ANEXOS:**

Cifras de mortalidad por Comunidades Autónomas

Lista de abreviaturas y acrónimos

Sobre el autor

Cifras de mortalidad por países

Páginas Web sobre seguridad vial

## **ANEXO II: CURRICULUM VITAE DE LOS AUTORES**

Jesús Monclús es autor del libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y Casos Prácticos”. Doctor Ingeniero Industrial, durante su carrera profesional ha trabajado en Centro Zaragoza, el Real Automóvil Club de España, la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil y el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio español. Elena de la Peña es Subdirectora General Técnica de la Asociación Española de la Carretera y su experiencia incluye la elaboración de varios planes regionales españoles de seguridad vial. Maryam Luzárraga es Directora en Price Waterhouse Coopers responsable de seguridad vial y ha sido coautora de varios planes estratégicos de seguridad vial, destacando el Plan Nacional de Seguridad Vial 2005-2008 de España y el Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco.