2021
2025

PLAN ESTRATÉGICO
DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN EUSKADI

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

Índice

0.0 Introducción

0.1 Presentación 05
0.2 Estructura del Plan 06

1.0 Marco de referencia

1.1 El reto global de la seguridad vial: la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible 08
1.2 El Plan de Acción Estratégico sobre seguridad vial 2021-2030 de la Unión Europea 09
1.3 Los objetivos mundiales para el año 2030: la Declaración de Estocolmo 10

2.0 El estado del tráfico y la seguridad vial en Euskadi

2.1 El tráfico en Euskadi 12
2.2 Accidentalidad en Euskadi 16
2.3 Accidentalidad según género 23
2.4 Accidentalidad por grupos de edad 24
2.5 Accidentalidad en entornos urbanos 28
2.6 Colectivos vulnerables 30
2.7 Accidentalidad en desplazamientos *in itinere* e *in mision* 39
2.8 Causas de la accidentalidad 41

3.0 Conclusiones y análisis integrado

3.1 Conclusiones 45
3.2 Análisis integrado 46

4.0 Despliegue estratégico

4.1 Introducción 49
4.2 Misión, Visión, Principios y Retos estratégicos 50
4.2.1. Misión 51
4.2.2. Visión 51
4.2.3. Principios 52
4.2.4. Retos estratégicos 54
4.3 Plan de acción 55
4.3.1. Líneas estratégicas 55
4.3.2. Iniciativas y acciones 60
4.4 Modelo de Gestión del Plan 66
4.4.1. Gobernanza del Plan 66
4.4.2. Seguimiento y evaluación del Plan 68
4.4.3. Cuadro de mando estratégico 68

5.0 Financiación del Plan 72

Anexo: Declaración de Estocolmo 76

0.0 Introducción

0.1 Presentación

Liderado desde la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, el presente documento recoge los aspectos más importantes del proceso de análisis y reflexión llevado a cabo sobre la situación del tráfico y la seguridad vial en Euskadi, con vistas a marcar las principales orientaciones estratégicas para el horizonte 2025.

Como resultado de este proceso, se presenta el **Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible en Euskadi 2021-2025**, un ambicioso plan, alineado con las directrices marcadas por el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, para cuyo éxito se necesitará de la colaboración de todos los agentes públicos y privados implicados con el reto de la seguridad vial, y que identifica una aspiración clara: reducir la accidentalidad con una ***Visión Cero*** **víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico** y, con ello, situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de personas fallecidas y heridas graves.

El presente documento recoge los resultados de este proceso de reflexión llevado a cabo a lo largo de 2020 bajo las siguientes premisas:

VISION ZERO

- Un Plan que **asume los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** adoptados por la Asamblea General de las Naciones Unidas y plasmados en la Agenda Euskadi 2030.
- Un Plan alineado con los compromisos adoptados en la Declaración de Estocolmo de febrero de 2020 para la próxima década de acción, donde se plantea **la seguridad vial como un reto global,** con un enfoque de *sistema seguro*, en el que no hay personas fallecidas y lesionadas graves como consecuencia de accidentes de tráfico.
- Un Plan que plantea la **necesidad de llegar a acuerdos** interdepartamentales, interinstitucionales y público-privados que garanticen la senda hacia el cumplimiento estratégico de la *Visión Cero* en Euskadi.
- Un Plan capaz de rentabilizar al máximo el **conocimiento, la experiencia, competencias y capacidades de los diferentes agentes,** asumiendo cada uno el rol que le corresponde.
- Un **Plan Participado**, en el que se ha contado con la opinión y reflexión de las víctimas, de la Fiscalía de Seguridad Vial, la Ertzaintza a través de las Unidades Territoriales de Tráfico y Jefatura Central de Tráfico, con la dirección de Juventud, la Universidad Pública Vasca y otros agentes comprometidos con la seguridad vial.
- Un **Plan ambicioso, pero realista y factible,** capaz de plantear apuestas y renuncias y concebido como una herramienta útil de gestión.
- Un **Plan desplegable en planes anuales** (planes de gestión) que se ajusten a la realidad, requerimientos y condicionantes del momento, teniendo en cuenta el impacto y resultados obtenidos.

0.2 Estructura del Plan

El Plan se estructura en cuatro partes fundamentales:

1. La primera de ellas contiene el **marco de referencia** que constituye la política internacional en materia de Seguridad Vial.

2. La segunda parte recoge las magnitudes básicas, referidas fundamentalmente a la **evolución de la accidentalidad** en Euskadi y al análisis por colectivos vulnerables.

3. La tercera parte del documento recoge un **análisis integrado**, en el que se sintetizan las conclusiones en una matriz DAFO en materia de tráfico y seguridad vial en Euskadi.

4. La cuarta parte recoge las **bases estratégicas** de la seguridad vial en Euskadi, esto es, la Misión, Visión y Principios del Plan, los Retos estratégicos así como el **plan de acción** que se define para dar respuesta al reto de la seguridad vial en Euskadi. Así mismo, recoge el **Modelo de Gestión** a través del cual se articulará el seguimiento y evaluación permanente del plan.

El presente Plan asume plenamente los contenidos y preceptos de la Ley 4/2005 para la Igualdad, de Mujeres y Hombres, y que hace suyos los objetivos que se marcan en el "VII Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres en la CAE" y, en concreto, en el "Plan para la Igualdad de Mujeres y Hombres del Departamento de Seguridad (2018-2021)".

1.0 Marco de referencia

1.1 El reto global de la Seguridad Vial: la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible

La seguridad vial se ha convertido en una parte integral del movimiento para el desarrollo sostenible a largo plazo en nuestras sociedades. La evolución demográfica y los cambios que afectan a la movilidad personal plantean retos adicionales a los que debemos dar respuesta.

Es una evidencia que, ya desde hace unos años, la seguridad vial se ha convertido en una cuestión clave a abordar desde la agenda política. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), un millón trescientas cincuenta mil personas fallecen cada año como consecuencia de un accidente de tráfico en el mundo (3.700 personas al día). Los accidentes de tráfico son, de hecho, la principal causa de muerte de niños/as y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad.

Las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030 constituyen una epidemia y una crisis que deben prevenirse. Por ello, entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible aprobada por la ONU, se explicitan varios objetivos relacionados con la seguridad vial y la movilidad segura y sostenible:

THE GLOBAL GOALS

Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades

- **Meta 3.6:** *Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.*

Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

- **Meta 11.2.** *Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y todas y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.*

La inclusión, por tanto, de objetivos específicos en materia de seguridad vial dentro de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible supone una responsabilidad global tanto para los gobiernos como para el ámbito privado y una palanca esencial para muchos otros objetivos de sostenibilidad.

1.2. El Plan de Acción Estratégico sobre Seguridad Vial 2021-2030 de la Unión Europea

Se estima que en la UE, por cada vida perdida, otras 5 personas sufren lesiones graves que trastocan sus vidas (alrededor de 120.000 personas en 2019). El coste externo de los accidentes de tráfico se ha estimado en unos 280.000 millones de euros, es decir, en torno al 2% del PIB de la UE.

Tomando como referencia los ODS definidos por Naciones Unidas, la Unión Europea también ha fijado, en el marco de su política de seguridad vial para el periodo 2021-2030, los objetivos de reducción del 50% de muertes y, por primera vez, también de lesiones graves.

Para contribuir al logro de estos objetivos, la Comisión propone un marco común para la seguridad vial a lo largo del período 2021-2030, acompañado de un plan de acción que recoge, entre otras acciones:

1. **Carreteras y arcenes seguros:** El enfoque del «Sistema Seguro» implica adaptar las carreteras, su diseño, su trazado y los límites de velocidad, de manera que los accidentes no provoquen muertes ni lesiones graves. La Comisión propone revisar la Directiva sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias para exigir una mayor transparencia y la identificación de los riesgos existentes en toda la red.

2. **Mejora de la gobernanza de la seguridad vial:** Para contrarrestar la tendencia al estancamiento que presentan los datos relativos a la seguridad vial en la UE se necesita el nuevo enfoque del «Sistema Seguro». Este planteamiento conlleva el establecimiento de objetivos claros y requiere una acción concertada de todos los sectores y para todas las personas usuarias de la red viaria en el marco de una estructura de gobernanza mejorada.

3. **Uso seguro de las carreteras:** El comportamiento de las y los usuarios de la red viaria (velocidad, utilización del cinturón de seguridad o el casco, consumo de alcohol u otras drogas, distracciones al volante o a pie) es crucial en la prevención de los accidentes graves. La propuesta de revisión del Reglamento sobre la seguridad general y la seguridad de los peatones promete importantes beneficios en términos de seguridad (sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad, tecnología de reconocimiento de la somnolencia o interfaces normalizadas para dispositivos de bloqueo en caso de consumo de alcohol).

4. **Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia:** Una atención eficaz tras un accidente, incluido un transporte rápido al centro adecuado por parte de personal cualificado, reduce las consecuencias de las lesiones sufridas. En este contexto, los efectos del despliegue de eCall, el sistema automatizado de llamada de emergencia en caso de accidente, deben ser objeto de un estrecho seguimiento.

5. **Adaptación de la seguridad vial a situaciones futuras:** La conectividad y la automatización ofrecen un enorme potencial para la seguridad vial a largo plazo, si bien es preciso abordar sus riesgos, por ejemplo los relacionados con la ciberseguridad y el funcionamiento de los vehículos altamente automatizados en entornos de tráfico mixto. En consecuencia, como parte del paquete de movilidad, la Comisión propone una estrategia integral sobre la movilidad conectada y automatizada.

1.3. Los objetivos mundiales para el año 2030: la Declaración de Estocolmo*

La *Visión Cero* con enfoque de Sistema Seguro es más integral y agrupa a todos los sectores e instituciones que pueden actuar para cambiar la tendencia y evitar accidentes en las carreteras con resultado de personas fallecidas o heridas graves.

En febrero de 2020 se celebró en Estocolmo la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, "Alcanzando los Objetivos Mundiales 2030". Esta Conferencia, impulsada por la Asamblea de Naciones Unidas, estuvo patrocinada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el gobierno de Suecia, y tuvo como objetivo principal discutir y plantear las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global del año 2021 al 2030.

La Conferencia culminó con la adopción de la "Declaración de Estocolmo", documento en el que se reafirma el compromiso para el cumplimiento de los objetivos recogidos en la Agenda 2030 y en el que se marcan las principales orientaciones hasta 2030 para mejorar la seguridad vial a nivel mundial.

Todo ello con el objetivo a largo plazo de aproximarse lo máximo posible al enfoque integrado de la Seguridad Vial: un enfoque de Sistema Seguro y *Visión Cero*, es decir, aspirar a las cero víctimas mortales en la carretera para 2050, objetivo que también es aplicable a las y los heridos graves.

Un enfoque que va más allá del factor humano individual como causa de los accidentes y sobre el que no se puede incidir más allá de campañas de comunicación, acciones de sensibilización e información, etc. Así, la renovada *Visión Cero* con enfoque de Sistema Seguro es más integral y agrupa a todos los sectores e instituciones que pueden actuar para cambiar la tendencia y evitar accidentalidad en las carreteras con resultado de personas fallecidas o heridas graves.

**Ver Anexo: Declaración de Estocolmo.*

2.0 El estado del tráfico y la seguridad vial en Euskadi

2.1. El tráfico en Euskadi

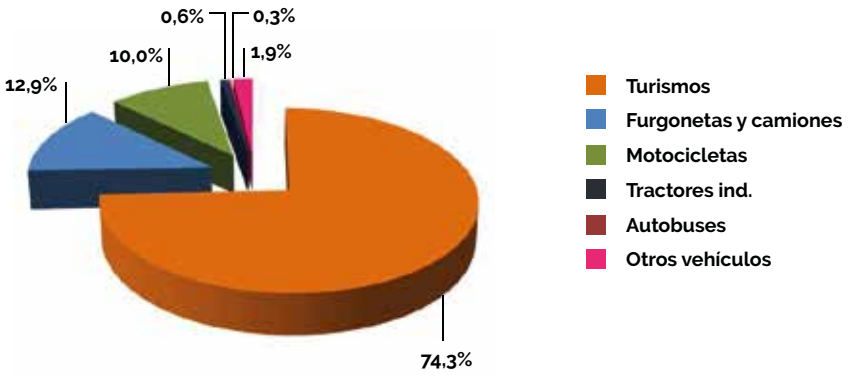
En el período 2015-2019 se ha incrementado tanto el parque de vehículos como el número de desplazamientos por las carreteras vascas. Ello ha hecho que el número de accidentes también haya aumentado, si bien el porcentaje con víctimas se ha mantenido relativamente estable.

Parque Móvil

Durante el periodo 2013-2019 el parque móvil de vehículos en la CAPV se ha incrementado en un 6,8%, alcanzando los casi 1,4 millones de vehículos. De ellos, el 74,3% son turismos, un 12,9% camiones y furgonetas mientras que las motocicletas representan el 10% del parque.

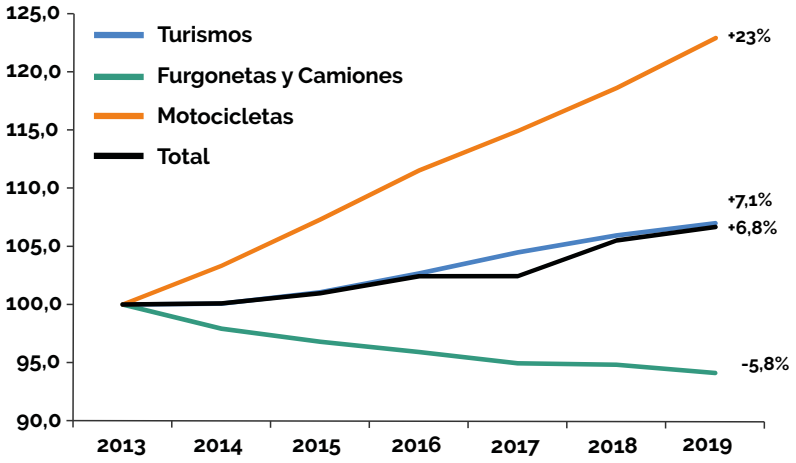
Respecto a la evolución del parque de vehículos, destaca el importante incremento del número de motocicletas en el periodo 2013-2019 (23%) y, en menor medida, por los turismos (7,1%). Por el contrario, el número de furgonetas y camiones se ha reducido en un 5,8%.

Distribución del parque automovilístico de la CAPV por tipo de vehículo 2019



Fuente: DGT. Elaboración propia

Evolución parque de vehículos CAPV 2013-2019 (2013=100)



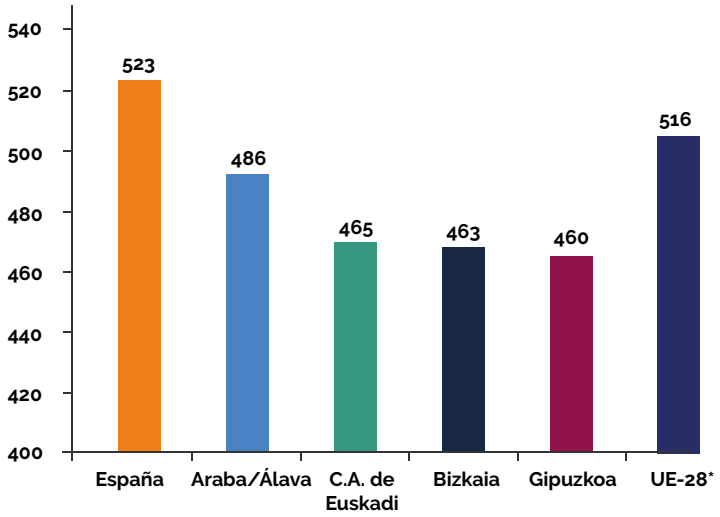
Fuente: DGT. Elaboración propia.

Tasa de motorización

Por lo que respecta a la tasa de motorización, es decir, el número de turismos existentes por cada 1.000 habitantes, ésta se sitúa en los 465 turismos por cada 1.000 habitantes en 2019, cifra un 6,7% superior a la de 2013. Por Territorios, Álava tiene una tasa superior a la media, con 486, mientras que Bizkaia (463) y Gipuzkoa (460) poseen tasas inferiores. En todo caso, se trata de tasas de motorización inferiores a la media del Estado y de la UE-28.

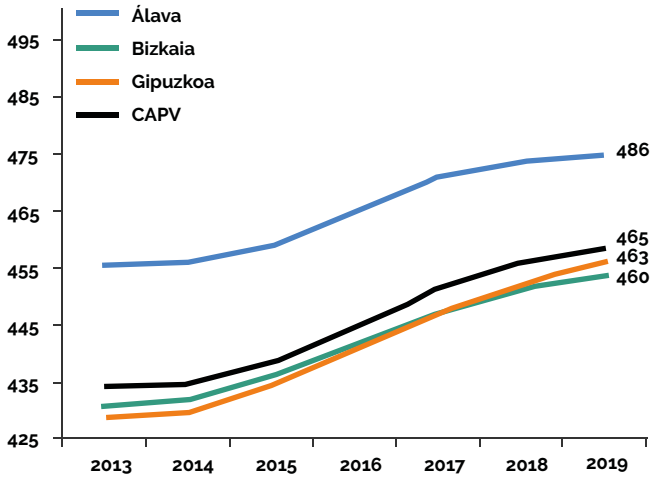
Durante los últimos seis años, la tasa de motorización en la CAPV se ha incrementado en casi un 7%

Tasa de motorización según ámbitos territoriales 2019



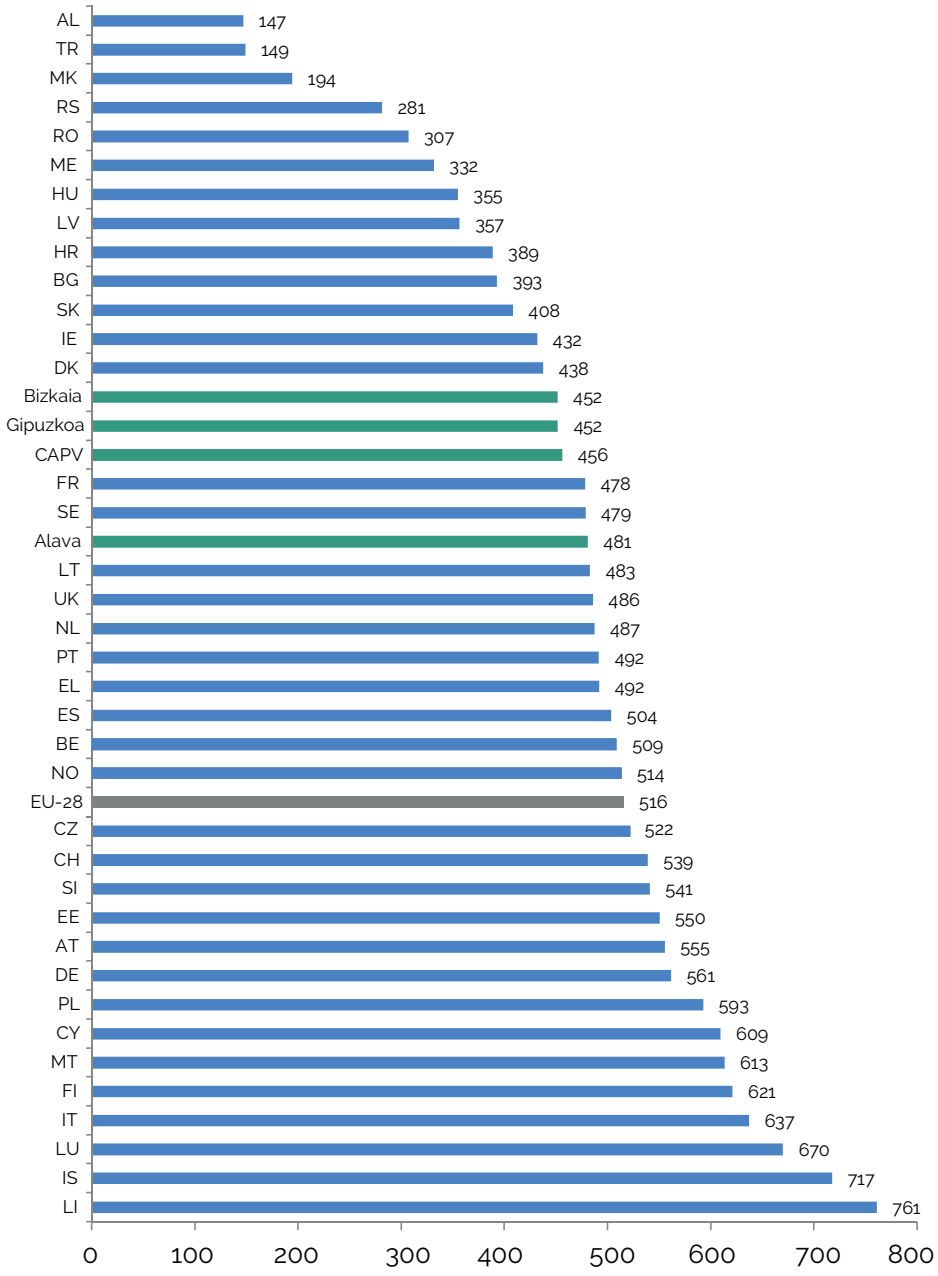
Fuente: DGT y UE Statistical pocketbook 2019. *Datos UE-28 de 2017.

Evolución tasa de motorización por territorios 2013-2019



Fuente: DGT. Elaboración propia.

Tasa de motorización según ámbitos territoriales 2017



Fuente: DGT y UE Statistical pocketbook 2017.

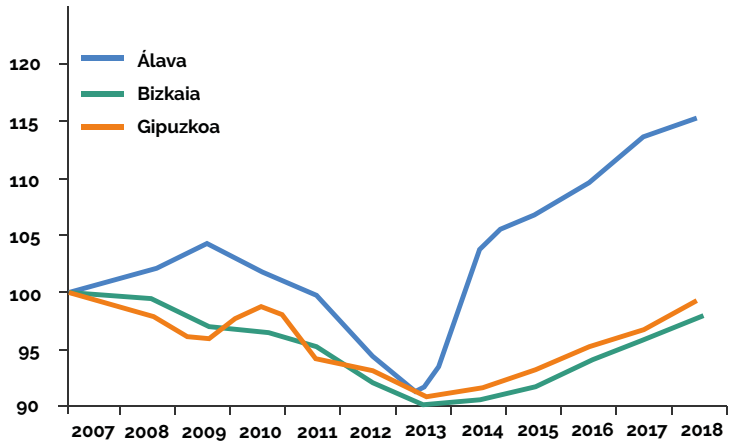
Intensidades Medias Diarias (IMD)

La evolución de las intensidades medias diarias (IMD) de tráfico que soportan las carreteras vascas se han incrementado un 11% durante los 5 últimos años, cifra que supone un cambio de tendencia respecto a las IMD registradas en el periodo anterior 2009-2013.

Por Territorios, destaca el fuerte incremento de la IMD experimentado por Álava a partir de 2013. Así, motivado por la crisis económica de 2008, se observa cómo las IMD en los tres Territorios tuvieron descensos que se prolongaron hasta 2013, momento en el que se produce un cambio de tendencia que destaca, sobre todo, en el Territorio de Álava.

Entre 2013 y 2018, la IMD en las carreteras vascas se ha incrementado un 11%

Evolución de la IMD por Territorios 2007-2018 (2007=100)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Diputaciones Forales de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa.

2.2. Accidentalidad en Euskadi

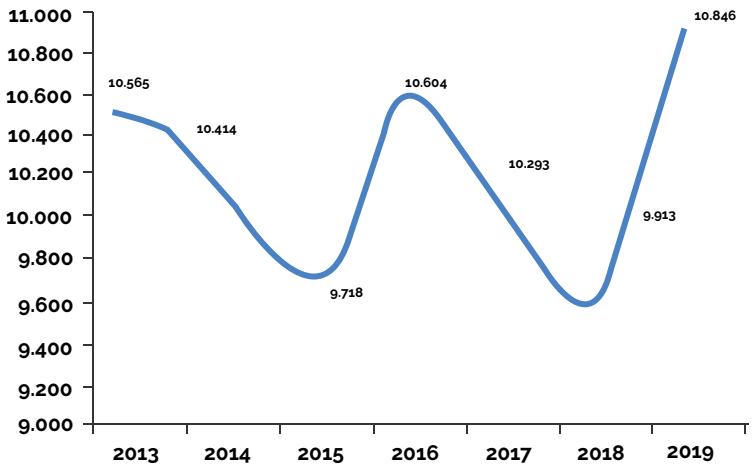
Accidentes de tráfico en Euskadi

En el periodo 2013-2019 el número de accidentes en las carreteras vascas ha oscilado entre los 9.700 y los 10.800. De ellos, aproximadamente el 47% son accidentes con víctimas.

Con ello, el índice de accidentalidad, medido como el ratio entre el promedio diario de accidentes de tráfico (con víctimas y sin víctimas) y la intensidad media diaria de tráfico, en el periodo 2013-2018 ha experimentado ciertas fluctuaciones aunque se observa cierta tendencia descendente que sitúa dicho ratio en 2019 en el 1,31, la cifra más baja de la serie.

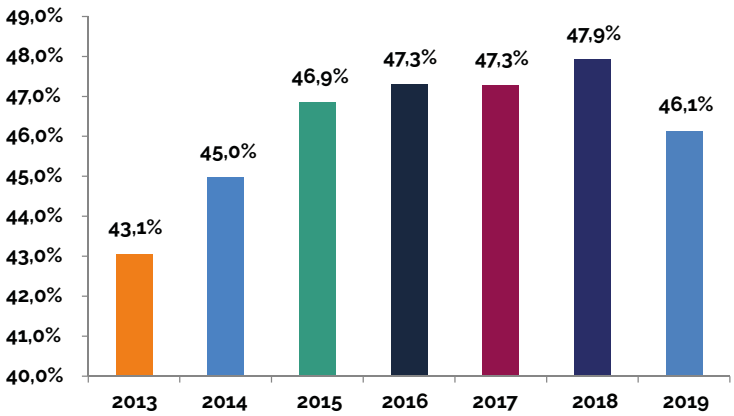
En el periodo 2013-2019 el número de accidentes en las carreteras vascas se ha situado en torno a los 10.000

Evolución del número total de accidentes 2013-2019



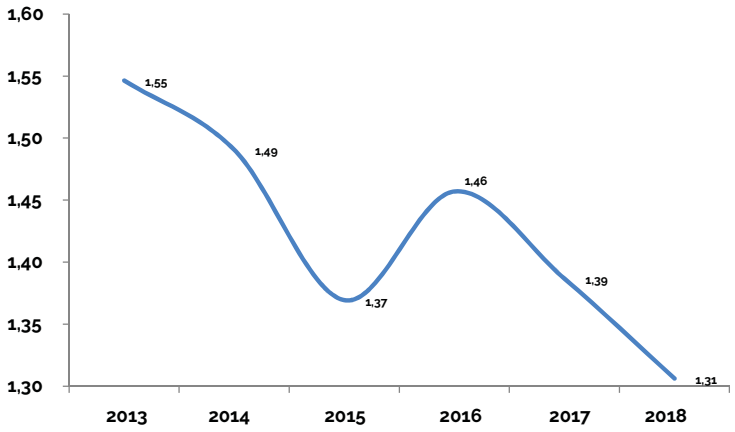
Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.

Evolución % de accidentes con víctimas 2013-2019



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.

Evolución del índice de accidentalidad 2013-2018

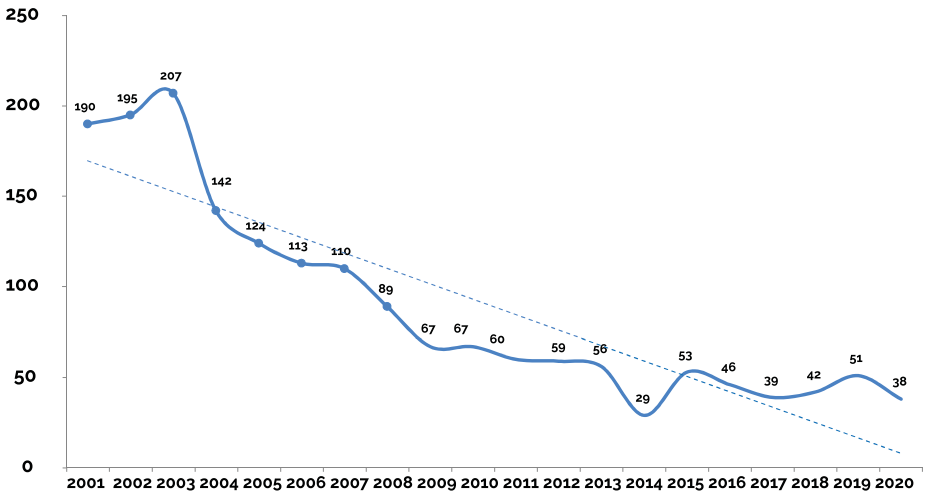


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV, G.V. y Diputaciones Forales de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa.

Personas fallecidas

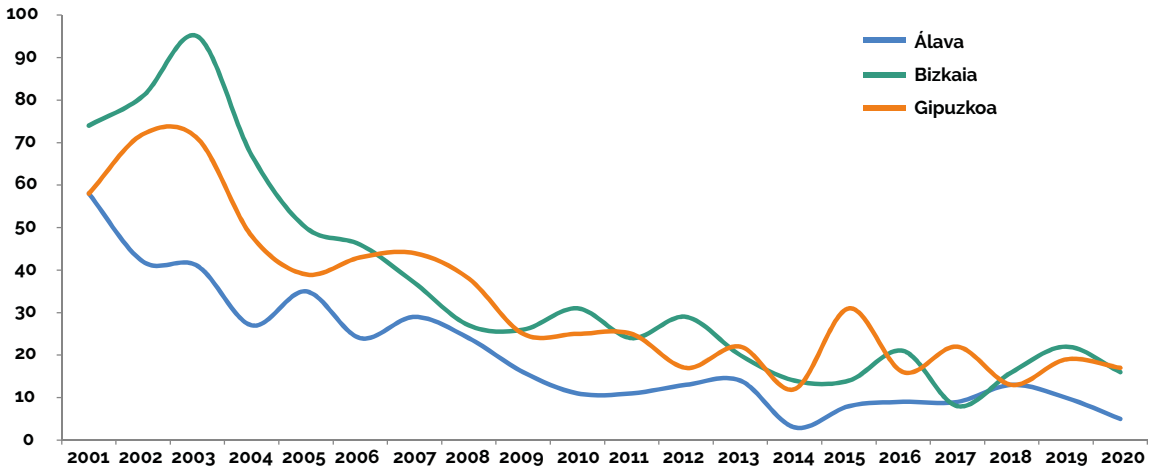
La crisis sanitaria global ha tenido un impacto directo en la movilidad durante 2020. Los dos estados de alarma decretados en marzo, con un confinamiento severo durante más de tres meses, y en octubre, con restricciones a la movilidad entre municipios y territorios para hacer frente a la pandemia, han modificado el patrón habitual del comportamiento del tráfico en Euskadi.

Evolución del número de personas fallecidas 2001-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas fallecidas por TT.HH. 2001-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

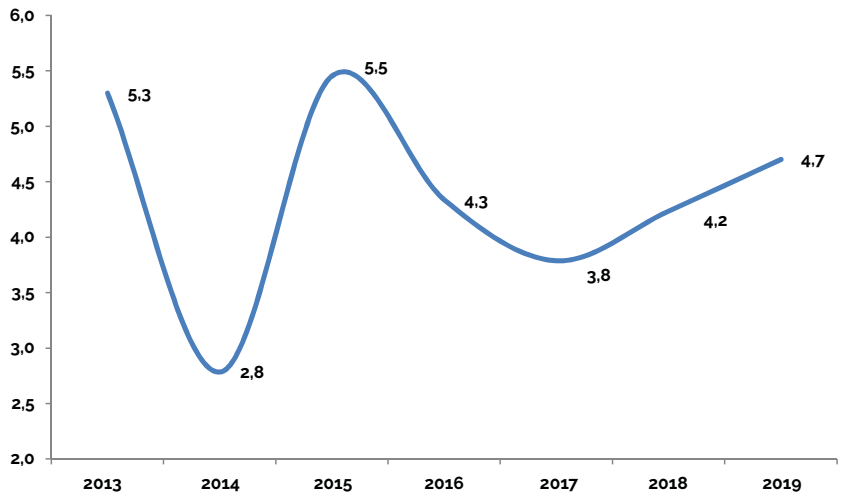
Además de la movilidad, que se ha visto afectada por las medidas acordadas de contención del virus, la situación también ha tenido un impacto directo sobre la accidentalidad, que ha caído en 2020 un 28%, habiendo descendido el número de personas fallecidas un 25,5% y un 23,4%, el número de personas heridas graves.

Si tomamos como referencia los datos relativos a 2019, ese año fallecieron 51 personas en accidente de tráfico. Esta cifra constataba la estabilización en la reducción de la accidentalidad que se venía produciendo hasta 2014.

Así, la tasa de personas fallecidas por cada 1.000 accidentes con y sin víctimas, ha mantenido durante los últimos cinco años una tendencia de cierta estabilidad que no termina de consolidar la reducción continuada que venía dándose hasta 2014.

Durante los últimos cinco años se ha producido una estabilización en la reducción del número de personas fallecidas

Evolución de la tasa de personas fallecidas x 1.000 accidentes con y sin víctimas 2013-2019

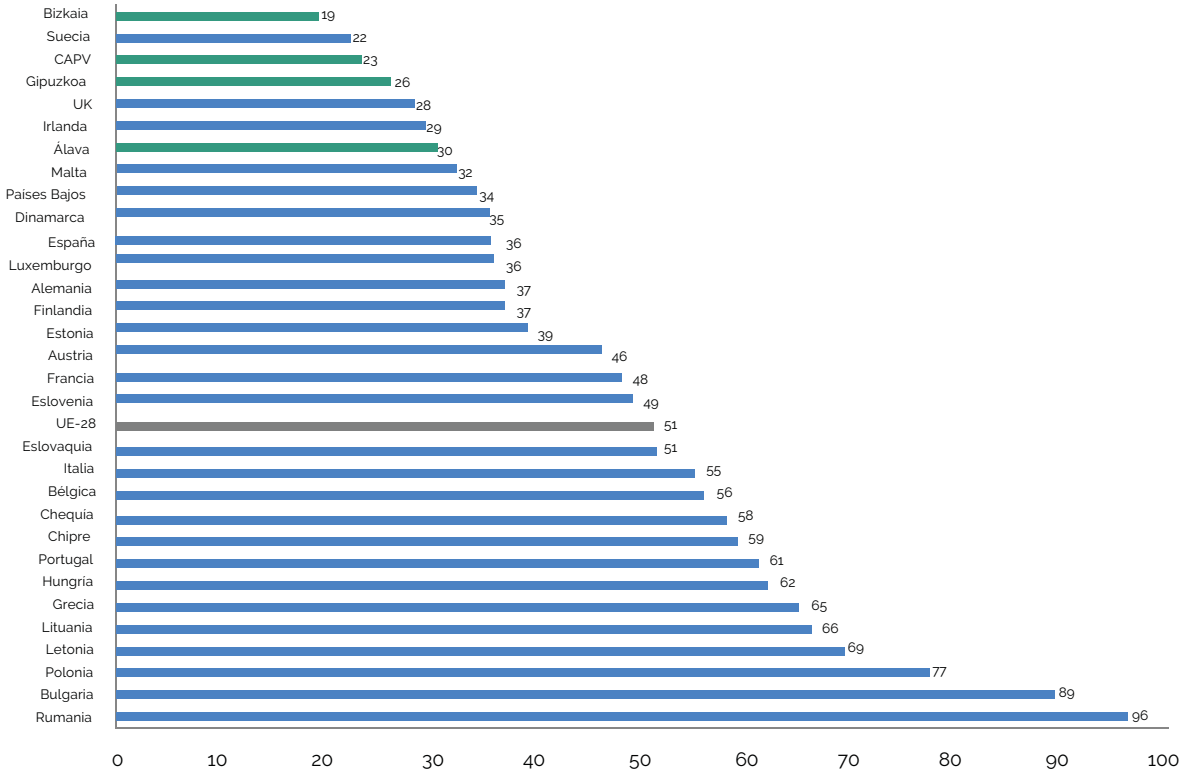


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.

Si comparamos los datos de la CAPV con los de los países de la UE, vemos cómo tanto la CAPV como los tres Territorios tuvieron en 2019 una de las tasas de personas fallecidas por millón de habitantes más bajas de Europa. Así, el conjunto de la CAPV, con 23 personas fallecidas por millón de habitantes, se sitúa en ratios muy inferiores a la media de la Unión (51 personas fallecidas por millón de habitantes).

Las tasas de personas fallecidas por millón de habitantes de la CAPV entre las más bajas de Europa

Tasa de personas fallecidas por millón de habitantes 2019 UE



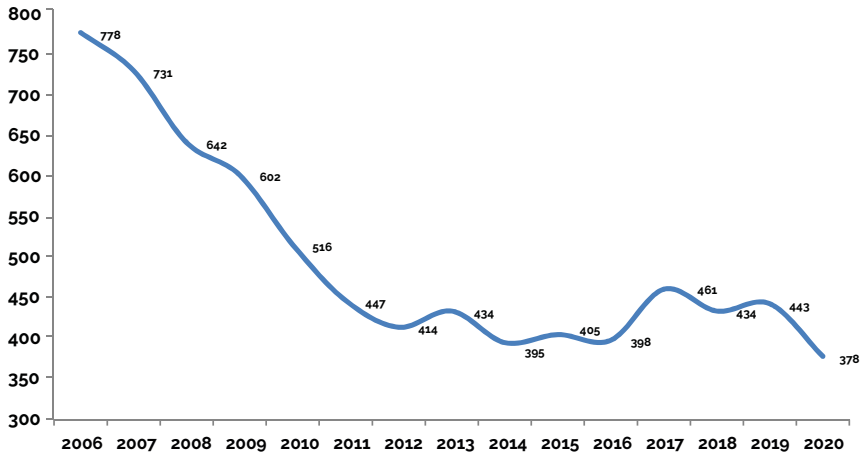
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UE Road Safety Vademecum, Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. y EUSTAT.

Personas heridas graves

Por lo que respecta a las personas heridas graves, se observa una estabilización en el número de personas heridas graves durante los últimos seis años, a diferencia de lo que había ocurrido en el periodo 2006-2014. Así, tras la cifra más baja obtenida en 2014, con 395 personas heridas graves, y sin contar los datos excepcionales de 2020 motivados por la crisis sanitaria, los últimos años el número de personas heridas graves se ha estabilizado, oscilando entre las 400 y las 450 personas heridas graves por año.

4.200 personas han resultado heridas graves en Euskadi como consecuencia de un accidente de tráfico durante la última década

Evolución del número de personas heridas graves 2006-2020*

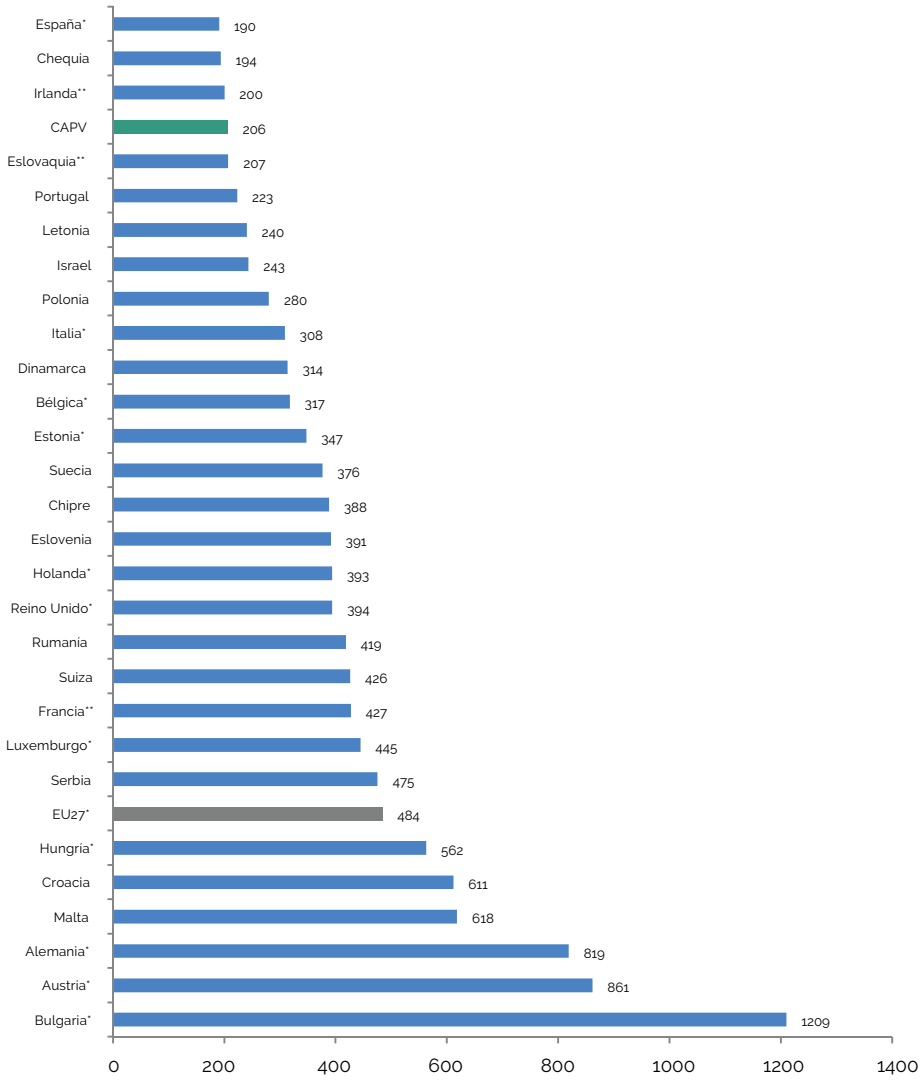


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

En la comparativa con el resto de países de la UE, la tasa de personas heridas graves por millón de habitantes en 2019 sitúa a la CAPV, con 206, con una de las menores tasas de la UE.

En la última década, el número de personas heridas graves se ha estabilizado en Euskadi presentando una de las menores tasas por millón de habitantes de toda Europa

Tasa de personas heridas graves por millón de habitantes 2019 UE



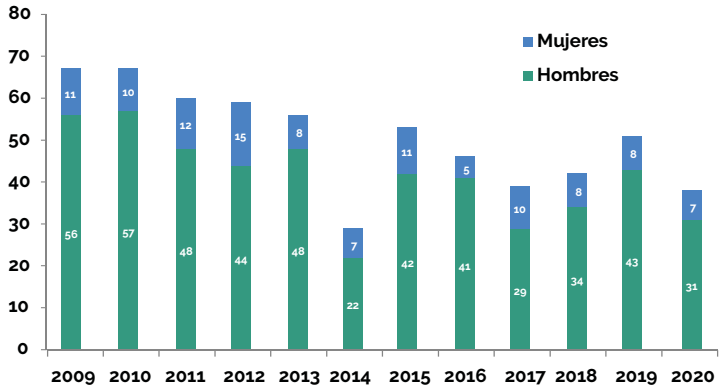
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la UE Road Safety Vademecum, Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. y EUSTAT. *Datos 2018. **Datos 2017.

2.3. Accidentalidad según género

Durante la última década, el 80,8% de las personas fallecidas en accidentes de tráfico han sido varones

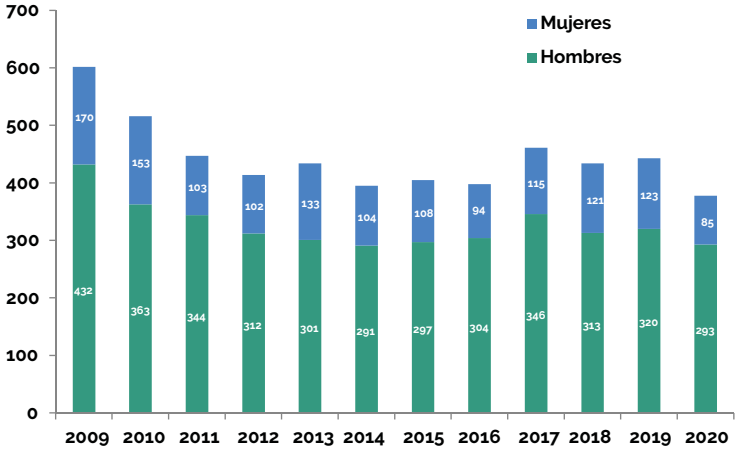
La siniestralidad vial en Euskadi tiene un marcado carácter masculino. Durante la última década, el 80,8% de las personas fallecidas son varones. De la misma manera, aproximadamente el 73,8% de las personas heridas graves son también hombres.

Evolución del número de personas fallecidas según género 2009-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas heridas graves según género 2009-2020*



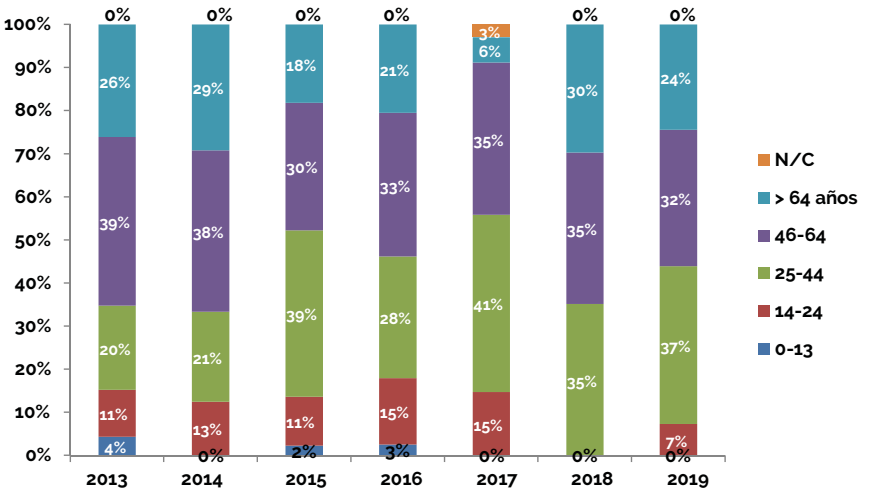
Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

2.4. Accidentalidad por grupos de edad

Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte hasta los 30 años y la tercera hasta los 40 en Euskadi

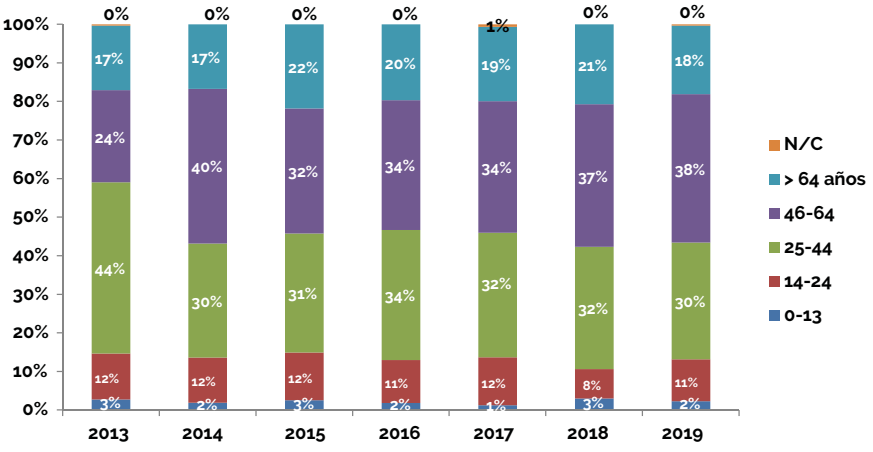
Casi siete de cada diez personas fallecidas o heridas graves en accidentes de tráfico durante la última década tienen entre 25 y 64 años, convirtiéndose en una de las primeras causas de muerte en estas franjas de edad. En concreto, el tramo de edad comprendido entre los 25 y los 44 años concentra el mayor porcentaje de personas fallecidas, rondando los últimos años entre el 35% y el 40% de las personas fallecidas totales.

Evolución del número de personas fallecidas según edad 2013-2019



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.

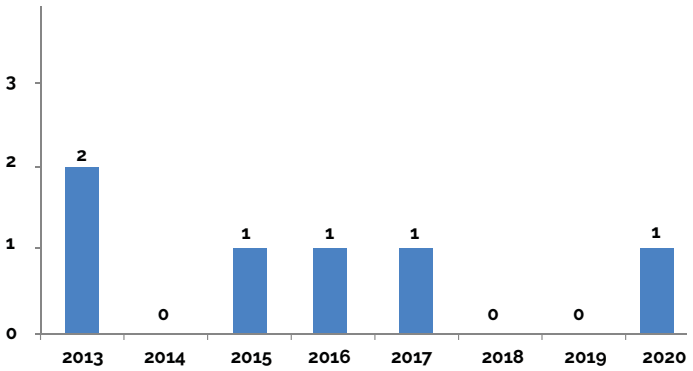
Evolución del número de personas heridas graves según edad 2013-2019



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V

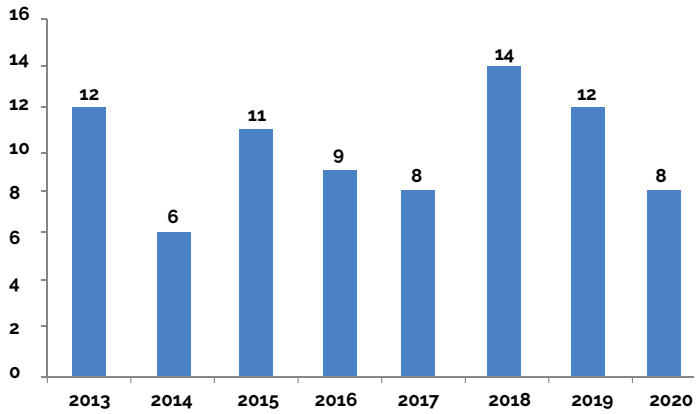
Por lo que respecta a la franja de edad más joven, menores de 14 años, los datos de los últimos años son ciertamente positivos al no lamentar ninguna víctima salvo en este último año 2020. Sin embargo, el número de personas heridas graves no refleja una tendencia clara a la baja.

Evolución del número de niñas y niños <14 años fallecidas 2013-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV y Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de niñas y niños <14 años heridas graves 2013-2020*

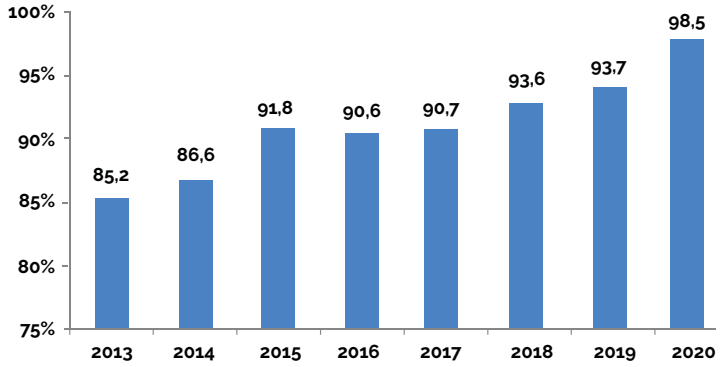


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Es también de destacar el hecho de que la mayor parte de las y los niños menores de 14 años que se han visto implicados en accidentes de tráfico durante los últimos cinco años utilizaban sistemas de retención, lo cual refleja positivamente la alta concienciación sobre la importancia de su utilización.

En 2020, el 98,5% de las y los niños menores de 14 años que se han visto implicados en accidentes de tráfico utilizaban sistemas de retención

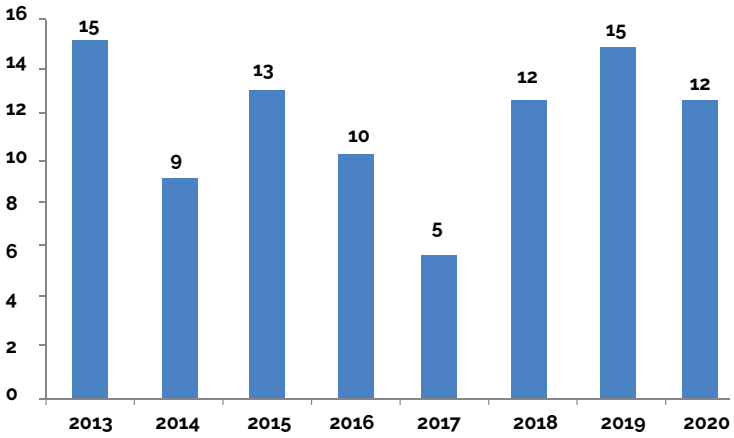
% de niños y niñas menores de 14 años implicados en accidentes de tráfico que utiliza sistemas de retención. 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

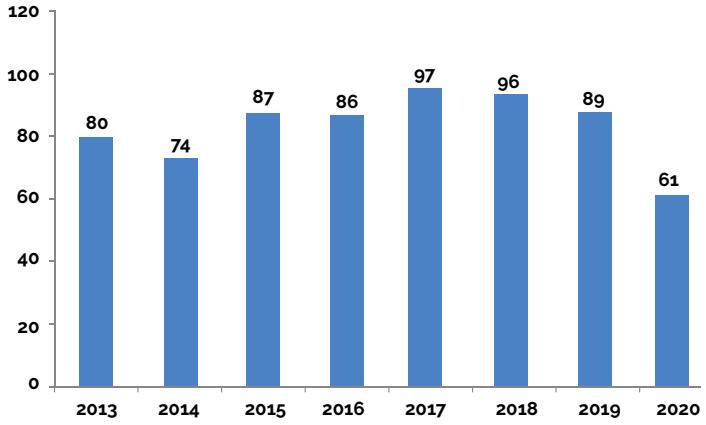
Por lo que respecta a las personas mayores, según los datos del Anuario estadístico de accidentes de tráfico, en 2019 fallecieron 15 personas mayores de 65 años y en 2020 12, cifras que apenas han variado durante los últimos cinco años y que vienen a representar aproximadamente una cuarta parte del total de personas fallecidas. De la misma manera, el número de personas heridas graves mayores de 65 años ronda el centenar año tras año.

Evolución del número de personas mayores de 64 años fallecidas 2013-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas mayores de 64 años heridas graves 2013-2020*



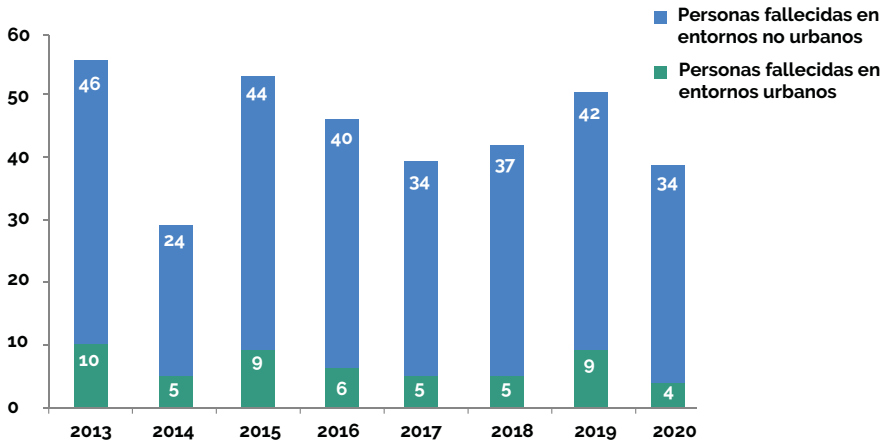
Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

2.5. Accidentalidad en entornos urbanos

El 15% de las personas fallecidas y el 31% de las heridas graves se producen en entornos urbanos

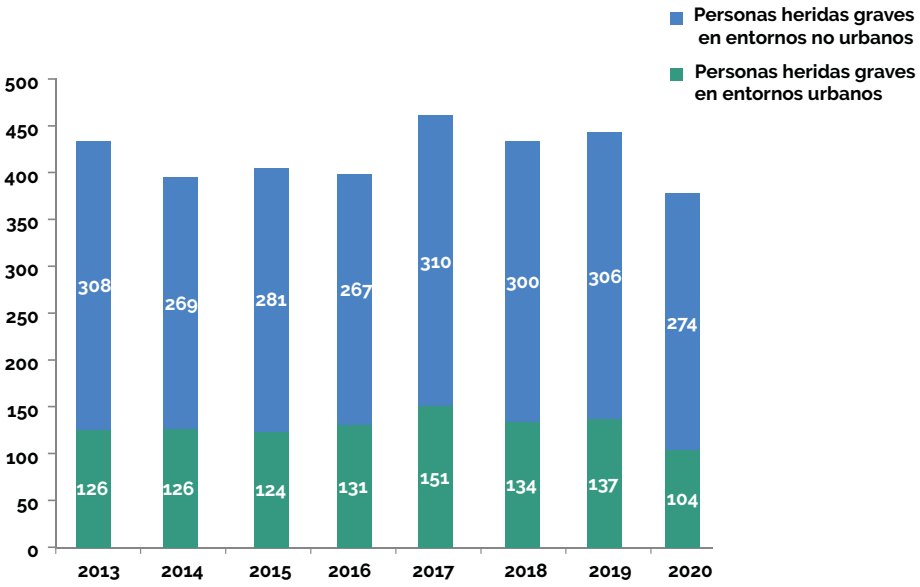
Según los datos acumulados del periodo 2013-2020, el 15% del total de personas fallecidas en accidentes de tráfico se han producido en entornos urbanos, mientras que este porcentaje sube al 31% en el caso de las personas heridas graves.

Evolución del número de personas fallecidas en entornos urbanos y no urbanos 2013-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas heridas graves en entornos urbanos y no urbanos 2013-2020*

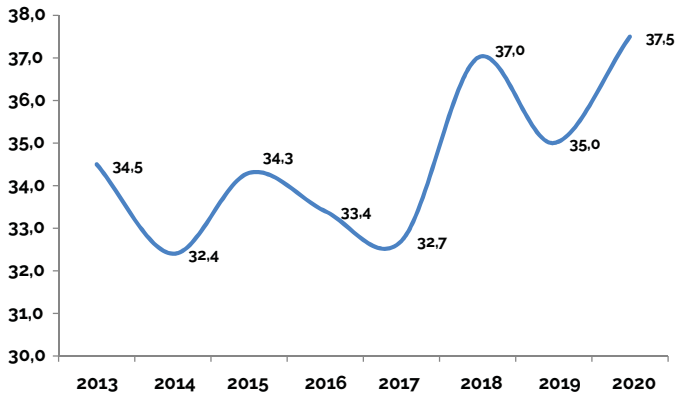


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Por otro lado, las carreteras secundarias siguen siendo un entorno de alta concentración de accidentes. Así, según los datos del periodo 2013-2020, se observa cómo el índice de accidentalidad en esta tipología de carreteras mantiene, incluso, una ligera tendencia al alza.

Las carreteras secundarias siguen siendo un entorno de alta concentración de accidentes

Evolución índice de accidentalidad en carreteras secundarias. 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

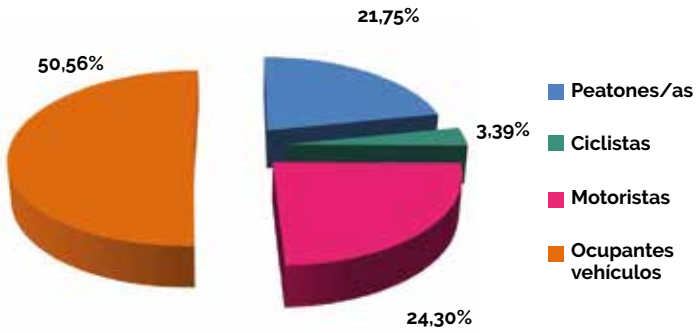
2.6. Colectivos vulnerables

Durante el periodo 2013-2020, la mitad de las personas fallecidas en accidentes de tráfico pertenecía a un colectivo vulnerable, esto es, era persona peatona, ciclista o motorista

En 2019, seis de cada diez personas fallecidas pertenecía a un colectivo vulnerable: 16 personas conductoras de moto, una persona ciclista y 13 viandantes. En 2020 el porcentaje es inferior (45%).

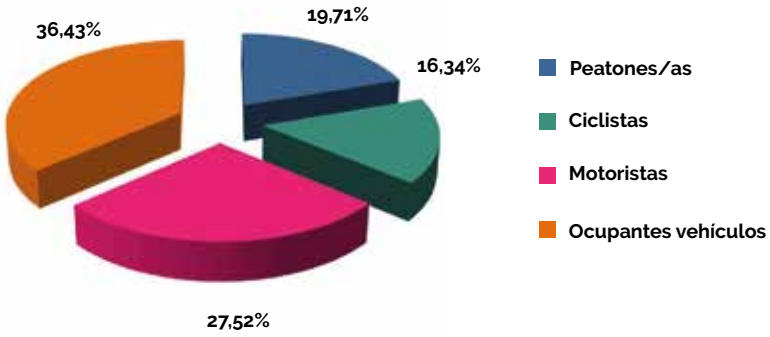
Sin embargo, en el caso de las personas heridas graves, la proporción de personas pertenecientes a colectivos vulnerables ha sido mayor. En concreto, en el acumulado del periodo 2013-2020, el 63,6% de las personas heridas graves pertenecía a un colectivo vulnerable.

Distribución del número de personas fallecidas totales según tipología 2013-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V
*Datos 2020 provisionales.

Distribución del número de personas heridas graves totales según tipología 2013-2020*



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico CAPV. G.V.
*Datos 2020 provisionales.

Personas viandantes

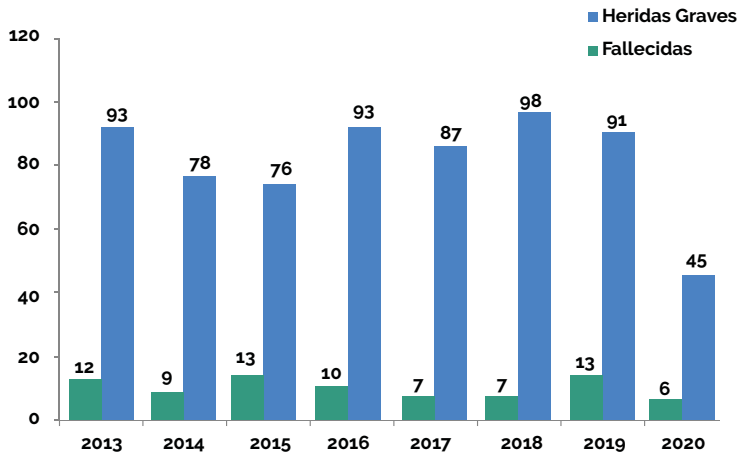
Desde 2013, el número acumulado de personas viandantes fallecidas en la CAPV asciende a 77, mientras que las personas viandantes heridas graves supera las 660.

Desde la perspectiva de género, el 60% de las personas viandantes fallecidas desde 2013 han sido hombres, frente al 40% que han sido mujeres.

Por lo que respecta a las personas peatonas heridas graves, el 55% de las mismas son hombres.

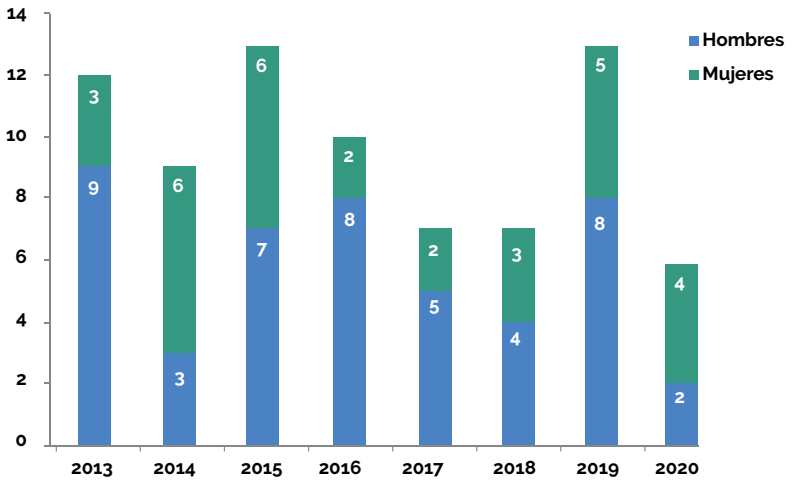
El 60% de las personas viandantes fallecidas desde 2013 han sido hombres

Evolución del número de personas viandantes fallecidas y heridas graves 2013-2020*



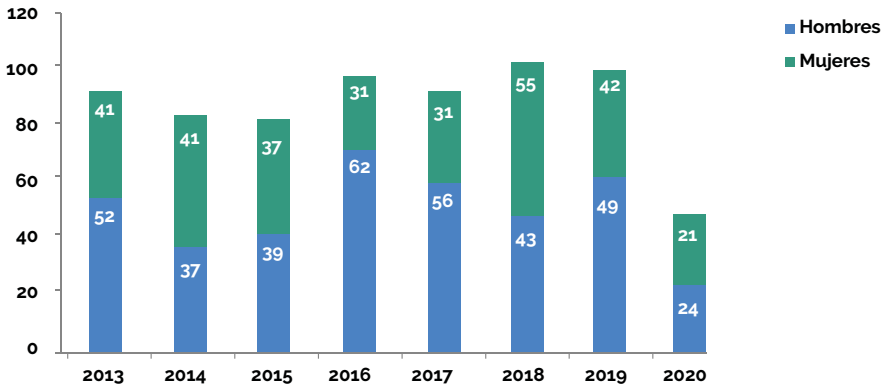
Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas viandantes fallecidas por género 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas peatonas heridas graves por género 2013-2020*

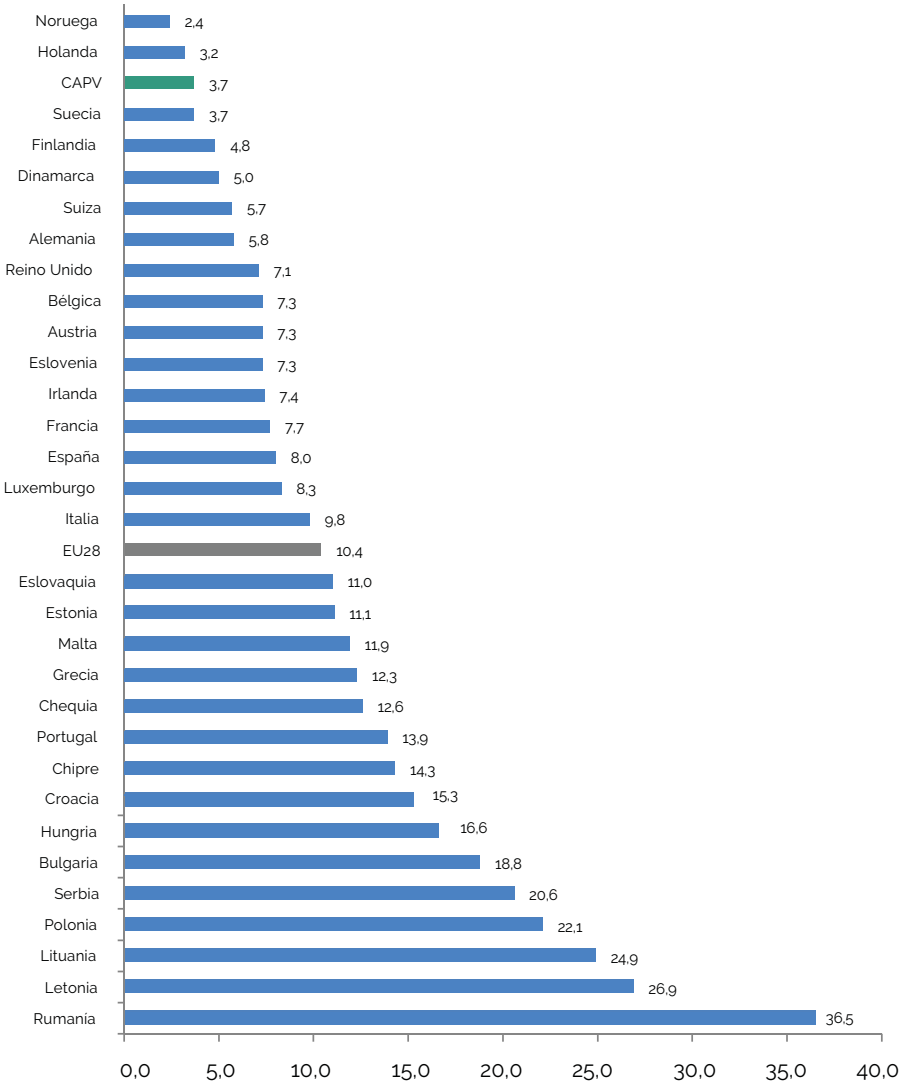


Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Si comparamos los datos de siniestralidad de las personas viandantes con el resto de países europeos, se observa cómo la tasa de fallecidas por millón de habitantes en la CAPV es una de las más bajas de Europa, sólo por detrás de Noruega y Holanda. En concreto, la tasa en la CAPV se situaba en 2018 en las 3,7 personas fallecidas por millón de habitantes frente a las 10,4 de media en la UE-28.

La tasa de personas peatonas fallecidas por millón de habitantes en la CAPV es una de las más bajas de Europa

Tasa de personas peatonas fallecidas por millón de habitantes 2016-2018



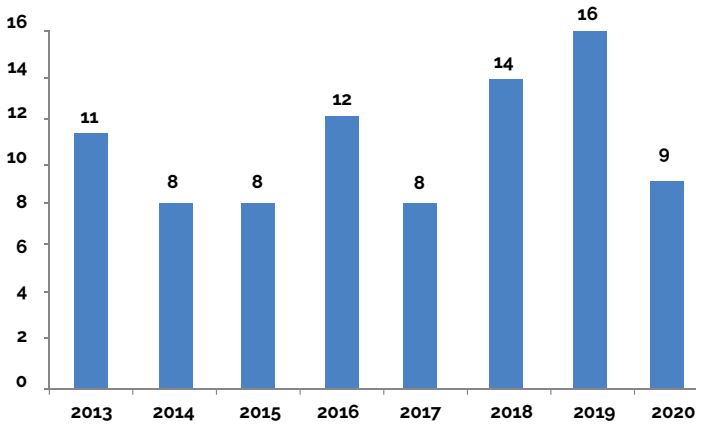
Fuente: EU CARE data, Eurostat and PIN panelists, Dirección de Tráfico. G.V. Elaboración propia.

Personas motoristas

Desde 2013, el número acumulado de personas motoristas fallecidas en la CAPV asciende a 86, mientras que las personas motoristas heridas graves supera las 900. Así mismo, la evolución de los datos durante los últimos cinco años no visibiliza una tendencia a la baja.

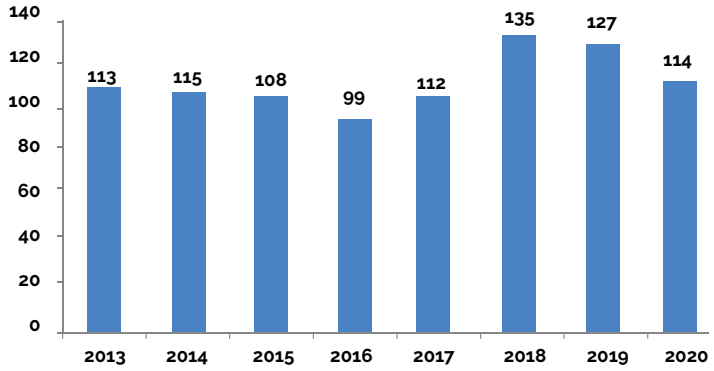
86 personas motoristas fallecidas y más de 900 heridas graves desde 2013

Evolución del número de personas motoristas fallecidas 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas motoristas heridas graves 2013-2020*

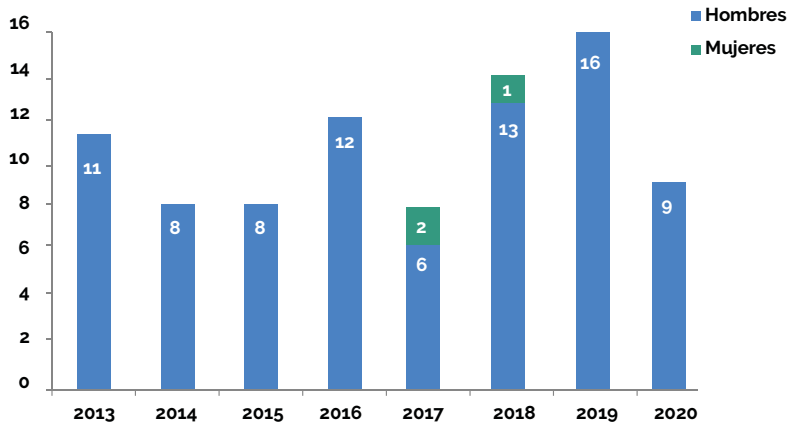


Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

La siniestralidad de las personas motoristas tiene un marcado carácter masculino: el 96,5% de las personas motoristas fallecidas y el 90,7% de las heridas graves desde 2013 son hombres.

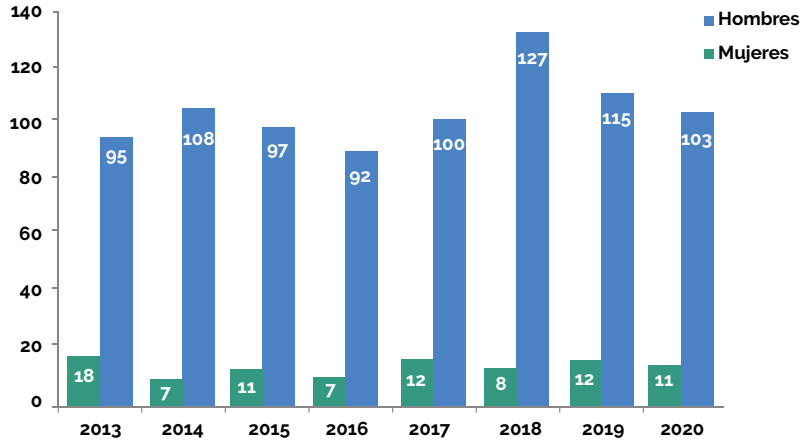
El 96,5% de las personas motoristas fallecidas y el 90,7% de las heridas graves desde 2013 son hombres

Evolución del número de personas motoristas fallecidas por género 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas motoristas heridas graves por género 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

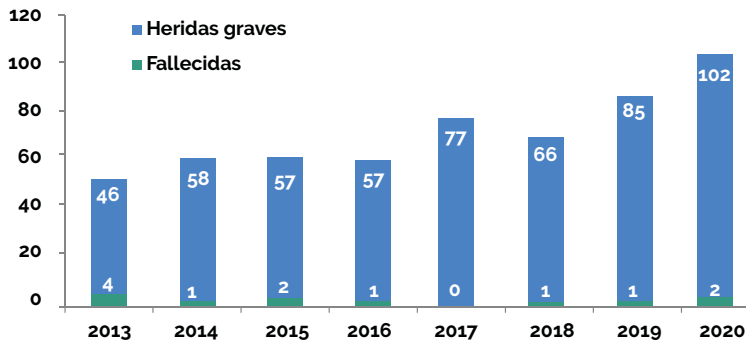
Personas ciclistas

Durante los últimos 8 años, el número de personas ciclistas fallecidas se ha mantenido en ratios muy bajos. Sin embargo, el número de personas heridas graves mantiene un ligero crecimiento motivado, fundamentalmente, por una mayor utilización de este modo de transporte.

Por lo que respecta al análisis por género, el 83,3% de las personas ciclistas fallecidas y el 89,1% de las heridas graves son hombres.

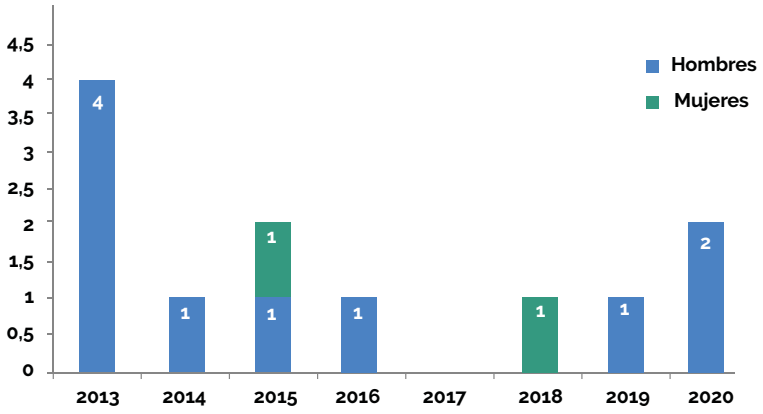
El 83,3% de las personas ciclistas fallecidas y el 89,1% de las heridas graves son hombres

Evolución del número de personas ciclistas fallecidas y heridas graves 2013-2020*



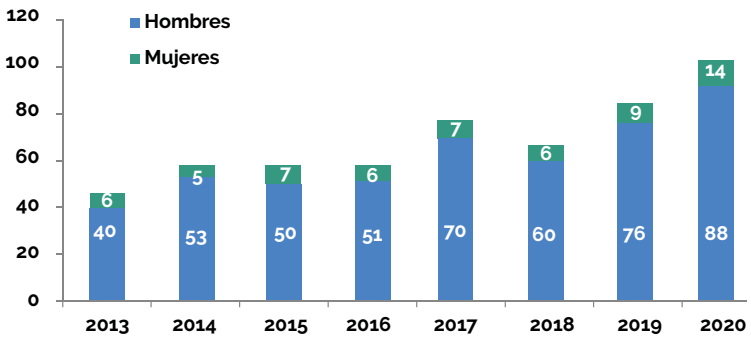
Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas ciclistas fallecidas por género 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

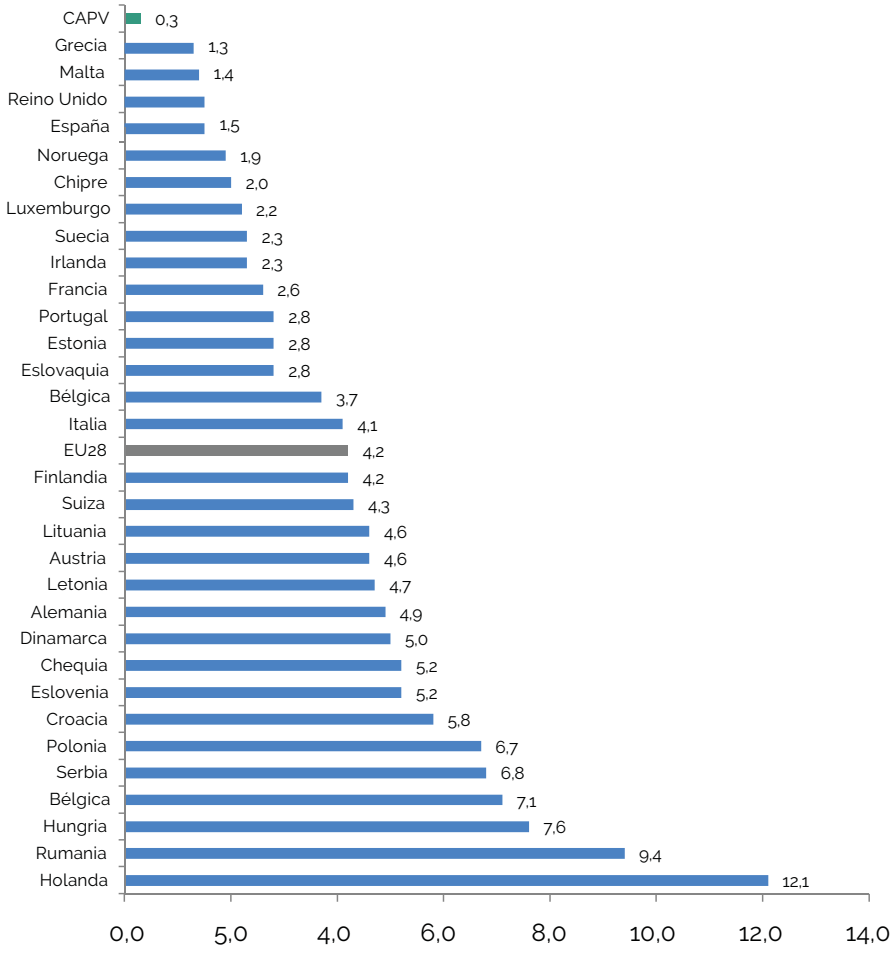
Evolución del número de personas ciclistas heridas graves por género 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Finalmente, en la comparativa con el resto de países europeos, destaca la tasa de personas ciclistas fallecidas de la CAPV por millón de habitantes, ya que es la más baja de todos ellos con una tasa de 0,3 frente a la media de la UE-28, que es de 4,2.

Tasa de personas ciclistas fallecidas por millón de habitantes 2016-2018



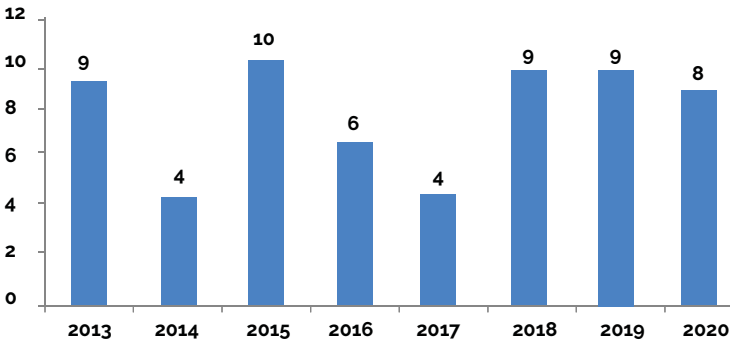
Fuente: EU CARE data, Eurostat and PIN panelists, Dirección de Tráfico. G.V. Elaboración propia.

2.7. Accidentalidad en desplazamientos *in itinere* e *in mision*

Desde el año 2013 el número acumulado de personas fallecidas en desplazamientos *in itinere* e *in mision* suma las 59, mientras que las personas heridas graves rondan las 400.

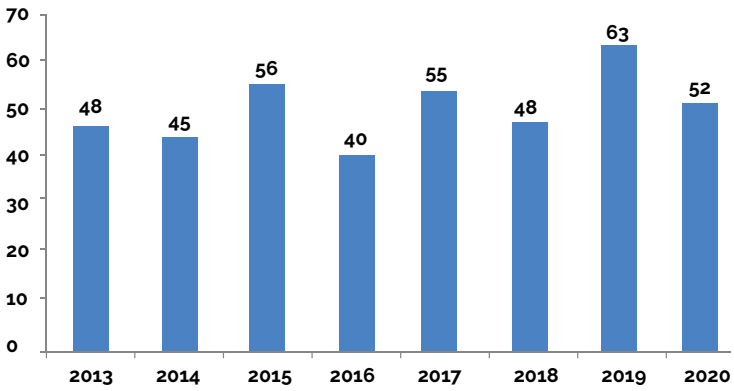
Desde la perspectiva de género, la práctica totalidad de las personas fallecidas desde 2013 así como el 78% de las personas heridas graves en desplazamientos de esta tipología son hombres

Evolución del número de personas fallecidas *in itinere* e *in mision* 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

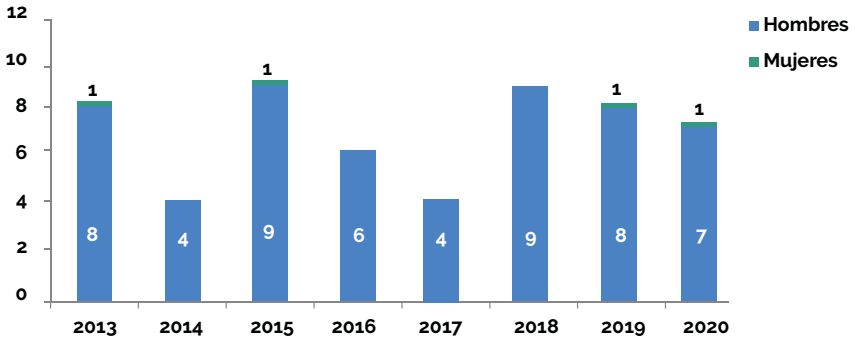
Evolución del número de personas heridas graves *in itinere* e *in mision* 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

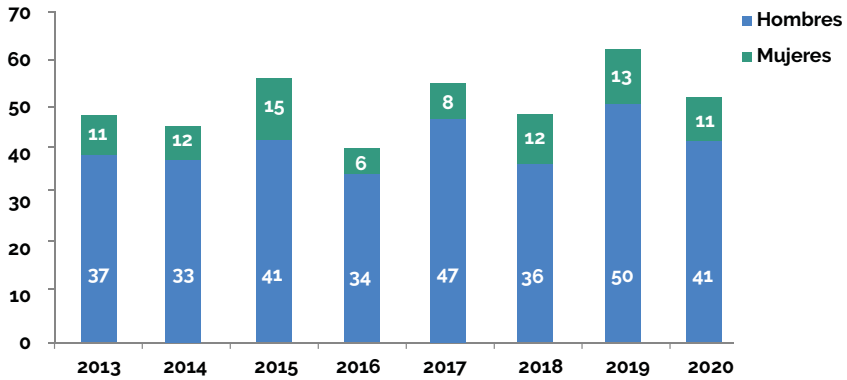
Con el objetivo de trabajar en la reducción de la accidentalidad en este tipo de desplazamientos, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco ha liderado la creación de una red de empresas comprometidas con la mejora de la gestión y de buenas prácticas en seguridad vial. La **Red Innovabide** se constituye, por tanto, con el objetivo de implicar al tejido empresarial vasco en su compromiso por la seguridad vial, así como de compartir conocimientos y experiencias en la materia.

Evolución del número de personas fallecidas *in itinere* e *in mision* por género 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Evolución del número de personas heridas graves *in itinere* e *in mision* por género 2013-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

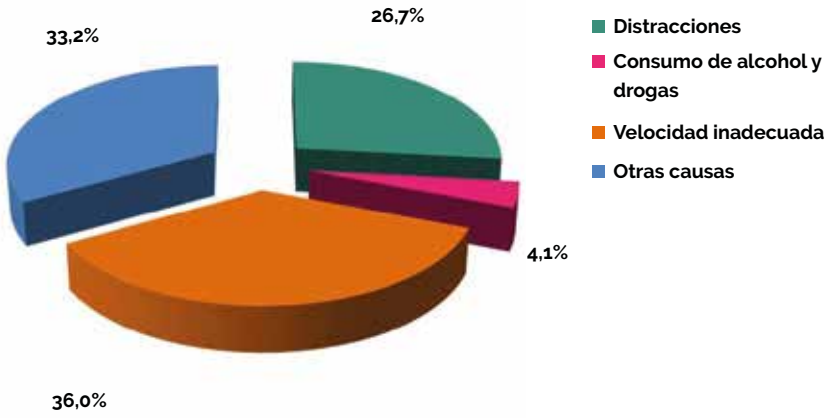
2.8. Causas de la accidentalidad

Tres son los factores concurrentes en el 70% de los accidentes con víctimas: distracciones, alcohol y drogas y velocidad inadecuada

Tres son los factores concurrentes en casi el 70% de los accidentes de tráfico con víctimas en las calles y carreteras de Euskadi:

- Las distracciones al volante (móvil y otros dispositivos, fatiga, sueño…).
- El consumo de alcohol y drogas en la conducción.
- La velocidad inadecuada (no guardar distancia de seguridad y no adecuar la conducción a las circunstancias de la vía).

Causas de la accidentalidad registrada por la Ertzaintza durante los años 2015-2019. Datos acumulados.



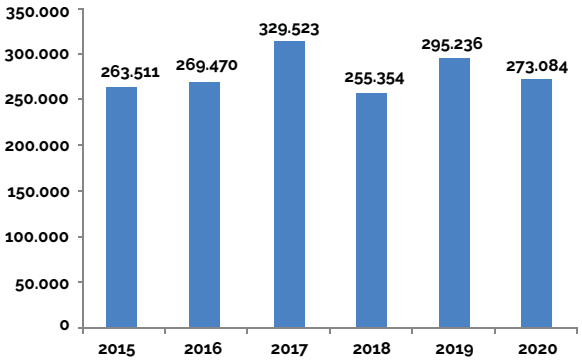
Fuente: Ertzaintza. Dirección de Tráfico. G.V.

Para tratar de corregir esta tipología de comportamientos inadecuados en las carreteras, además de todas las estrategias de educación y sensibilización desarrolladas a través de diferentes programas y campañas de comunicación, la Dirección de Tráfico programa con carácter anual un calendario de campañas de vigilancia y control en materia de tráfico, circulación y seguridad vial realizadas por la Ertzaintza en colaboración con las Policías Locales de Euskadi. En total, se realizan anualmente más de 40 campañas orientadas a vigilar diversos factores de riesgo (velocidad, distracciones, alcohol, condiciones técnicas de los vehículos de transporte escolar y otros), con el objetivo de garantizar la seguridad vial y reducir el número de accidentes de tráfico.

La Dirección de Tráfico tramita en torno a 300.000 expedientes sancionadores anuales que se instruyen a través de las Oficinas Territoriales de Tráfico y del CATIT, Centro Automatizado de Tramitación de Infracciones de Tráfico.

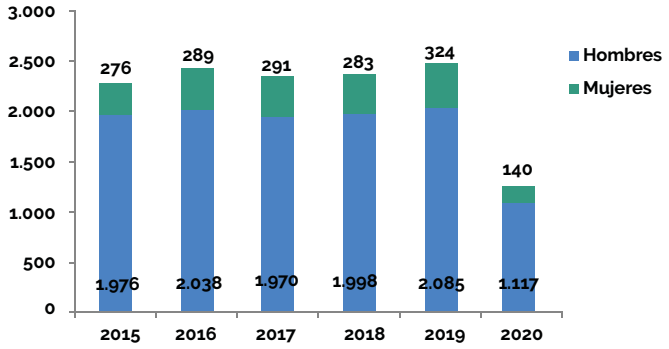
De todos estos expedientes sancionadores, la mayoría son relativos a velocidad y a conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, lo que deja claro que es fundamental, por una parte, seguir realizando controles y campañas de vigilancia y control y, por otra, reforzar las acciones de sensibilización y concienciación para reducir los comportamientos de riesgo.

Número de infracciones de velocidad tramitadas por la Dirección de Tráfico 2015-2020*



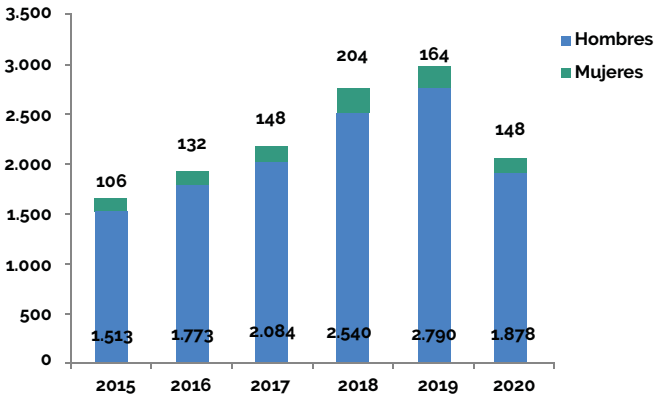
Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales

Número de positivos (alcohol) por género 2015-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

Número de positivos (drogas) por género 2015-2020*



Fuente: Dirección de Tráfico. G.V. *Datos 2020 provisionales.

En 2019 se llevaron a cabo 4.765 procedimientos penales por diligencias previas y urgentes relacionadas con delitos sobre la seguridad vial

Por otro lado, más allá de las consecuencias de tipo administrativo (sanciones) y que son consecuencia del incumplimiento de la normativa de tráfico y seguridad vial, existe una realidad que tiene que ver con las **consecuencias penales derivadas de este tipo de comportamientos.**

Según datos aportados por la Fiscalía de Seguridad Vial del País Vasco, en 2019 se llevaron a cabo **4.765 procedimientos penales por diligencias previas y urgentes relacionadas con delitos sobre la seguridad vial.** En esta cifra no están recogidos los procedimientos penales por delitos con "resultado"; es decir, con personas fallecidas y heridas graves.

Finalmente, tampoco debemos olvidar que la accidentalidad y la presencia o incremento de la **congestión viaria en las carreteras vascas** genera también impactos económicos (demoras y pérdidas de tiempo), sociales (accidentes) y ambientales (incremento de la contaminación acústica y ambiental).

Por ello, en el marco del Plan Estratégico de Seguridad vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020 se definieron **3 Metas encaminadas a medir la reducción de los impactos provocados por las congestiones viarias que se producen en la red viaria vasca.** Así, durante los últimos cinco años, la Dirección de Tráfico ha desarrollado una herramienta que permite cuantificar y monetizar las horas perdidas derivadas de las congestiones de tráfico en la red principal de carreteras de Euskadi. Esta herramienta de simulación, denominada Geotraffic, proporciona en tiempo real la situación del tráfico y el nivel de congestión existente.

Según los datos relativos a 2019, se contabilizaron 3 millones de horas perdidas como consecuencia de las congestiones del tráfico. 8.200 horas diarias que, aplicando las tarifas horarias "tipo" para vehículos ligeros y pesados, suponen un coste anual cercano a los 45 millones de euros.

En 2019 se contabilizaron 3 millones de horas perdidas como consecuencia de las congestiones del tráfico, que supusieron un coste anual cercano a los 45 millones de euros.

3.0 Conclusiones y análisis integrado

3.1. Conclusiones

La entrada en el decenio 2020-2030 plantea un contexto estratégico óptimo para la mejora de la Seguridad Vial en Euskadi. La Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, adoptada por todos los Estados miembros en 2015, proporciona un plan compartido para la paz y la prosperidad de las personas y el planeta, ahora y en el futuro. La Agenda recoge 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y se presenta como una llamada urgente a la acción para los sectores público y privado en una asociación global.

La inclusión específica de objetivos de Seguridad Vial en la Agenda 2030 supone un reconocimiento universal de que **las muertes y lesiones por accidentes de tráfico se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el futuro de las personas en nuestro planeta** y, al mismo tiempo, supone una **oportunidad para avanzar en la seguridad vial** en un nuevo contexto que ahora debe dotarse de acciones y soluciones para contribuir a mejorar la seguridad vial y otros problemas de desarrollo humano en todo el mundo.

La visión para la próxima década 2020-2030 multiplica el alcance y el impacto de las herramientas dentro de los cinco pilares de la Seguridad Vial ya identificados en el Plan Mundial para la Década de Acción 2011-2020 y extiende el valor de otro componente crítico de la primera década de acción: el enfoque de Sistema Seguro.

El enfoque de Sistema Seguro, también conocido como *Visión Cero*, reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo y que los seres humanos, los vehículos y las infraestructuras viarias deben interactuar de manera que garanticen un alto nivel de seguridad para las y los usuarios.

Así, el enfoque de Sistema Seguro busca un **sistema de transporte que anticipe y acomode los errores humanos y evite la consiguiente muerte o lesiones graves.** A su vez, incorpora diseños de carreteras y vehículos que limitan las fuerzas de choque a niveles que están dentro de la tolerancia humana. Motiva a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y administran programas de seguridad para compartir la responsabilidad de la seguridad con las y los usuarios de la carretera de modo que, cuando se produce un accidente, se buscan soluciones en todo el sistema en lugar de culpar únicamente a la persona conductora o a la carretera. Así mismo, el enfoque de Sistema Seguro persigue un compromiso con la mejora proactiva de las carreteras y vehículos para que todo el sistema sea seguro, en vez de implementar sólo actuaciones en los puntos en los que ocurrieron accidentes por última vez.

En el año 2000 fallecieron en Euskadi más de 200 personas como consecuencia de un accidente de tráfico. Hoy en día, las cifras de siniestralidad se han reducido hasta situarse en el entorno de las 40-50 personas fallecidas. Se consolida, por tanto, una tendencia descendente con cierta estabilización del dato en los últimos años.

El hecho de que Euskadi presente cifras de accidentalidad relativamente bajas permite la identificación más clara de los problemas y, en consecuencia, posibilita el diseño de estrategias ad hoc con los colectivos más vulnerables.

Euskadi cuenta con un modelo de gestión y de gobernanza que, de cara al diseño de la nueva estrategia en materia de seguridad vial y movilidad segura y sostenible 2025, le sitúa en una posición inmejorable para afrontar el reto de reducir la accidentalidad con una *Visión Cero* víctimas. De esta manera, Euskadi aspira a situarse como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y de gestión de tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de personas fallecidas y heridas graves en un 50% con respecto a 2020.

3.2. Análisis integrado

Tras un proceso de reflexión y análisis de la información recabada, las conclusiones se sintetizan en forma de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades. Este análisis debe permitir identificar de manera natural los grandes retos en materia de seguridad vial que afronta la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como formular un plan de acciones necesario para abordarlos.

Fortalezas

- Reducción progresiva de la accidentalidad durante la última década.
- Alto nivel de sensibilización sobre la autoprotección (uso del casco, cinturón, etc.) e interiorización de las consecuencias.
- Efectividad de las campañas de vigilancia y control por parte de la Ertzaintza, en colaboración con las Policías Locales.
- Experiencia y profesionalidad de personas clave del equipo de la Dirección de Tráfico.
- Colaboración y coordinación con otras instituciones comprometidas con el reto de la seguridad vial y con otros Departamentos del Gobierno Vasco implicados y entidades sociales vinculadas al tráfico y la seguridad vial (Asociaciones de víctimas, motoristas, RACE, ...).

Debilidades

- Estabilización en la reducción de la accidentalidad.
- Aumento de la accidentalidad entre los colectivos vulnerables.
- Accidentalidad en las carreteras secundarias.
- Irrupción de nuevas formas de movilidad.
- Sistemas de información y equipamiento tecnológico.

Oportunidades

- Agenda Euskadi 2030 y firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial para el cumplimiento de los ODS en la materia.
- Planes Renove del parque de vehículos con incremento de la seguridad pasiva en los mismos.
- Nuevo modelo de movilidad más seguro, sostenible y asequible (VMPs, Alta Velocidad, transporte público, etc.).
- Implementación de nuevas herramientas tecnológicas para una gestión e información del tráfico más eficiente.
- Mejora de la planificación de la gestión del tráfico a través de la realización de planes de gestión de tráfico específicos.
- Profundización en el conocimiento a través de la investigación, en la prevención y en la sensibilización.

Amenazas

- Conductas de riesgo asociadas al factor humano: distracción durante la conducción, velocidad inadecuada y consumo de alcohol y drogas.
- Incremento del número de personas conductoras mayores de 65 años.
- Envejecimiento del parque móvil.
- Aumento del volumen de tráfico en las carreteras vascas.
- Situación geográfica de Euskadi (paso fronterizo) que hace que esté sometida a decisiones de terceros que pueden generar afecciones y problemas de congestión de tráfico.

4.0 Despliegue estratégico

Esta Estrategia, alineada con los grandes compromisos acordados a nivel global, sitúa en el centro de todas sus acciones a la persona, priorizando su bienestar y seguridad en términos de movilidad en el ámbito urbano e interurbano.

4.1 Introducción

Este apartado recoge las decisiones estratégicas tomadas a lo largo del proceso de reflexión. Estas decisiones se concretan a través de la Formulación Estratégica (Misión, Visión y Principios), así como su despliegue a través de Retos, Líneas, Iniciativas y Acciones.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2025 asume plenamente el marco de referencia del Plan General de Seguridad Pública de Euskadi 2020-2025, así como su estructura estratégica, logrando para ello un encaje natural y una coherencia en cuanto a principios y retos se refiere. El nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial se construye desde un enfoque de seguridad pública integral que refleja el trabajo coordinado por el Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco y en concreto, por la Dirección de Tráfico que es quien articula políticas transversales en materia de seguridad vial y de gestión de tráfico a través del despliegue de acciones concretas.

Este capítulo contiene además un apartado que introduce las pautas precisas para la puesta en marcha de una sistemática de gestión en torno a la idea del ciclo estratégico y los mecanismos necesarios para abordarlo (Planes de gestión anuales y el Plan de Seguimiento y Evaluación, con el consiguiente Cuadro de Mando estratégico).

4.2 Misión, Visión, Principios y Retos estratégicos

La movilidad es una actividad inherente a las personas, en su condición de viandantes, ciclistas, motoristas, conductores de otro tipo de vehículos a motor o usuarias de vehículos de movilidad personal. Nuestras calles y carreteras nos conectan indefectiblemente haciendo imprescindible la recuperación de valores como la convivencia y el respeto, en vías urbanas e interurbanas. La seguridad vial es una responsabilidad compartida que debe estar orientada a la reducción del número de personas fallecidas y heridas como consecuencia de un accidente de tráfico.

La presente Estrategia, materializada en un Plan de acción quinquenal, es el resultado de la participación de los diferentes agentes, instituciones y asociaciones comprometidas con el gran reto de reducir la accidentalidad, con una visión ética de Cero Víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico.

La Seguridad Vial, que va más allá de la prevención, debe garantizar que todas las personas usuarias de las vías urbanas e interurbanas se sientan seguras en sus desplazamientos diarios, especialmente, las personas que forman parte de los colectivos llamados vulnerables o más frágiles, tales como ciclistas, motoristas, viandantes o personas usuarias de los llamados vehículos de movilidad personal.

Incrementar los niveles de Seguridad Vial, impulsar y promover acciones que fomenten la movilidad segura, sostenible y saludable, además de mejorar, a través del uso de nuevas tecnologías la gestión del tráfico en la red viaria de Euskadi, son objetivos primordiales que transversalizan el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Euskadi para los próximos cinco años.

4.2.1. Misión

Contribuir al bienestar y la seguridad de las personas usuarias de la red viaria vasca mediante la promoción de la seguridad vial, la fluidez en el tráfico y la movilidad segura y sostenible basada en la prevención, la coordinación y la corresponsabilidad institucional y ciudadana.

4.2.2. Visión

Reducir la accidentalidad con una *Visión Cero* víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico y, con ello, situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de víctimas mortales y heridas graves.

Adoptar esta visión de la seguridad vial representa el compromiso de integrar la seguridad vial en el diseño, la regulación, la planificación y la financiación del transporte. La seguridad vial debe ser una prioridad de inversión crítica y no debe intercambiarse con otras prioridades. Cada muerte o lesión grave en nuestras carreteras es una llamada a actuar, investigar, diagnosticar y abordar acciones.

La *Visión Cero* mira hacia el futuro de Euskadi, donde nadie muere o sufre heridas graves en accidentes de tráfico. Durante la próxima década, las nuevas tecnologías de transporte traerán oportunidades significativas, así como desafíos, y es probable que cambie la manera en la que nos movemos. Al colocar la seguridad en el centro de nuestro sistema de transporte, podemos anticiparnos y adaptarnos a los cambios que se avecinan.

4.2.3. Principios

CERCANÍA

Mantenemos una actitud abierta y cercana a todas las personas. Debemos comprender y hacer que las carreteras y las calles sean más seguras para todas las personas usuarias de la carretera, en especial las más vulnerables como las personas peatonas, las personas mayores, las personas motoristas y ciclistas.

CONFIANZA

Confiamos y esperamos que todas las personas usuarias de las calles y carreteras tomen buenas decisiones y cumplan con la normativa cuando las usen. Sin embargo, reconocemos que las personas cometen errores y que algunas asumen riesgos innecesarios.

COMPROMISO

El compromiso por la seguridad vial debe compartirse entre quienes diseñan, construyen, gestionan y utilizan las carreteras y calles, así como entre quienes hacen cumplir las reglas. Las personas usuarias deben participar en la construcción del cambio cultural y en el uso de nuestras vías de manera segura, pero la carga de la responsabilidad y el compromiso por la seguridad vial no puede recaer sólo en ellas. Los agentes e instituciones públicas tenemos también un claro compromiso con el reto de reducir la accidentalidad en las calles y carreteras de Euskadi y la responsabilidad de proporcionar un entorno de movilidad seguro para las personas usuarias de las carreteras. Nuestra estrategia e intervenciones deben garantizar que exista una responsabilidad colectiva y una rendición de cuentas adecuadas.

LIDERAZGO Y EQUIPO

Trabajamos de forma cohesionada y coordinada guiados por un liderazgo activo. Dada nuestra distribución competencial, es fundamental la coordinación y la colaboración interinstitucional e interdepartamental. Necesitamos mejorar la seguridad de todas las partes del sistema (carreteras, velocidades, vehículos y uso de la carretera) de modo que si una parte falla, otras partes seguirán protegiendo a las personas implicadas. Esto significa que, por ejemplo, cuando ocurren accidentes, la muerte y las lesiones graves pueden evitarse mediante vehículos más seguros, un diseño de infraestructuras más seguras y velocidades apropiadas a las características de la vía.

EVOLUCIÓN

Innovamos y mejoramos de forma continua. La toma de decisiones debe basarse en la mejor ciencia e información disponible, y debe operar en un entorno de aprendizaje continuo y mejora del sistema. Necesitamos estar al tanto de los problemas emergentes en materia de tráfico y seguridad vial. Durante la próxima década se desarrollarán nuevas soluciones tecnológicas en materia de gestión de tráfico y seguridad vial. También surgirán nuevos problemas. Por eso, es fundamental que invirtamos en investigación, tecnología y modelización para informar las intervenciones y decisiones clave de manera anticipada. Nuestras acciones de seguridad vial también deben estar respaldadas por un proceso regular, una recogida de datos y una evaluación de resultados para que podamos ver qué funciona, qué no funciona o necesita modificarse, de modo que podamos maximizar el esfuerzo y también lograr una aceptación continua del cambio.

TRANSPARENCIA Y BUEN GOBIERNO

Nos comprometemos con el entorno, respetando las normas y principios éticos de la sociedad, generando confianza desde la transparencia, la responsabilidad social y el buen gobierno. La información, colaboración y coordinación entre todas las instituciones y agentes responsables debe ser máxima.

VOCACIÓN DE SERVICIO

Nos comprometemos a generar valor a la ciudadanía desde una ética de lo público. Los objetivos de seguridad vial, junto con las prioridades sociales más amplias como la salud pública y la sostenibilidad, deben ser priorizadas en nuestros marcos regulatorios y de inversión, en lugar de ser complementos opcionales.

4.2.4. Retos Estratégicos

Los Retos Estratégicos del Plan coinciden con los definidos por el Plan General de Seguridad Pública de Euskadi, si bien se adecúan en su enfoque y contenido a la realidad de la Seguridad Vial y la Gestión del Tráfico.

MODELO DE SEGURIDAD INTEGRAL	En el ámbito de la gestión del tráfico y la seguridad vial, la transición hacia un Modelo de Seguridad Integral es fundamental y requiere de la cooperación y corresponsabilidad de múltiples entidades y agencias institucionales y privadas, así como de la propia ciudadanía. Es fundamental para lograrlo seguir profundizando en el liderazgo, la colaboración y coordinación entre todos los agentes e instituciones comprometidas con el reto de reducir la accidentalidad en las calles y carreteras de Euskadi.
NUEVAS CAPACIDADES Y NUEVAS AMENAZAS	La transformación digital representa una excelente oportunidad para disponer de datos en tiempo real, garantizar la fluidez del tráfico, a través de la implementación de nuevas herramientas que faciliten los tiempos de respuesta en la gestión y mejorar la seguridad vial. Durante la próxima década se desarrollarán nuevas soluciones tecnológicas en materia de gestión de tráfico y seguridad vial. También surgirán nuevos problemas relacionados con la convivencia con nuevos modos de movilidad. Por eso, es fundamental que invirtamos en investigación, tecnología y modelización para informar las intervenciones y decisiones clave de manera anticipada.
EXPECTATIVAS Y EXIGENCIA CRECIENTE DE LA CIUDADANÍA	Los nuevos canales digitales hacen posible mantener una comunicación directa y permanente con la ciudadanía para, de esta manera, sensibilizar, informar y empoderar a la sociedad en materia de tráfico y seguridad vial.
EQUIPO PROFESIONAL SUFICIENTE, ESTABLE Y SATISFECHO	A pesar del compromiso y la competencia de los y las profesionales de la Dirección de Tráfico, es necesario abordar las necesidades de dimensionamiento y estabilidad de las plantillas, especialmente teniendo en cuenta el relevo generacional, lo que, por otra parte, ofrece la oportunidad de adecuar los perfiles a las nuevas realidades siendo atractivos para incorporar jóvenes profesionales con alto nivel de formación y capacitación.

4.3. Plan de acción

Este capítulo desarrolla el plan de acción que se define para dar respuesta a los riesgos identificados a partir del estado actual de la seguridad en Euskadi. Para ello presenta en primer lugar las líneas de actuación, iniciativas y acciones que se han definido para hacer frente a cada reto estratégico.

4.3.1. Líneas Estratégicas

Retos	Líneas Estratégicas
I Modelo de seguridad integral	**L1** Consolidar los mecanismos de **coordinación y cooperación** entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial **L2** Establecer programas de **formación, prevención y sensibilización** específicos para actuar sobre los **colectivos vulnerables**
II Nuevas capacidades y nuevas amenazas	**L3** Implantar **nuevas herramientas** para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico **L4** Desarrollar un **modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia**
III Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía	**L5** Articular una dinámica sistemática y estructurada de **relación** y **encuentro** con la **ciudadanía** y la **sociedad civil** así como de **transparencia y rendición de cuentas** **L6** Establecer mecanismos y canales que permitan una **comunicación bidireccional directa con la ciudadanía**
IV Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho	**L7** Contar en el equipo de la Dirección de Tráfico con personas **comprometidas, cualificadas, con sentido de pertenencia y satisfechas**

Líneas Estratégicas	Descripción Líneas Estratégicas
Reto I. Modelo de seguridad integral	
L1 Consolidar los mecanismos de **coordinación y cooperación** entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial	El objetivo es reforzar los actuales mecanismos de coordinación y cooperación, y crear nuevos si se considera necesario, entre todas las entidades que intervienen de alguna manera en la gestión del tráfico y la seguridad vial en Euskadi. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial 2. Reforzar la coordinación y la cooperación con las instituciones titulares de vías principales y carreteras secundarias, así como de otras entidades y agencias públicas y privadas implicadas, para mejorar la gestión del tráfico y la seguridad vial. 3. Desarrollar e implantar una sistemática de gestión de riesgos que refuerce la resiliencia, articulando respuestas rápidas y eficaces ante posibles incidencias sobre el tráfico.
L2 Establecer programas de **formación, prevención y sensibilización** específicos para actuar sobre los **colectivos vulnerables**	El objetivo es un abordaje de la seguridad vial basado en la prevención frente a los accidentes, con especial énfasis en el impacto sobre colectivos vulnerables. Incluye las siguientes iniciativas: 1. Impulsar programas y planes específicos de concienciación y educación vial para prevenir accidentes de tráfico en colectivos vulnerables.

Reto II. Nuevas capacidades y nuevas amenazas

L3 Implantar **nuevas herramientas** para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico

El objetivo es aprovechar al máximo las potencialidades que ofrecen las TICs en todos los ámbitos de la gestión del tráfico y la seguridad vial.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Potenciar los sistemas tecnológicos para la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial.
2. Diseñar e implantar un modelo de gestión de la Innovación y la mejora del tráfico y la seguridad vial.

L4 Desarrollar un **modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia**

El objetivo es que toda la actividad relacionada con la gestión del tráfico y la seguridad vial esté basada en información fiable y pertinente proveniente de múltiples fuentes y explotada de manera integral.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Ganar eficiencia en la gestión e información de tráfico en las carreteras vascas a través del uso de metadatos/datos masivos en el Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi.
2. Desarrollar Sistemas de Información combinados encaminados a mejorar la seguridad vial.

Reto III. Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía

L5 Articular una dinámica sistemática y estructurada de **relación** y **encuentro** con la **ciudadanía** y la **sociedad civil,** así como de **transparencia y rendición de cuentas**

El objetivo es generar confianza en la ciudadanía y la sociedad civil así como conocer con precisión y de primera mano las necesidades y expectativas de la ciudadanía y la sociedad civil en materia de gestión del tráfico y seguridad vial.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Articular una dinámica sistemática y estructurada de relación y encuentro con la ciudadanía y la sociedad civil.
2. Establecer mecanismos de control y comunicación que permitan garantizar la transparencia y la rendición de cuentas a la ciudadanía.

L6 Establecer mecanismos y canales que permitan una **comunicación bidireccional directa con la ciudadanía**

El objetivo es, por una parte, que ciudadanía y entidades del sistema vasco intercambien información en tiempo real, para que todas ellas puedan actuar de la manera más adecuada e informada posible ante cualquier incidencia. Por otra parte, se trata de facilitar el acceso electrónico a los servicios públicos en materia de tráfico.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Articular mecanismos de comunicación bidireccional directa con la ciudadanía.
2. Agilizar trámites, simplificar procedimientos y facilitar el acceso a los mismos sin necesidad de traslado a dependencias administrativas.

Reto IV. Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho

L7 Contar en el equipo de la Dirección de Tráfico con personas **comprometidas**, **cualificadas,** con sentido de **pertenencia** y **satisfechas**

El objetivo es disponer de los mejores equipos profesionales posibles para afrontar las amenazas a la seguridad, tanto desde el punto de vista de la capacitación como de la motivación.

Incluye las siguientes iniciativas:

1. Apostar por un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo.
2. Asegurar los niveles de cualificación que requiere la organización.
3. Sistematizar la gestión del conocimiento.
4. Trabajar la comunicación interna.
5. Sistematizar el reconocimiento.

4.3.2. Iniciativas y acciones

4.3.2.1. Reto I. Modelo de Seguridad Integral

Reto I. Modelo de seguridad integral			
Iniciativas		Acciones	
L.1	**Consolidar los mecanismos de coordinación y cooperación entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial**		
1.1	Liderar la firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial	1.1.1	Identificar el mapa de agentes
		1.1.2	Definir los contenidos y la redacción del Pacto
		1.1.3	Establecer un modelo de gobernanza y su sistemática de seguimiento
1.2	Reforzar la coordinación y la cooperación con las instituciones titulares de vías principales y carreteras secundarias, así como de otras entidades públicas y privadas implicadas, para mejorar la gestión del tráfico y la seguridad vial	1.2.1	Potenciar mediante la firma de convenio, el intercambio de datos y de imágenes con otros centros de gestión de tráfico, con las instituciones titulares de las vías y con las y los gestores de las autopistas para procurar una mejor gestión del tráfico interurbano
		1.2.2	Reforzar la labor de la Comisión de Seguridad Vial a través del desarrollo de grupos de trabajo específicos
		1.2.3	Desarrollar desde la Dirección de Tráfico programas de formación en materia de seguridad vial a operadores jurídicos (judicatura, fiscalía y abogados/as)
		1.2.4	Colaborar y participar en las decisiones y eventos que se celebren para el intercambio de información de tráfico en la Red Transeuropea de Carreteras
1.3	Desarrollar e implantar una sistemática de gestión de riesgos que refuerce la resiliencia articulando respuestas rápidas, coordinadas y eficaces ante posibles incidencias sobre el tráfico	1.3.1	Protocolizar, automatizar, ejecutar, evaluar y actualizar Planes de Gestión de Tráfico en colaboración con las UTT de la Ertzaintza
		1.3.2	Valorar la posibilidad de contar en el CGTE con un responsable de la Ertzaintza para agilizar la toma de decisiones y la aplicación de los planes de gestión de tráfico específicos en caso de incidencia

L.2 Establecer programas de formación, prevención y sensibilización específicos para actuar sobre los colectivos vulnerables

2.1	Impulsar programas y planes específicos de concienciación y educación vial para prevenir accidentes de tráfico en colectivos vulnerables	2.1.1	Redefinir y desarrollar acciones de sensibilización en materia de prevención de accidentes de tráfico dirigidas al alumnado del sistema educativo no universitario enmarcadas en los nuevos retos de movilidad segura y sostenible
		2.1.2	Ofertar formación dirigida a educadores/as dedicados a trabajar con grupos de riesgo vial
		2.1.3	Ofertar formación y apoyo al personal de las policías locales y Ertzaintza que desarrollan programas de educación vial
		2.1.4	Realizar programas de sensibilización sobre prevención de accidentes y fomento de comportamientos seguros en los colectivos vulnerables: motoristas, personas mayores, ciclistas y VMPs (Vehículos de Movilidad Personal)

4.3.2.2. Reto II. Nuevas capacidades y nuevas amenazas

Reto II. Nuevas capacidades y nuevas amenazas

Iniciativas		Acciones	
L.3	**Implantar nuevas herramientas para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico**		
3.1	Potenciar los sistemas tecnológicos para la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial.	3.1.1	Renovar la red de monitorización e instalar equipamientos ITS: actualización de la red de aforadores, desarrollos basados en el uso de FCD, plan renove de radares, implantación de tecnología OCR, etc.
		3.1.2	Habilitar nuevos sistemas integrados de información para la recogida y explotación de datos en las vías principales y carreteras secundarias sobre tráfico y seguridad vial (Tomtom, Geotraffic...)
		3.1.3	Acceder a sistemas de almacenamiento de todos los datos de matrícula de vehículos recogidos desde los sistemas de gestión del tráfico (cámaras, peajes, etc...) así como de sistemas de Ayuntamientos y empresas privadas (principalmente parkings) para uso tanto simultaneo cotejando con otras bases de datos como SIS RECAST (Sistema de Información Schengen)

3.2	Diseñar e implantar un modelo de gestión de la Innovación en materia de tráfico y seguridad vial.	3.2.1	Establecer el marco estratégico de la innovación en materia de gestión de tráfico y seguridad vial: objetivos, alcance, enfoque, ...
		3.2.2	Identificar y definir los procesos, la estructura organizativa y los recursos necesarios para la gestión de la innovación y la mejora
		3.2.3	Constituir un equipo base e implantar el modelo de gestión de la innovación y la mejora
		3.2.4	Participar con entidades europeas en proyectos de investigación relacionados con la seguridad
		3.2.5	Establecer alianzas y acuerdos de colaboración con instituciones universitarias para el desarrollo de proyectos de investigación
		3.2.6	Colaborar mediante Convenio con la UPV-EHU en la realización de investigaciones para el Observatorio Vasco de Seguridad Vial

L.4 Desarrollar un modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia

4.1	Ganar eficiencia en la gestión e información de tráfico en las carreteras vascas a través del uso de metadatos / datos masivos en el Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi	4.1.1.	Potenciar el uso de nuevas herramientas y funciones analíticas para una explotación integrada de información proveniente de múltiples fuentes que permita un mayor conocimiento sobre la situación del tráfico para así reducir los tiempos de respuesta ante incidencias y ofrecer una información más precisa y contextualizada a la ciudadanía
		4.1.2.	Redefinir las funciones del personal de sala del Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi y adaptar sus competencias y capacidades en materia de explotación y análisis de la información integrada
		4.1.3	Crear una "Unidad de Gestión de la información" en el seno del Centro
		4.1.4	Desarrollar herramientas integradas para la simulación y modelización del tráfico a partir de múltiples fuentes de información: matrices origen-destino, datos en tiempo real FCD, herramienta para el cálculo de intensidades...
		4.1.5	Desarrollar una app para la monitorización, geoposicionamiento, autorización y control de los transportes especiales

4.2	Desarrollar Sistemas de Información combinados encaminados a mejorar la seguridad vial	4.2.1	Optimizar el RVATE en materia de investigación
		4.2.2	Herramienta "Road - Safety" para el desarrollo de estudios y análisis sobre seguridad vial (accidentalidad, geolocalización, ...)
		4.2.3	Realizar Informes de evaluación y estudios específicos sobre seguridad vial

4.3.2.3. Reto III. Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía

Reto III. Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía

Iniciativas		Acciones	
L.5	**Articular una dinámica sistemática y estructurada de relación y encuentro con la ciudadanía y la sociedad civil, así como de transparencia y rendición de cuentas**		
5.1	Articular una dinámica sistemática y estructurada de relación y encuentro con la ciudadanía y la sociedad civil	5.1.1	Profundizar en la creación de una red de relaciones con la sociedad civil, asociaciones ciudadanas y colectivos, para establecer canales de comunicación estables, desde los cuales se reciban las demandas ciudadanas.
		5.1.2	Fijar un sistema estable de encuentro con la sociedad, para conocer sus preocupaciones en el ámbito de seguridad vial y atender a sus demandas
		5.1.3	Reforzar la Red Innovabide de empresas comprometidas con la Seguridad Vial desde la gestión interna de las mismas.
		5.1.4	Transferir y generar conocimiento en materia de seguridad vial a través de la celebración de Jornadas Profesionales
5.2	Establecer mecanismos de control y comunicación que permitan garantizar la transparencia y la rendición de cuentas a la ciudadanía	5.2.1	Mejorar los mecanismos de información y rendición de cuentas: datos relacionados con la evolución de la seguridad vial, información estadística actualizada sobre accidentalidad. Diseño de una aplicación ad hoc.

L.6 Establecer mecanismos y canales que posibiliten una comunicación bidireccional directa con la ciudadanía

6.1	Articular una dinámica sistemática y estructurada de comunicación bidireccional directa con la ciudadanía	6.1.1	Potenciar los mecanismos para informar a la ciudadanía de una forma directa, instantánea y resolutiva sobre el tráfico y la seguridad vial de la red viaria vasca
		6.1.2	Establecer un sistema de avisos y alertas a la ciudadanía con capacidad de personalización sobre situaciones de riesgo a fin de poder garantizar la autoprotección mediante la información veraz, rápida y completa.
		6.1.3	Potenciar el uso de medios digitales (redes sociales, aplicaciones de mensajería, aplicaciones propias) para interactuar con la ciudadanía con objeto de recabar y trasladar información sobre incidencias en el tráfico
		6.1.4	Potenciar el uso de redes sociales para comunicar a la ciudadanía alertas y consejos sobre seguridad vial respondiendo a sus sugerencias y peticiones
		6.1.5	Adecuar el diseño y contenidos de la web trafikoa.eus y APP a entornos más abiertos
		6.1.6	Desarrollar campañas orientadas a explicar el porqué de la norma y las consecuencias de su incumplimiento
6.2	Agilizar trámites, simplificar procedimientos y facilitar el acceso a los mismos sin necesidad de traslado a dependencias administrativas	6.2.1	Simplificar y digitalizar todos los procedimientos administrativos para posibilitar que la ciudadanía pueda realizar una tramitación electrónica completa y para que conozcan en todo momento el estado de sus procedimientos
		6.2.2	Sentar las bases para la renovación integral de la aplicación del procedimiento sancionador
		6.2.3	Realizar nuevos desarrollos y modificaciones en las herramientas informáticas para mejorar la tramitación de los expedientes de autorización, control y sanción

4.3.2.4. Reto IV. Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho

Reto IV. Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho			
Iniciativas		Acciones	
L.7 Contar en el equipo de la dirección de tráfico con personas comprometidas, cualificadas, con sentido de pertenencia y satisfechas			
7.1	Apostar por un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo	7.1.1	Definir e Implantar un Modelo de Liderazgo Participativo en el seno de la Dirección de Tráfico
		7.1.2	Implantar fórmulas organizativas orientadas a la participación y el trabajo en equipo
7.2	Asegurar los niveles de cualificación que requiere la organización	7.2.1	Elaborar programas de formación que impulsen la cultura de colaboración y corresponsabilidad
		7.2.2	Definir y diseñar nuevos perfiles y competencias profesionales acordes a las nuevas exigencias y realidades
		7.2.3	Reforzar las necesidades de cualificación recurriendo a recursos externos que puedan apoyar, asesorar, complementar el conocimiento interno existente en la organización
7.3	Sistematizar la gestión del conocimiento	7.3.1	Diseñar la sistemática para la Gestión del Conocimiento: identificar, recoger, ordenar, difundir, actualizar…
		7.3.2	Hacer un abordaje específico para la gestión del conocimiento que tenga en cuenta el Relevo Generacional: Programas de Mentoring
7.4	Trabajar la comunicación interna	7.4.1	Diseñar la Política de Comunicación Interna, el Plan de Comunicación Interna y su sistemática de gestión
7.5	Sistematizar el reconocimiento	7.5.1	Diseñar e implantar fórmulas de reconocimiento a las personas

4.4 Modelo de Gestión del Plan

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2025 va a necesitar un Modelo de Gestión que facilite su despliegue y desarrollo, así como su seguimiento y evaluación, donde aspectos como la Gobernanza, los mecanismos de seguimiento y control a través de un Cuadro de Mando, y la comunicación y transparencia van a ser determinantes.

El Modelo de Gestión debe ser coherente con la Misión y los Principios definidos y debe facilitar el logro de la Visión y los Retos Estratégicos establecidos.

4.4.1. Gobernanza del Plan

Viceconsejería de Seguridad – Departamento de Seguridad

Corresponde a la Viceconsejería de Seguridad el ejercicio de las funciones atribuidas al Departamento de Seguridad en el ámbito de la seguridad de las personas, bienes y seguridad ciudadana; coordinación de policías locales; seguridad privada; protección civil y emergencias; meteorología; tráfico y **seguridad vial**, así como el régimen de los juegos de azar y de los espectáculos y actividades recreativas.

El foro de gestión de la Viceconsejería es su **Consejo de Dirección,** constituido por el/la Viceconsejero/a y todos los/as directores/as. Es el Órgano responsable de hacer el seguimiento del Plan General de Seguridad Pública de Euskadi, analizar el grado de implantación de las acciones, así como detectar y prever las posibles desviaciones en el logro de los objetivos y, por consiguiente, identificar mejoras en las acciones implementadas.

En este foro la Dirección de Tráfico presenta el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2025, informa de su despliegue y comparte temas de interés y posibles colaboraciones con el resto de los miembros.

Dirección de Tráfico

La Dirección de Tráfico es el órgano encargado de elaborar y gestionar las políticas de seguridad vial en la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo con lo dispuesto en el *Decreto 6/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Seguridad.*

Estas políticas de seguridad vial se concretan en el Plan, correspondiendo a:

- **Director/a de Tráfico:** el liderazgo en la definición, despliegue, seguimiento y evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2025.

- **Comité de Dirección de la Dirección de Tráfico:** es el máximo órgano de gestión permanente de la Dirección de Tráfico. Se trata del Órgano responsable de hacer el seguimiento del Plan, analizar el grado de implantación de las acciones, así como detectar

y prever las posibles desviaciones en el logro de los objetivos y, por consiguiente, identificar mejoras en las acciones implementadas.

Liderado por el/la Directora/a de Tráfico, participan todas las personas responsables de las Áreas Operativas:

Área Jurídica (Autorización, control y sanción):
- Responsable del Área Jurídica
- Responsables de las Oficinas Territoriales de Tráfico

Área Formación y Educación Vial

Área Estudios y Estadística

Área Gestión de Tráfico:
- Investigación
- Centro de Gestión e Información de Tráfico de Euskadi

Además de las Áreas operativas, participan las personas responsables de apoyo:
- Sistemas de Información
- Comunicación

- **Grupo autorizaciones, control y sanción:** revisión y mejora de los procedimientos de autorizaciones, control y sanción, de establecer/consensuar criterios jurídicos y técnicos en la materia y de hacer el seguimiento de la actividad en materia de autorizaciones, control y sanción.

  Liderado por el/la Director/a de Tráfico, participan la persona responsable del Área Jurídica, las personas responsables de las Oficinas Territoriales de Tráfico y del CATIT, y la persona técnico de Comunicación.

Coordinación y Cooperación Interinstitucional

Además de los órganos propios de la Viceconsejería de Seguridad y la Dirección de Tráfico, y dado el carácter transversal de la materia y la implicación de otras organizaciones que ejercen distintas responsabilidades en materia de gestión de tráfico y seguridad vial, existen los siguientes foros:

- **Comisión de Seguridad Vial de Euskadi:** órgano consultivo encargado de facilitar la coordinación de las Administraciones Públicas que ejercen competencias que inciden en la seguridad vial, así como de impulsar la mejora de la seguridad vial, mediante el encuentro y la participación de las entidades públicas y privadas relacionadas con el tráfico y la seguridad vial. *Decreto 35/2014, de 11 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento de la Comisión de Seguridad Vial de Euskadi.*

Los órganos de funcionamiento de la Comisión de Seguridad Vial son:

- El Pleno
- El Comité Permanente

- **Grupo de coordinación territorial**: foro de carácter permanente responsable de hacer el seguimiento de obras, eventos, incidencias, accidentes, planes estacionales… en el entorno de cada Territorio.

  Este grupo en cada Territorio lo lidera el/la responsable de la Oficina Territorial de Tráfico y participan diferentes representantes de las Diputaciones Forales, de las Unidades Territoriales de Tráfico de la Ertzaintza y de las empresas concesionarias de las autopistas.

- **Grupo de trabajo policial:** foro de carácter permanente responsable de hacer el seguimiento de la accidentalidad y los incidentes surgidos en materia de tráfico y seguridad vial.

  Liderado por el/la Director/a de Tráfico, participan la Jefatura central de Tráfico de la Ertzaintza y las Jefaturas de las Unidades Territoriales de Tráfico de la Ertzaintza.

4.4.2 Seguimiento y Evaluación del Plan

Para la realización del seguimiento y evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2025 se han previsto los siguientes mecanismos:

- Seguimiento del Plan en el seno del Comité de Dirección de la Dirección de Tráfico con una frecuencia trimestral.

- Evaluación anual del Plan para analizar las acciones realizadas, su grado de avance y el logro de los objetivos previstos. Estas evaluaciones permitirán detectar y prever las posibles desviaciones y, por consiguiente, identificar mejoras en las acciones implementadas.

4.4.3 Cuadro de Mando Estratégico

El Cuadro de Mando del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2025 se concibe como una herramienta de gestión que permite entender mejor la estrategia y poder darle seguimiento. Este Cuadro de Mando recoge diferentes indicadores cuyo objetivo es establecer un marco para la evaluación del Plan de Acción en términos de seguridad vial y gestión del tráfico.

Por otro lado, para cada una de las acciones del Plan se ha identificado al menos un indicador que va a permitir incorporar elementos cuantitativos para hacer el seguimiento y la evaluación.

Dada la excepcionalidad de los datos relativos al año 2020, como consecuencia de la situación de emergencia sanitaria provocada por la COVID-19, tomaremos como año de referencia 2019.

Modelo de Gestión del Plan

Plan

Qué:
Planificación Estratégica a medio/largo plazo PESV 21-25

Cómo:
Definición de Retos y Líneas Estratégicas 2025 y compromisos ODS 2030

Do

Qué:
Planificación anual

Cómo:
Definición de Planes de Gestión anuales

Check

Qué:
Seguimiento y evaluación del grado de ejecución del PESV 21-25

Cómo:
Cuadro de Mando Estratégico. Evaluación Anual y Evaluación Intermedia

Act

Qué:
Replanificación y adaptación del Plan

Cómo:
Implementación de mejoras al PESV 21-25

Gobernanza del Plan

- Departamento de Seguridad
- Viceconsejería de Seguridad
- Dirección de Tráfico
- Comité de Dirección de la Dirección de Tráfico
- Grupo Autorizaciones, Control y Sanción
- Comisión de Seguridad Vial de Euskadi
- Grupo de coordinación territorial
- Grupo de trabajo policial

RETO I

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico	51	< 38
Número de personas heridas graves a causa de accidentes de tráfico	449	< 337
Número de personas motoristas fallecidas	16	< 12
Número de personas motoristas heridas graves	127	< 95
Número personas mayores de 64 años fallecidas	15	< 11
Número personas mayores de 64 años heridas graves	89	< 67
Número de personas ciclistas fallecidas	1	0
Número de personas ciclistas heridas graves	85	< 64
Número peatonas y peatones fallecidas	13	<10
Número peatonas y peatones heridas graves	91	< 68
Firma del Pacto Vasco por la Seguridad Vial	No	Sí
Número de alumnos/as de enseñanza no universitaria que participan en programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura	20.158	23.000
Número de horas ejecutadas en programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura dirigidos al alumnado de enseñanza no universitaria	390	450
Grado de satisfacción del alumnado y profesorado de enseñanza no universitaria sobre los programas y planes específicos de concienciación y educación para la movilidad segura en los que han participado	-	Alcanzar un 90% de valoraciones entre 4(Bien) y 5(Muy bien)

RETO II

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de horas perdidas por las y los conductores derivado de incidencias en el tráfico.	3 M	2,7 M
Inversión destinada a la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial.	1,8 M€	2,3 M€
Reorganización y redefinición de las funciones del actual CGTE.	No	Sí

RETO III

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de personas que acceden a la información sobre tráfico que comunica la Dirección de Tráfico desde sus canales (web, App, RR.SS...)	211.019	220.000
Número de infracciones de velocidad y resto de infracciones a la normativa de tráfico y seguridad vial	295.236	280.000
Número de positivos por consumo de alcohol, drogas y otras sustancias	5.058	4.200

RETO IV

Indicador	Resultado 2019	Objetivo 2025
Número de acciones desarrolladas para disponer en la DT de un Modelo de Liderazgo con enfoque Participativo	-	Diseño y puesta en marcha del Modelo
Número de acciones encaminadas a la gestión del conocimiento que tenga en cuenta el Relevo Generacional	-	Modelo de gestión del conocimiento desplegado
Evolución de la rotación e interinidad en la plantilla: edad media de la plantilla de la DT	-	Reducción edad media de la plantilla de la DT

5.0 Financiación del Plan

El Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 prevé una movilización de recursos muy relevante para garantizar la ejecución de las acciones a implementar en su quinquenio de vigencia. Líneas e Iniciativas estratégicas que deben permitir avanzar hacia una menor accidentalidad con una Visión Cero víctimas como consecuencia de un accidente de tráfico, con el objetivo de situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico, cumpliendo los objetivos globales de reducción del número de víctimas mortales y heridas graves.

Desde esta visión global, el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 prevé destinar casi 67,7 millones de euros en el conjunto del periodo a los cuatro Retos sobre los que se articula. En particular:

El **Reto I Modelo de seguridad integral** prevé movilizar 4,3 M€; es decir, el 6,4% del presupuesto total, haciendo un especial esfuerzo en el desarrollo de programas de formación, prevención y sensibilización específicos para actuar sobre los colectivos vulnerables.

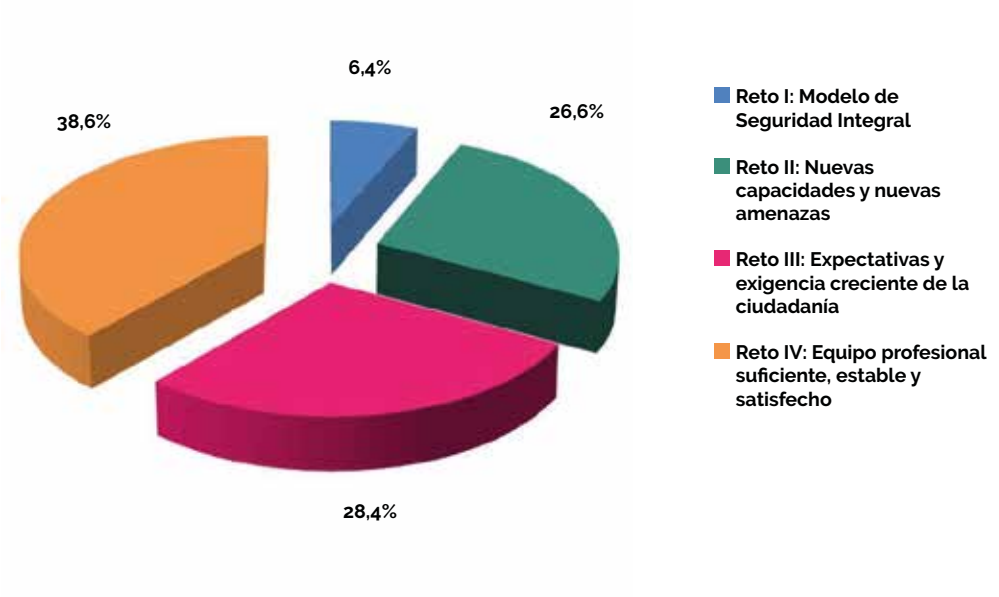
El **Reto II Nuevas capacidades y nuevas amenazas**, prevé movilizar 18 M€ que representan el 26,6% de los recursos asignados al Plan. Serán claves las apuestas por la implantación y uso de las nuevas tecnologías tanto para la monitorización de las vías de comunicación para la gestión del tráfico y de la seguridad vial como para mejorar la eficiencia en la gestión e información de tráfico a través del uso de metadatos / datos masivos.

El **Reto III Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía** prevé movilizar 19,2 M€; el 28,4% del total de recursos movilizados, con el objetivo de reforzar los mecanismos y canales que permitan una comunicación bidireccional directa y permanente con la ciudadanía.

Finalmente, el **Reto IV Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho** prevé movilizar 26,1 M€; el 38,6% del total, con el objetivo de sistematizar la gestión del conocimiento, abordar el relevo generacional en el seno de la Dirección de Tráfico así como la mejora de la formación y cualificación de sus personas para abordar con garantías los Retos definidos.

Retos	Líneas Estratégicas	Inversión	
I Modelo de seguridad integral	**L1** Consolidar los mecanismos de **coordinación y cooperación** entre todas las entidades y agencias activamente implicadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial	**640.000,00**	**0,9%**
	L2 Establecer programas de **formación, prevención y sensibilización** específicos para actuar sobre los **colectivos vulnerables**	**3.659.600,00**	**5,4%**
II Nuevas capacidades y nuevas amenazas	**L3** Implantar **nuevas herramientas** para incrementar la protección de la seguridad vial en las vías competencia de la Dirección de Tráfico	**10.511.960,00**	**15,5%**
	L4 Desarrollar un **modelo de seguridad vial guiado por la inteligencia**	**7.504.955,00**	**11,1%**
III Expectativas y exigencia creciente de la ciudadanía	**L5** Articular una dinámica sistemática y estructurada de **relación** y **encuentro** con la **ciudadanía** y la **sociedad civil** así como de **transparencia y rendición de cuentas**	**185.000,00**	**0,3%**
	L6 Establecer mecanismos y canales que permitan una **comunicación bidireccional directa con la ciudadanía**	**19.041.777,30**	**28,1%**
IV Equipo profesional suficiente, estable y satisfecho	**L7** Contar en el equipo de la Dirección de Tráfico con personas **comprometidas, cualificadas, con sentido de pertenencia y satisfechas**	**26.118.715,00**	**38,6%**

Distribución de recursos 2021-2025 por Retos



Anexo

Declaración de Estocolmo

Declaración de Estocolmo

Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los Objetivos Mundiales para 2030

Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020

Nosotros, Ministros y Jefes de Delegación, así como representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales, regionales y subregionales y del sector privado nos reunimos en Estocolmo, Suecia, los días 19 y 20 de febrero de 2020 para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial;

Reconocemos el liderazgo del Gobierno de Suecia en la preparación y organización de esta Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial;

Elogiamos al Gobierno de la Federación de Rusia por organizar la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2009, que culminó con la Declaración de Moscú, y al Gobierno de Brasil por organizar la segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial en 2015, que culminó en la Declaración de Brasilia;

Reconocemos el papel de los gobiernos de la Federación de Rusia y el Sultanato de Omán en la conducción del proceso de aprobación de las resoluciones conexas de la Asamblea General de las Naciones Unidas;

Reconocemos el derecho de cada individuo a disfrutar del más alto nivel posible de salud;

Reafirmamos la importancia de intensificar la cooperación internacional y el multilateralismo en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la salud, con especial énfasis en el logro de los objetivos mundiales de seguridad vial;

Recibimos con beneplácito la resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 25 de septiembre de 2015, titulada "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como marco para integrar la seguridad vial en otras áreas de

la política, especialmente en las áreas de políticas relacionadas con los objetivos de los ODS para la acción climática; la igualdad de género; la salud y el bienestar; las ciudades y comunidades sostenibles; la educación de calidad; la infraestructura, el consumo y la producción responsable; y la reducción de las desigualdades para el beneficio mutuo de todos;

Recibimos con beneplácito la adopción de la declaración política del Foro Político de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, el 10 de octubre de 2019, y su compromiso en septiembre de 2019 de hacer de la próxima década una época de acción y cumplimiento, así como el compromiso constante de mantener la integridad del Programa de Acción de 2030, entre otras cosas, "garantizando una acción ambiciosa y continua en relación con los objetivos de los ODS con un cronograma para 2020[1]"[1], incluido el objetivo 3.6 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos en accidentes de tráfico;

Recibimos con beneplácito la adopción de estrategias, objetivos y planes de acción subnacionales, nacionales y regionales de seguridad vial, como los ya adoptados por la Cooperación Económica Regional de Asia Central (CAREC) y la Unión Europea (UE) para alcanzar la meta de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en la carretera para 2030, y reconocemos la importancia de las iniciativas regionales para movilizar alianzas multisectoriales de seguridad vial;

Recibimos con beneplácito y alentamos el seguimiento y la presentación de informes sobre el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad vial, tales como los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros de las Naciones Unidas;

Recibimos con beneplácito los principales logros alcanzados hasta la fecha en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, incluida la mejora de la coordinación mundial a través de la Organización Mundial de la Salud, las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas y el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial; el aumento del número de adhesiones y la aplicación de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial; el aumento de la participación de la sociedad civil, la producción y la difusión de recursos de información sobre la prevención de los traumatismos causados por accidentes de tránsito, incluidos los informes de la OMS sobre la situación de la seguridad vial; la inclusión de objetivos de seguridad vial en los ODS; el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial con el apoyo del Secretario General de las Naciones Unidas; el nombramiento y los esfuerzos del Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial para movilizar eficazmente un compromiso sostenido de alto nivel con la seguridad vial; el mayor compromiso del Banco Mundial y otros bancos multilaterales de desarrollo con la seguridad vial; la mayor atención y los mayores recursos destinados a la seguridad vial por parte de muchos gobiernos y del sector privado, en particular a través de donaciones al Fondo Mundial para la Seguridad Vial y a la Alianza Mundial para la Seguridad Vial;

Reconocemos las lecciones aprendidas de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal el enfoque de sistema seguro y *Visión Cero*, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países;

Elogiamos los progresos realizados, pero hacemos hincapié en que **todos los países** siguen afrontando retos importantes y, aunque existen retos regionales y locales específicos, también existen muchas medidas de eficacia probada que deben intensificarse en todas partes;

1 https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/l.1

Reconocemos y trabajamos juntos para compartir experiencias sobre la adopción y aplicación de la legislación sobre riesgos de comportamiento, tales como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la conducción, y no usar cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, y la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos, lo que podría salvar cientos de miles de vidas al año, pero aún no se abordan en la mayoría de los países;

Expresamos nuestra gran preocupación por el hecho de que los accidentes de tráfico matan a más de 1,35 millones de personas cada año, produciéndose más del 90 % de estas muertes en países de bajos y medianos ingresos; que estas colisiones son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad; y que las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030 constituyen una epidemia y una crisis que pueden prevenirse y que evitarlas requerirá de un compromiso político más significativo y una mayor acción a todos los niveles en la próxima década;

Reconocemos el impacto significativo de los accidentes de tránsito en los niños y jóvenes, y enfatizamos la importancia de tomar en cuenta sus necesidades y las de otras poblaciones vulnerables, incluyendo a las personas mayores y a las personas con discapacidades;

Destacamos el impacto perjudicial de los accidentes de tránsito y las muertes y lesiones relacionadas con el crecimiento económico nacional a largo plazo, el progreso desigual entre regiones y niveles de ingresos, y expresamos nuestra preocupación por el hecho de que ningún país de bajos ingresos haya reducido el número de muertes por accidentes de tránsito entre 2013 y 2016, lo que pone claramente de manifiesto el vínculo entre el desarrollo y la seguridad vial;

Reconocemos que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito pueden prevenirse y que siguen siendo un importante problema de desarrollo y salud pública que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, si no se abordan, afectarán el progreso hacia el logro de los ODS;

Reconocemos los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales y señalamos, en particular, la creciente amenaza a la seguridad de los usuarios vulnerables en las carreteras de las ciudades;

Destacamos la importancia de una formulación de políticas eficaz y basada en pruebas para recopilar datos de calidad, incluso a nivel regional, en particular sobre muertes y lesiones graves;

Reconocemos que las tecnologías avanzadas de seguridad de los vehículos se encuentran entre las más efectivas de todos los dispositivos de seguridad automotriz;

Reconocemos nuestra **responsabilidad compartida** entre diseñadores del sistema y usuarios de la carretera de avanzar hacia un mundo libre de muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y que para abordar la seguridad vial se requiere la colaboración de múltiples partes interesadas entre los sectores público y privado, el mundo académico, las organizaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y los medios de comunicación;

Reconocemos que el **objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020**, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales.

Reiterando nuestro firme compromiso de alcanzar los objetivos mundiales para 2030 y haciendo hincapié en nuestra responsabilidad compartida, resolvemos por la presente;

1. *Reafirmar* nuestro compromiso con la plena implementación de la Agenda 2030, reconociendo las sinergias entre las áreas políticas de los ODS, así como la necesidad de trabajar de manera integrada para lograr beneficios mutuos;

2. *Abordar* las conexiones entre la seguridad vial, la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático, así como los determinantes sociales de la seguridad y la interdependencia entre los diferentes ODS, recordando que los ODS y los objetivos son integrados e indivisibles;

3. *Exhortar* a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público;

4. *Exhortar* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que aborden con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes, aumentando el compromiso político y garantizando que la Estrategia Mundial para la Salud de las Mujeres, los Niños y los Adolescentes ofrezca las medidas necesarias en materia de seguridad vial;

5. *Asegurar* el compromiso y la responsabilidad política al más alto nivel, y establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial, así como las contribuciones de diferentes organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales para llevar a cabo la escala de esfuerzos necesaria a nivel regional, nacional y subnacional para alcanzar los objetivos de los ODS, y que estas estrategias y esfuerzos sean transparentes y públicos;

6. *Alentar* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de convertirse en partes contratantes de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, así como de aplicar, implementar y promover sus disposiciones o reglamentos de seguridad, y garantizar que la legislación y las normas relativas al diseño y la construcción de carreteras, los vehículos y el uso de las carreteras sean compatibles con los principios del sistema de seguridad y se hagan cumplir;

7. *Incluir* la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos;

8. *Acelerar* el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad;

9. *Fomentar* e incentivar el desarrollo, la aplicación y el despliegue de tecnologías existentes y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial , desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de traumas, prestando especial atención a las necesidades de seguridad de los usuarios de la carretera que son los más vulnerables, incluidos los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público;

10. *Asegurar* el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye el apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;

11. *Mantener* el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico;

12. *Asegurar* que todos los vehículos producidos y vendidos para cada mercado para 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad, y que se ofrezcan incentivos para el uso de vehículos con un mayor nivel de seguridad siempre que sea posible;

13. *Asegurar* que un enfoque integrado de seguridad vial y unas normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para todos los usuarios de la carretera sean un requisito clave para las inversiones y la mejora de las infraestructuras viales;

14. *Instar* a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor e incluyendo prácticas internas a lo largo de su proceso de adquisición, producción y distribución, y a que incluyan la presentación de informes sobre el desempeño en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad;

15. *Instar* a las organizaciones públicas en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo, incluida la compra de flotas de vehículos seguros y sostenibles;

16. *Fomentar* una mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retorno de los proyectos y programas de prevención de lesiones en carretera y la necesidad de ampliar las actividades para cumplir con los ODS relacionados con la seguridad vial;

17. *Destacar* la importancia de supervisar y presentar informes sobre los progresos realizados en la consecución de nuestros objetivos comunes y, según sea apropiado, los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros, y exhortamos a la Organización Mundial de la Salud a que siga reuniendo, publicando y difundiendo datos por medio de la serie de informes mundiales sobre la situación de la seguridad vial, aprovechando, según proceda, los esfuerzos existentes, incluidos los de los observatorios regionales de seguridad vial, a fin de armonizar y hacer que los datos sobre la seguridad vial estén disponibles y sean comparables;

18. *Instar* a la Organización Mundial de la Salud que prepare un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de una amplia variedad de países miembros que hayan reducido con éxito las muertes en los países miembros. Se debe preparar un informe para su publicación en 2024.

Pedimos que se celebre una primera reunión de alto nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre seguridad vial a nivel de Jefes de Estado y de Gobierno para motivar un liderazgo nacional adecuado y promover la colaboración internacional y multisectorial en todos los ámbitos que abarca esta Declaración, a fin de obtener una reducción del 50 % de las víctimas mortales y heridos en la próxima década en nuestro camino hacia la *Visión Cero* para 2050.

Invitamos a la Asamblea General de las Naciones Unidas a respaldar el contenido de esta Declaración.

2021
2025

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO