

TEMA 30

PROGRAMAS E INTERVENCIONES EN SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD: TIPOS DE PROGRAMAS. DISEÑO DE INTERVENCIONES. EVALUACIÓN: EVALUACIONES DE IMPACTO Y EVALUACIÓN ECONÓMICA.

Introducción

1. Programas e intervenciones en seguridad vial y movilidad: Tipos de programas

1.1 Intervenciones

1.1.A) Definición

1.1.B) Tipos

1.1.C) Claves para mejorar la gestión de las intervenciones y uso como instrumento de innovación

1.2 Programas

1.2.A) Definición

1.2.B) Tipos

2. Diseños de intervenciones

2.1 Fase Inicial: identificación de la idea

2.2 Fase de diseño o elaboración de la intervención

2.3 Elaboración del informe de la intervención

2.4 Evaluación del diseño, viabilidad y sostenibilidad de la intervención

2.5 Fase de puesta en marcha

2.6 Fase de ejecución y seguimiento

2.7 Elaboración de los informes de seguimiento

3. Evaluación: evaluaciones de impacto y económica

3.1 Evaluación: definición y modelos

3.2 Evaluación de impacto

3.3 Evaluación económica

INTRODUCCIÓN

Las organizaciones encargadas de la seguridad vial y de la movilidad sostenible decidieron hace más de 20 años que la mejor manera de alcanzar sus objetivos era marcarse metas cuantitativas. En este sentido, en el Libro Blanco de 2001 *“La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”*, la Comisión Europea estableció como uno de sus objetivos prioritarios la reducción a la mitad del número de muertos en las carreteras europeas para el año 2010.

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud (OMS) acompañó en su informe de 2004 sobre prevención de traumatismos causados por el tráfico, una serie de indicaciones materializadas en intervenciones y recomendaciones a los gobiernos para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Estos programas permitieron aunar voluntades políticas y crearon una dinámica de acción en la lucha contra la inseguridad vial que está permitiendo a diferentes países reducir drásticamente las cifras de muertos y lesionados graves por accidentes de tráfico.

Para el periodo 2011-2020, la OMS en su “Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020” impulsó el establecimiento en todos los países, de políticas e intervenciones en torno a 5 pilares de actuación.

Por su parte, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) planteó el denominado “*objetivo cero*” que promueve entre los países miembros un enfoque sistemático, orientado a resultados y un resumen de recomendaciones a llevar a cabo en 7 áreas de trabajo, y asume dentro de sus fines (mejorar el bienestar social de las personas) políticas activas de cooperación para mejorar la seguridad vial en el Grupo IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).

A escala de la Unión Europea, la Comisión establece de nuevo para este decenio su política en el *“Libro Blanco del Transporte 2011. Por una política de transportes competitiva y sostenible”*, en el que se fijan las líneas de trabajo específicas y, en concreto, de aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «0 muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la Unión Europea (UE) se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020 así como asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en todos los modos de transporte.

La Asamblea General de la ONU adoptó en 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Los Estados miembros de la Naciones Unidas aprobaron una resolución en la que reconocen que el mayor desafío del mundo actual es

la erradicación de la pobreza y afirman que sin lograrla no puede haber desarrollo sostenible.

La Agenda plantea 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:

- 3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- 7.a De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias.
- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

En mayo de 2018, dentro del III paquete “Europa en Movimiento”, la Comisión presentó un esbozo de lo que contendrá la Estrategia Europea de Seguridad Vial para el próximo decenio 2021-2030, basada en visión cero (objetivo cero fallecidos en las carreteras en la UE en 2050) mediante la publicación del “Strategic Action Plan on Road Safety”, con objetivos claramente identificados, entre el que destaca la reducción a la mitad, de los fallecidos y heridos graves en las vías, desde 2021 a 2030.

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su Resolución 74/299 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% durante este periodo.

Por ello se elaboró un Plan Mundial por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos: este documento está dirigido a los principales responsables de la formulación de políticas y debería servir de modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales. Al emprender el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, los gobiernos y las partes interesadas mundiales deben elegir entre «seguir como de costumbre» —con la esperanza de que esto sea suficiente para reducir significativamente el número de defunciones— o actuar con audacia y decisión, utilizando las herramientas y conocimientos adquiridos en el precedente Decenio de Acción para la Seguridad Vial para cambiar de rumbo.

Los trabajos de la Comisión Europea para definir el marco de la seguridad vial en Europa durante el próximo decenio se concretaron en el

documento: *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next Steps towards 'Vision Zero'*, el cual establece que:

- ☐ La mentalidad del objetivo «Visión Cero» debe arraigar más de lo que lo ha hecho hasta ahora, tanto entre los responsables políticos como en la sociedad en general.
- ☐ Se debe aplicar el «Sistema Seguro» a escala de la UE.
- ☐ Debemos estar preparados para afrontar nuevas tendencias, como el creciente fenómeno de las distracciones causadas por dispositivos móviles.
- ☐ La automatización, la economía colaborativa y las nuevas formas de movilidad personal también ofrecen nuevas oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas. Si bien estas opciones de transporte son interesantes y más respetuosas con el medio ambiente, también debemos garantizar que sean seguras.
- ☐ Los pueblos y ciudades en particular están bien posicionados para desarrollar las sinergias entre medidas de seguridad y sostenibilidad.
- ☐ Hay que permitir un acceso a la movilidad segura, asequible y saludable a todos los miembros de la sociedad, en particular personas con discapacidad y personas mayores.

El documento marca los objetivos numéricos de reducción de la siniestralidad:

- ☐ Para 2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos en la UE.
- ☐ Para 2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE.
- ☐ Para 2050: Cero fallecidos en accidentes de tráfico.

La Comisión Europea ha puesto de manifiesto una vez más la fuerte interdependencia entre seguridad y otras políticas, especialmente las de transporte y movilidad, con la publicación de la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**. Destaca como prioridades: tomar acciones frente a problemas como la velocidad, el consumo de alcohol y otras drogas y las distracciones (factores fuertemente relacionados tanto con la frecuencia como con la gravedad de los accidentes), la protección de los colectivos y medios vulnerables, una mejor recopilación y análisis de datos, y el correcto diseño y mantenimiento de las infraestructuras.

1. PROGRAMAS E INTERVENCIONES EN SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD: TIPOS DE PROGRAMAS.

En España las lesiones sufridas por las personas víctimas de accidentes tráfico, a pesar de la gran disminución experimentada en los últimos años, siguen siendo un importante problema de salud pública, constituyendo una pesada carga para la sociedad.

Los accidentes de tráfico siguen siendo la principal causa de muerte en la franja de edad de 15 a 24 años. Asimismo son responsables del 2% del total de las discapacidades, y el coste económico, dependiendo de las fuentes, oscila entre los 6.000 y 11.000 millones de euros, que supone alrededor del 1% del producto interior bruto.

Es perfectamente conocido que las lesiones que se producen en las personas cuando ocurren accidentes de tráfico, se producen por la interacción de los siguientes elementos:

- 1) El vehículo, cuyo principal factor es servir como elemento transmisor de la energía causante de las lesiones.
- 2) Los individuos susceptibles de ser lesionados, ya sean conductores o pasajeros de vehículos, o peatones
- 3) El contexto en que se produce el accidente: infraestructura, condiciones ambientales, etc.
- 4) El entorno social: hábitos de conducta, legislación, educación, etc.

Para evitar estos efectos negativos del fenómeno del tráfico, se han venido implementando políticas a través de planes o estrategias de seguridad vial consistentes en un conjunto de medidas de seguridad vial y que frecuentemente llevan aparejado un coste presupuestario, siendo necesario un análisis previo de las medidas a llevar a cabo.

1.1 INTERVENCIONES: DEFINICIÓN Y TIPOS

1.1.A) DEFINICIÓN DE INTERVENCIONES

En esta fase de análisis previo, durante los últimos años han cobrado fuerza las denominadas “*intervenciones*” que se definen como aquellas actuaciones en políticas viales focalizadas en un espacio y tiempo muy concretos y con un mínimo coste presupuestario.

Así p.ej., una posible intervención en casco para motociclistas, supondría el fomento del uso del mismo en un determinado ayuntamiento, por un espacio de tiempo de 1 año, mediante campañas de información y control por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o policía local, si ésta existiera, con la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico con competencia territorial y el apoyo del Coordinador de Educación Vial.

Por lo tanto, una intervención busca encontrar las actuaciones más efectivas para la resolución de un problema más amplio, con un menor coste, tanto presupuestario, como de oportunidad y de uso de recursos humanos.

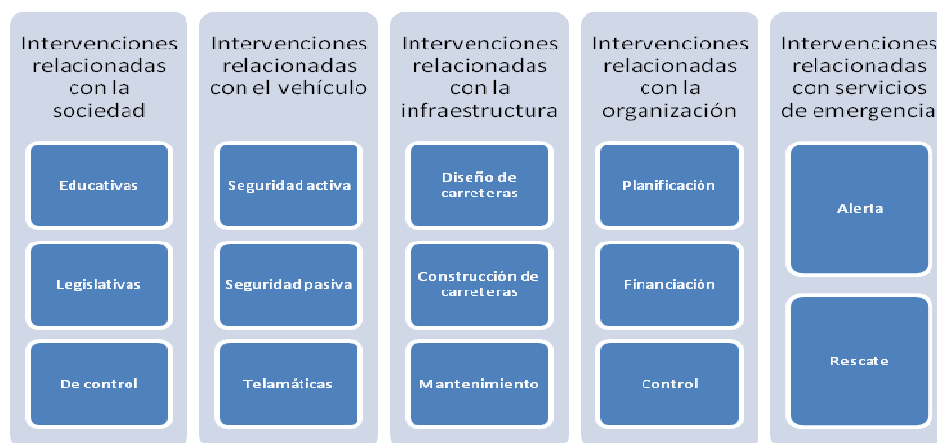
1.1.B) TIPOS DE INTERVENCIONES

El concepto de seguridad vial y movilidad es muy amplio y puede ahondarse de maneras muy diferentes; por una parte la seguridad vial se centra en la evitación de las circunstancias graves de los accidentes de circulación,

mediante la adopción de medidas de fomento, educadoras, coercitivas y normativas, mientras que la movilidad supone un concepto incentivador del fenómeno de la circulación de personas y mercancías por cualquier medio de transporte, tanto público como privado.

Por ello, la naturaleza de las intervenciones puede ser muy distinta. Cada intervención es diferente y la realidad es que para cada caso, habrá que adaptarse a unas circunstancias.

Como regla general se establecen los siguientes tipos de intervenciones según su naturaleza:



No se trata éste de un catálogo cerrado ni exclusivo de intervenciones, así una única intervención puede centrarse en diferentes áreas, si bien la parte social (a quien va dirigida) es tan importante que resulta básica en cualquier planificación estratégica de intervenciones.

1.1.C) CLAVES PARA MEJORAR LA GESTIÓN DE LAS INTERVENCIONES Y USO COMO INSTRUMENTO DE INNOVACIÓN

Si bien la elaboración, implementación y revisión de las intervenciones en seguridad vial y movilidad se llevan a cabo en los parámetros habituales de todas las políticas públicas, existen algunos aspectos que debieran caracterizar estas intervenciones, dada la especificidad de la materia que tratan y la cantidad de actores públicos y privados que intervienen:

Aspectos a tener en cuenta en las intervenciones

Carácter integral

Para garantizar la integralidad, las intervenciones deben prever acciones orientadas a incidir sobre distintos factores que pueden posibilitar la cobertura de una necesidad (por ejemplo, el desarrollo de una aplicación para teléfonos móviles que informe sobre la situación del tráfico) o la resolución de un problema (por ejemplo, actuaciones de bajo coste en carretera convencional, donde se produce un elevado número de accidentes).

Las necesidades o problemas son habitualmente de naturaleza multifactorial (ajenas al esquema “una causa-un efecto”) y responden a factores diversos y, con frecuencia relacionados entre sí. Por ejemplo, un problema de accidentalidad puede ser que un núcleo concreto de población (por ejemplo jóvenes), utiliza el vehículo por la noche superando las tasas de alcoholemia permitidas.

Por ello, los proyectos de intervención deben incluir acciones que traten de incidir sobre los diversos factores y su relación. Es por esto que se prefiere hablar de factores que inciden en la cobertura de la necesidad o la resolución del problema y no hablar de “causas”.

Trabajo en red

El trabajo en red constituye una estrategia de articulación de recursos que evita duplicar intervenciones y servicios, potencia el arraigo de los proyectos y economiza esfuerzos. En este sentido, es conveniente potenciar el uso de las nuevas tecnologías de la comunicación para que los profesionales encargados de llevar a cabo una intervención, puedan celebrar reuniones “online” y compartir de forma integral toda la documentación asociada a la intervención.

Sostenibilidad

En la medida que la intervención plantee estrategias eficaces para procurar grados aceptables de legitimidad y adhesiones, así como empoderar a las personas destinatarias y a otras partes interesadas, tendrá mayores

garantías de éxito.

No se trata únicamente de una sostenibilidad económica, sino que la intervención desplegada tenga efectos duraderos en el tiempo y permita ser “replicada” en ámbitos diferentes.

Carácter participativo

La participación del mayor número de partes interesadas o involucradas, especialmente cuando se pueda de los destinatarios últimos, es una de las características que garantizan el éxito de la intervención.

Su participación debe garantizarse siempre que resulte posible, en todas las fases del ciclo de la intervención. En las fases iniciales (identificación de la idea de la intervención, diseño y elaboración de la intervención) es una condición necesaria para procurar el ajuste de la intervención a las necesidades.

Para mejorar la gestión de las intervenciones de seguridad vial y movilidad, y potenciar su uso como instrumento de innovación puede ser oportuno considerar los siguientes aspectos:

- Consensuar un marco de referencia que permita analizar la realidad e identificar las alternativas de respuesta.
- Realizar un análisis permanente de la realidad para adecuar la intervención a la evolución de las necesidades.
- Aprender de la propia experiencia. La sistematización de experiencia permite crear un “know-how” (saber hacer) en la organización que ayuda en la planificación y realización de proyectos futuros, así como, en su caso, en la definición de servicios a partir de proyectos piloto, considerando los aciertos y errores previos.
- Conocer y considerar la experiencia de otros, pero evitando trasladar, sin más, proyectos o servicios que se han demostrado válidos en otro contexto, sin tener en cuenta las características específicas del contexto.
- Desarrollar la innovación de la organización: reforzando las funciones y procesos relacionados con la identificación de las necesidades emergentes y el desarrollo de nuevas respuestas, de modo que formen parte de la práctica habitual del organismo; estimulando el ejercicio de las capacidades personales vinculadas a la innovación (análisis de la realidad, creatividad...); impulsando una cultura de innovación en el organismo (dirección, equipo de gestión, personas que trabajan en servicios...) y promoviendo la configuración de “equipos de proyecto”.
- Adecuar las intervenciones a las necesidades implicando a todas las partes interesadas (personas de distintos departamentos de la DGT,

personas destinatarias, otras administraciones,...) desde las primeras fases.

- Establecer mecanismos de seguimiento y evaluación de la marcha de la intervención.
- Identificar los riesgos y problemas en las fases tempranas, permitiendo que se diseñen acciones correctivas a tiempo.
- Buscar el ajuste entre las actividades, por un lado, y los recursos (económicos y materiales) y las capacidades de la organización, por otro, así como la eficiencia en la gestión y la eficacia, como consecuencia, entre otros factores, de un diseño de los recursos ajustado a las necesidades y de la colaboración con otros agentes.
- Partir, desde la propia identificación de la idea de intervención, del conocimiento de los recursos disponibles en el entorno, evitando duplicidades y solapamientos, así como la descoordinación de las respuestas dadas por la propia organización, otras administraciones, etc.
- Divulgar las intervenciones desarrolladas y difundir el conocimiento generado a través de las acciones de comunicación.

1.2 PROGRAMAS EN SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

1.2.A) DEFINICIÓN

La intervención puede concluir, sin necesidad de que se plantee ninguna intervención posterior (se ha dado respuesta a un problema o necesidad puntual y se cierra sin más), puede mantenerse (si el problema no se ha resuelto) o convertirse en una intervención de carácter más estable (un servicio, un programa...), para responder a una necesidad permanente. En este caso se denominan programas “ex post” o derivados de intervenciones.

Cuando se trata de una intervención piloto para ensayar respuestas a una necesidad que se considera permanente o estable, conviene realizar un análisis de la sostenibilidad del futuro servicio o programa (programa piloto) y tratar de generar las condiciones necesarias para su sostenibilidad, durante el propio desarrollo de la intervención.

En otros casos, la intervención habrá inducido un cambio y es el cambio -y no la intervención- el que debe ser sostenible.

Por último existen programas derivados de la evidencia (drogas, alcohol...) y que aglutinan intervenciones que se desarrollarán en el futuro; en este caso se denominan programas “ex ante” o basados en evidencias.

1.2.B) TIPOS DE PROGRAMAS Y EJEMPLOS PRÁCTICOS

De acuerdo con lo indicado en el apartado anterior, se establece la siguiente clasificación:

A) Programas derivados de intervenciones

Cabe mencionar aquí el programa de Comunidades Seguras de la OMS: con la intención de ofrecer ejemplos de trabajos de prevención de accidentes a nivel local, la OMS desarrolló el concepto de Comunidades Seguras (CS). Para que una comunidad sea designada como CS, se deben cumplir diversos requisitos relacionados con la prevención de accidentes a través de un programa de prevención basado en intervenciones previas llevadas a cabo por diferentes sujetos y calificadas por la OMS como buenas prácticas, con las siguientes características:

- Se pone en marcha un registro sistemático de las accidentes que suceden en las comunidades locales a lo largo de un período de tiempo
- Se convoca un grupo director para la prevención de accidentes (funcionarios municipales, escuelas, servicios de salud, bomberos, policías...)
- Se determina un objetivo cuantificado de reducción de accidentes.
- Se realiza un seguimiento de los cambios en el número de accidentes y lesiones.
- Se estudian los efectos del programa

En resumidas cuentas, se trata de un programa que se basa en intervenciones que se han llevado a cabo y han demostrado sus resultados favorables y que son posteriormente implementadas por otros sujetos diferentes.

B) Programas piloto

En este caso los programas se basan en intervenciones no suficientemente evaluadas o experimentales pero que mediante estudios previos se prevé que redundarán en la mejora de la seguridad vial o movilidad.

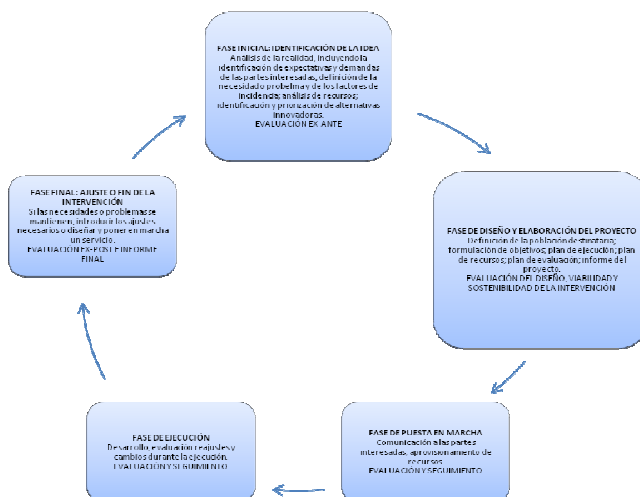
C) Programas derivados de la evidencia

Aquellos programas basados en estudios previos perfectamente evaluados y que contienen un catálogo de intervenciones no necesariamente probadas en todos sus aspectos, pero sin llegar a la categoría de experimentales.

2. DISEÑO DE INTERVENCIONES

En el diseño de una intervención se observan fases o momentos diferentes, tal y como se indica en el gráfico. Cada fase de la intervención influye en el resto, siendo habitual realizar ajustes durante todo el “*ciclo de la vida de la intervención*”. Los próximos apartados abordarán en profundidad cada una de las fases mencionadas.

Fases del ciclo de una intervención



Tal y como se ha señalado, es importante incidir en la función de evaluación y su desempeño en cada una de las fases del ciclo de una intervención:

- Identificación de la idea de la intervención (evaluación ex ante), para valorar su adecuación y decidir realizar o no el esfuerzo que implica el diseño (fase inicial).
- Diseño de la intervención y análisis de la viabilidad y sostenibilidad para tomar la decisión de poner en marcha la intervención (fase de diseño de la intervención). El diseño de la intervención incluye también el diseño de la evaluación durante y tras su ejecución.
- Evaluación y seguimiento de la ejecución de la intervención, para constatar su evolución e introducir, si es preciso, medidas correctoras (fase de puesta en marcha y ejecución).
- Evaluación tras la ejecución (evaluación ex post) e informe final, para extraer aprendizajes de la intervención y orientar actuaciones futuras (fase final).

2.1 FASE INICIAL: IDENTIFICACIÓN DE LA IDEA

La detección de necesidades o de los problemas de seguridad vial y movilidad es algo que se hace en cualquier ámbito de la organización. Al fin y cabo, desde todos los departamentos se debería trabajar por un objetivo común de mejora continua.

Por ejemplo, es lógico que desde un punto de vista operativo los departamentos que trabajan directamente sobre el terreno en un aspecto concreto sean los que detecten deficiencias cuya mejora podría tener un impacto en la seguridad vial y la movilidad. Es natural por ejemplo que desde los Centros de Gestión de Tráfico se detecten problemáticas concretas de retenciones en un momento del día y en una tipo concreto de vía, por ejemplo.

Partiendo de una primera idea sobre la necesidad o el problema al que se pretende dar respuesta (por ejemplo...) se trata de ir perfilando la idea de intervención, siguiendo los siguientes pasos.

Pasos a seguir en la fase inicial: identificación de la idea.

1. Análisis de la realidad: recogida de información sobre la necesidad o el problema al que pretendemos dar respuesta (concretar cuál es la situación de partida), con la participación de los “grupos de interés” (partes interesadas o involucradas).
2. Definición del problema o la necesidad que se pretende atender.
3. Identificación de las causas y factores de riesgo.
4. Identificación de los factores de incidencia. Por factores de incidencia se entiende a aquellos que pudieran contribuir a la resolución del problema o la cobertura de la necesidad. Son también, los que contribuyen a explicar el problema o el hecho de que la necesidad no esté cubierta.
5. Análisis de recursos: valoración de la existencia de recursos adecuados para dar respuesta a la necesidad o problema detectado.
6. Identificación de buenas prácticas a través de estudios de investigación basados en la evidencia.
7. Identificación y priorización de alternativas innovadoras.
8. Evaluación ex-ante: análisis de la pertinencia, viabilidad, factibilidad y coherencia, con la identidad de la idea de la intervención.

2.2 FASE DE DISEÑO O ELABORACIÓN DE LA INTERVENCIÓN

Definición de los destinatarios de la intervención

Hasta este momento tenemos la intención de lograr un cambio, una mejora. A partir de ahora tenemos que convertir esa idea de intervención en un enunciado preciso estableciendo, en primer lugar, quiénes son, concretamente, los destinatarios de la intervención: su número, sus características, etc.

Aunque algunas actuaciones pueden dirigirse, genéricamente, a toda la población, otras siempre se dirigen a destinatarios específicos que es preciso concretar. Además, teniendo en cuenta el carácter multidimensional de los problemas o necesidades de seguridad vial, frecuentemente habrá que distinguir entre los destinatarios últimos (la población beneficiaria directa) y otros destinatarios de la intervención (población beneficiaria indirecta).

Serán destinatarios de la intervención todas aquellas personas en las que se centre algún objetivo. O, de otro modo, aquellas en las que se quiera incidir para lograr un cambio que mejore la situación de partida.

Formulación de objetivos

Una vez delimitada la población destinataria de la intervención, deberemos especificar qué resultados se espera conseguir, es decir, cuáles son los objetivos de la intervención, en relación con las necesidades detectadas en el

análisis previo y sus diferentes destinatarios y destinatarias. Siguiendo con el ejemplo, habrá que formular objetivos centrados en los niños sin posibilidad de utilizar un sistema de retención infantil, sus familias, su entorno, etc.

Los objetivos, según la definición que realiza Ander-Egg, son “los enunciados de los resultados esperados o los propósitos que se desea alcanzar dentro de un periodo determinado a través de la realización de determinadas acciones...”.

Además de proponer objetivos realistas, factibles (posibles de alcanzar con los recursos disponibles y dentro de los plazos previstos) y pertinentes (con una relación lógica con la necesidad o problema y los factores de incidencia), es fundamental que los objetivos estén claramente formulados.

Una buena formulación de los objetivos, facilita la comprensión de la intervención, denota un trabajo bien hecho, expresa claridad en los propósitos, y posibilita la elaboración del resto de la intervención.

Hay que tener en cuenta que, posteriormente será necesario articular coherentemente los objetivos, las actividades y tareas a realizar para alcanzarlos y los recursos a movilizar.

Plan de ejecución

Una vez definidos los objetivos, se trata de detallar qué actividades se van a llevar a cabo para la consecución de los mismos.

Así, el plan de ejecución consistirá en determinar y ordenar temporalmente las actividades que se van a realizar durante la fase de ejecución para la consecución de los objetivos previstos. Es decir, se especificará cómo se va a llevar a cabo la intervención y cuándo.

Las actividades guardan relación con las alternativas de respuesta identificadas y seleccionadas en la fase anterior y deben estar vinculadas a los objetivos definidos, es decir, cada actividad o grupo de actividades debe servir para el cumplimiento de un objetivo o varios. Para favorecer la comprensión y el diseño de la intervención, puede resultar útil elaborar un cuadro relacional, enumerando las actividades y los objetivos.

DESCRIPCIÓN/ACTIVIDAD	OBJETIVOS ESPECIFICOS RELACIONADOS	OBJETIVOS GENERALES RELACIONADOS
Actividad 1	Obj. Especifico 1.1.	Obj. General 1
Actividad 2	Obj. Especifico 1.2.	
Actividad 3	Obj. Especifico 2.1.	Obj. General 2
Actividad 4	Obj. Especifico 2.2.	
...

Planes de recursos humanos, materiales y análisis coste-beneficio

Una vez definidas y ordenadas temporalmente el conjunto de actuaciones necesarias para llevar a cabo la intervención, es necesario precisar y cuantificar económicamente los recursos a emplear para llevarlas a cabo.

¿Qué necesitamos?

Planes de recursos: identificación de los recursos precisos para desarrollar la intervención (diseño, ejecución y evaluación), una vez concretadas las actividades y tareas.

¿Cuánto nos cuesta? ¿cómo lo financiamos?

Plan económico-financiero: cuantificación monetaria del valor de los recursos e identificación de las posibles fuentes de financiación de los mismos.

Los diferentes recursos o inputs de una intervención pueden clasificarse en base a su naturaleza y por su vinculación a la intervención.

Plan de evaluación

El diseño de una intervención debe contemplar necesariamente el diseño de su evaluación.

La evaluación constituye una parte muy importante de la intervención y debe incluirse en su diseño.

Aunque la intervención ya se ha evaluado previamente (ver apartado “evaluación ex ante”) en este momento, el responsable tendrá más información sobre la misma y su evaluación permite orientar el seguimiento de la intervención, durante la fase de ejecución, y la recogida de datos para la evaluación final, evitando que al llegar ese momento no dispongamos de ellos.

El plan de evaluación ha de tener en cuenta al menos los siguientes aspectos:

- Aspectos a evaluar e indicadores de evaluación.
- Momentos y espacios de reunión dedicados a la evaluación: cronograma.
- Personas que participarán, tareas que deberán realizar y dedicación estimada a la evaluación: equipo evaluador.
- Fuentes de información disponibles para la obtención de datos sobre los indicadores definidos: procedimientos y técnicas de recogida y obtención de datos.
- Estimación, en lo posible, del coste económico del desarrollo del plan de evaluación, incluyéndolo entre los costes directamente derivados de la ejecución de la intervención.

2.3 ELABORACIÓN DEL INFORME DE LA INTERVENCIÓN

El informe de la intervención, en el que se plasmarán por escrito los aspectos anteriores, podría contener los siguientes apartados, en atención a la metodología propuesta:

<p>Presentación de la intervención (descripción breve que puede realizarse con un formato de ficha técnica)</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Título: elegir un título sencillo de recordar y que exprese el contenido de la intervención. . Ámbito de actuación . Tipo de intervención. . Ámbito geográfico: por ejemplo, concretando también el lugar de realización (ubicación física del recurso o recursos...). . Población destinataria directa: definición y número estimado. . Breve descripción de los objetivos (objetivo general y específicos), las actividades tipo y el equipo de la intervención (número de personas y perfiles). Cuadro relacional: actividades por objetivos.
<p>Fundamentación, justificación, diagnóstico</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Identificación del problema o necesidad a la que se pretende dar respuesta (para qué se realiza la intervención) y formulación de hipótesis respecto a los factores que pueden incidir en la resolución del problema o la cobertura de la necesidad (factores de incidencia). . Antecedentes: historia del problema o la necesidad detectada, formas previas de abordarlo (si ha habido intentos previos), proyectos similares y sus resultados, etc. . Delimitación del contexto en el que se llevará a cabo la intervención, identificando entre otros aspectos: las partes interesadas y su posición respecto a la intervención, así como los recursos disponibles y las oportunidades de colaboración con los mismos.
<p>Destinatarios</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Caracterización y cuantificación de la población beneficiaria directa: explicar con claridad quiénes son las y los destinatarios directos; especificar su número, realizando en su caso una estimación . Caracterización de los destinatarios o beneficiarios indirectos y, en su caso, de la población excluida y de las razones para excluirla.
<p>Formulación de objetivos</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Exposición del conjunto de objetivos de la intervención diferenciando al menos: objetivo general -o generales-, objetivo estratégico relacionado, objetivos intermedios y objetivos operativos, referidos tanto al objetivo general como a los intermedios. O establecer claramente, en todo caso, las relaciones entre los distintos niveles (jerarquía de objetivos).

Plan de ejecución (Actividades y modelo de intervención)	<ul style="list-style-type: none"> . Definición de las principales actividades y de la metodología. . Definición de los principios o valores que sustentan la intervención (modelo de intervención): integralidad, participación, trabajo en red, ...
Plan de ejecución (Indicadores)	<ul style="list-style-type: none"> . Selección de indicadores de resultados y actividades
Plan de ejecución (Plan de trabajo o ejecución y cronograma)	<ul style="list-style-type: none"> . Determinación y ordenación temporal del conjunto de actuaciones y actividades que se van a realizar durante la ejecución de la intervención, para la consecución de los objetivos previstos. Cronograma. . Cada actividad o grupo de actividades debe servir para el cumplimiento de un objetivo o varios, por lo que deberán de poder ser relacionadas o vinculadas con éstos.
Plan de recursos humanos	<ul style="list-style-type: none"> . Información sobre los puestos necesarios, su número y sus principales relaciones (organigrama de la intervención). . Definición de responsables . Monografías o descripción básica de los puestos de trabajo (nombre del puesto, tareas, formación, titulación y experiencia requerida...). . Política de personal (si se va a contratar directamente, o bien se subcontratan servicios, etc.).
Plan de recursos materiales	<ul style="list-style-type: none"> . Descripción detallada de los recursos materiales precisos para el desarrollo de las actividades, así como de las infraestructuras, inversiones a realizar, etc.
Análisis coste-Beneficio	<ul style="list-style-type: none"> . Cálculo del coste de cada uno de los recursos definidos, diferenciando entre inversiones, o costes inherentes a las mismas (amortización, reparación, mantenimiento) y material fungible; así como, en segundo lugar, entre costes directos e indirectos. . Identificación de posibles fuentes de financiación de la intervención (confinanciación). . Elaboración del presupuesto.
Plan de evaluación (indicadores)	<ul style="list-style-type: none"> . Identificación de los momentos que se destinarán a la evaluación y seguimiento, el equipo responsable de la evaluación, los aspectos a evaluar y las fuentes y técnicas de recogida de información.
Viabilidad y riesgos	<ul style="list-style-type: none"> . Análisis de los factores que pueden facilitar o dificultar la ejecución de la intervención y previsión de medidas correctoras.

Plan de comunicación	. Especificar las estrategias de comunicación y difusión de la intervención a las partes interesadas.
Sostenibilidad	. Identificar alternativas para dar continuidad a la intervención, una vez finalice, través de un servicio, si la necesidad es permanente, o si persiste el problema. . Identificar medidas que puedan contribuir a que se sostengan los cambios que puedan generarse, una vez finalice la intervención.
Anexos	. Inclusión de toda la información que consideremos de interés, a la que se ha podido hacer referencia previamente: curriculums de las personas que tomarán parte en la intervención, presupuestos solicitados, soportes publicitarios previstos, memoria de actividades realizadas en ejercicios anteriores, memoria económica, subvenciones recibidas, etc.

2.4 EVALUACIÓN DEL DISEÑO, VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD DE LA INTERVENCIÓN

Es importante realizar una evaluación previa a la puesta en marcha de la intervención para verificar su coherencia y valorar la viabilidad de la intervención y la sostenibilidad de los cambios que se pretenden impulsar, una vez finalizado la intervención.

Dicha evaluación se puede realizar a nivel interno y externo, invitando a participar a las partes interesadas. Esto, además de permitirnos mejorar la intervención, será útil para determinar las posibilidades de contar con capacidades, internas, y apoyos externos, ahora que ya contamos con una intervención cerrado y definido por escrito.

Hay dos aspectos clave a abordar en esta evaluación previa a la puesta en marcha:

- Evaluación del diseño de la intervención.
- Evaluación de la viabilidad y sostenibilidad de la intervención.

EVALUACIÓN DEL DISEÑO

En la evaluación del diseño debemos considerar si se ajusta a las diferentes especificaciones que acabamos de referir al presentar el informe de la intervención.

También si, en términos generales, la intervención guarda coherencia interna y se presenta en un documento claro y ordenado, proporcionando toda la información relevante.

VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD DE LA INTERVENCIÓN

En numerosas ocasiones utilizamos los términos de viabilidad y sostenibilidad como sinónimos, pero es necesario diferenciarlos.

La viabilidad se refiere a las posibilidades que una intervención tiene de alcanzar los objetivos en el periodo previsto. La sostenibilidad, sin embargo, se refiere a las posibilidades de que la intervención se mantenga, o se extrapole a un servicio tras su finalización.

Por tanto, una intervención puede ser viable porque se dan todas las circunstancias para que se cumplan sus objetivos en el periodo previsto, pero puede no ser sostenible si, por ejemplo, al desaparecer la financiación externa la intervención no es capaz de autofinanciarse.

2.5 FASE DE PUESTA EN MARCHA

En la fase de puesta en marcha se llevan a cabo acciones preparatorias, previas a la ejecución de la intervención, que tienen importancia para garantizar las condiciones mínimas precisas para el desarrollo de la intervención.

Es importante que la entidad realice, al menos, las siguientes acciones:

- Adquisición y/o adecuación de las instalaciones y el equipamiento.
- Conformación de los equipos técnicos y capacitación del personal.
- Captación de las personas beneficiarias.
- Comunicación a las partes interesadas del comienzo de la intervención.

Suele tenerse presente la necesidad de preparar los recursos antes de iniciar la ejecución de la intervención, pero no siempre se contempla, dentro de esta fase, la comunicación de la intervención a las partes interesadas, antes de iniciar su ejecución.

Esta tarea resulta fundamental para continuar haciendo partícipes de la intervención a las partes interesadas, con especial atención a las y los destinatarios últimos.

A la hora de comunicar la intervención hay que tener en cuenta el tipo de destinatario o destinaria de la comunicación, estableciendo el medio de comunicación más idóneo en cada caso.

2.6 FASE DE EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO

Partiendo de la premisa de atención continua a los objetivos, acciones y recursos planificados, la fase de ejecución se caracteriza por la necesidad de flexibilidad y capacidad de re-adaptación a los cambios imprevistos que se vayan dando.

Por lo tanto, en la fase de ejecución hay dos aspectos claves a tener presentes:

- Rigor y atención a lo previamente planificado. No se pueden perder de vista los objetivos y resultados esperados, ni las actividades previamente definidas.
- Flexibilidad y capacidad de adaptación a los cambios. La realidad sobre la que se va a intervenir es compleja y cambiante y, obviamente, resulta imposible prever todas las posibles coyunturas o situaciones que se van a ir planteando.

En la medida en que se vayan generando cambios en el contexto (externo e interno), hay que estar atentos a los mismos y ser capaces de reorientar la acción de la forma más conveniente para tratar de lograr los objetivos.

Así, el seguimiento de la intervención consiste en recoger información de manera continua a lo largo de la intervención, con el fin de realizar los cambios precisos.

La evaluación realizada durante la ejecución de la intervención permite, entre otros aspectos, mejorar y/o introducir nuevas actividades, revisar la metodología, realizar modificaciones que afectan a la organización de los recursos, el funcionamiento de los equipos...

2.7 ELABORACIÓN DE LOS INFORMES DE SEGUIMIENTO

El informe de seguimiento deberá incluir una parte descriptiva y otra valorativa con objeto de permitir el contraste entre lo planteado inicialmente y el desarrollo de la intervención. Los datos a incorporar a un informe de seguimiento pudieran ser los siguientes:

a) Descripción de la intervención:

- Datos de la persona de contacto o responsable.
- Datos de la intervención (título, plazo de ejecución, lugar de ejecución y personas beneficiarias).
- Periodo que cubre el informe. El número de informes dependerá de la duración de la intervención, en cualquier caso es aconsejable que se realicen al menos cada seis meses.
- Resumen de la situación actual de la intervención. Además de indicarse la situación actual de la intervención debe indicarse si se cumplen las fechas previstas y en caso contrario cuales son las razones de la modificación.
- Población beneficiaria: número de personas beneficiadas de la intervención
- Resultados alcanzados, detallando los objetivos conseguidos e incluyendo una valoración de los resultados.
- Desarrollo de las actividades, detallando el grado de avance de cada una de ellas y señalando las modificaciones que ha sufrido el cronograma.
- Líneas de coordinación mantenidas.

- Recursos humanos y materiales utilizados.
- Cuadro de ejecución presupuestaria (indicando lo gastado hasta la fecha y el importe pendiente de ejecutar).
- Acciones realizadas para garantizar la sostenibilidad la intervención.

b) Valoración de la marcha y ejecución de la intervención:

Una vez realizada la descripción de la situación actual de la intervención debe hacerse una valoración de su avance.

Esto, además de servir como control del avance de la intervención nos servirá, entre otros aspectos, para valorar su coherencia interna en la práctica (adecuación de los recursos a las actividades, de las actividades a los objetivos...), comprobar la validez de los indicadores seleccionados o ajustar los tiempos en función de la realidad.

3. EVALUACIONES: EVALUACIONES DE IMPACTO Y EVALUACIÓN ECONÓMICA

3.1 EVALUACIÓN: DEFINICIÓN Y MODELOS

La evaluación ex post, o evaluación final, es la que se realiza una vez concluida la fase de ejecución de la intervención. Esta evaluación final pondrá el principal foco de atención en los resultados, evaluando en qué medida se han alcanzado los objetivos previstos.

Pero, el objetivo de la evaluación final no se ha de limitar únicamente a establecer cuáles han sido los éxitos o fracasos de una intervención, sino que tiene que tratar de averiguar por qué se han alcanzado o no determinados resultados y cuáles han sido los factores que han contribuido a producir estos resultados.

En la evaluación final, no sólo se evaluarán los **resultados y logros** alcanzados (vinculados con los objetivos previamente establecidos), sino que además es importante evaluar otros tales como la **cobertura de la intervención** (en qué medida se ha llegado a la población objetivo y su nivel de satisfacción), **aspectos técnicos y funcionales** (si la metodología de trabajo ha sido adecuada, si se han realizado las actividades previstas, si los recursos han sido suficientes,...).

Propuesta de modelo de evaluación final

Se entiende por evaluación una actividad programada de reflexión, basada en un procedimiento sistemático, riguroso y objetivo de recolección, análisis e interpretación de información, con la finalidad de:

- emitir juicios valorativos fundamentados y comunicables sobre las personas usuarias, los logros, los productos y los procesos de esos proyectos.

- orientar la actuación emitiendo recomendaciones y propuestas realistas y fundamentadas en la experiencia: reorientar la intervención, si se considera necesario continuarlo, orientar la puesta en marcha de un servicio que responda a la necesidad si es permanente, extraer conclusiones que puedan ser de interés para otros proyectos similares, etc.

El modelo de evaluación contemplado entiende la evaluación como un proceso descriptivo-valorativo orientado a la toma de decisiones.

Características del modelo de memoria de evaluación final

- Modelo sistémico: enfocando tanto las entradas (información y recursos), como los procesos (intervención y gestión), y las salidas (productos, logros e impacto).
- Evaluación de resultados (eficiencia y eficacia) y de proceso (metodología, tareas por fases, gestión de recursos).
- Evaluación con la participación y contraste de los diversos agentes implicados.
- Evaluación aplicada, a partir de la experiencia y orientada a la toma de decisiones.
- Evaluación como elemento de cambio, no sólo de control.

Estructuración del informe de evaluación final

Existen diferentes formas de presentar un informe de evaluación. En cualquier caso, es importante que sea concreto y no demasiado extenso.

La propuesta de informe de evaluación final presentada en esta guía se estructura en **cuatro** apartados: **encuadre, descripción, valoración y orientaciones para la programación.**

ENCUADRE	+	DESCRIPCIÓN	+	VALORACIÓN	+	ORIENTACIONES
Breve descripción del proyecto y del sistema de evaluación		Logros e impacto del proyecto (esperado o no) Actividades realizadas Factores ajenos al proyecto que han condicionado su desarrollo		Análisis de cada apartado del proyecto y relaciones: variaciones respecto a lo programado, éxitos y fracasos...y posibles "causas"		Formular recomendaciones para ajustar cada acción, en su caso, o para intervenciones futuras (servicios, proyectos similares...)

3.2 EVALUACIONES DE IMPACTO

Como se ha indicado en el apartado anterior, uno de los aspectos a tratar en la parte descriptiva del informe fina son los impactos (esperados o no) que se producen por la implementación de una determinada intervención; en el ámbito de la seguridad vial y movilidad es absolutamente necesario referirse a los impactos sobre accidentalidad, movilidad y medioambiental.

Como ya se ha visto anteriormente, las intervenciones de seguridad vial y movilidad son en ocasiones muy difíciles de evaluar. Estudios europeos han analizado cuál es la mejor herramienta para calcular la efectividad de una medida aplicada y muchos de ellos abordan este hecho desde tres perspectivas: desde la perspectiva de la accidentalidad, de la movilidad y del medioambiente.

Teniendo en cuenta la importancia que tienen estos tres aspectos en una intervención de seguridad vial y movilidad, ha parecido oportuno que estas perspectivas se valoren, en todas las fases del diseño de la intervención.

Inclusión de la perspectiva de accidentalidad en la intervención

El objetivo final de cualquier intervención de seguridad vial o movilidad, es siempre salvar vidas o reducir el impacto de los accidentes, así como mejorar la movilidad de las personas.

Desde la Dirección General de Tráfico y en línea con las orientaciones políticas de la Unión Europea, se trabaja sobre una visión cero, que persigue reducir a cero el número de fallecidos en los accidentes de tráfico.

Por ello, la incorporación de la perspectiva de la accidentalidad es algo a tener presente en todas las fases de diseño de la intervención y para ello podemos tener presentes las siguientes cuestiones:

DIAGNÓSTICO	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Se valora el número de accidentes, número de víctimas o número de fallecidos? . ¿Esta intervención repercute directamente en disminuir la accidentalidad? . ¿Se ha evaluado en otras prácticas investigadas, que resultados tuvieron sobre la accidentalidad?
definición de DESTINATARIOS	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Se ha tenido en cuenta la posible afección de la intervención sobre la población en términos de accidentalidad? . ¿Se focaliza la medida en disminuir la accidentalidad de un grupo concreto de población?

formulación de OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Tenemos en cuenta en la intervención la inclusión de objetivos sobre: reducir número de accidentes, reducir número de fallecidos o heridos, reducir gravedad de las lesiones...? . ¿Cumplimos los objetivos europeos en relación a la accidentalidad?
plan de ejecución (ACTIVIDADES)	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Se puede medir el impacto de las actividades en la accidentalidad? . ¿Se evalúa la accidentalidad antes y después de la intervención?
planes de recursos (PERSONAS RESPONSABLES)	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Tienen las personas responsables conocimiento suficiente para evaluar la accidentalidad de la intervención? . ¿Qué competencias, experiencias, formación, tienen las personas que van a intervenir en el diseño y desarrollo en los campos como la accidentalidad?
plan de evaluación (INDICADORES)	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Se han tenido en cuenta indicadores que reduzcan la accidentalidad? . ¿Se han tenido en cuenta los indicadores estratégicos?

Inclusión de la perspectiva de movilidad en la intervención

Incorporar la perspectiva de la movilidad en una intervención es coherente con el contexto social y la identidad de la Dirección General de Tráfico.

Porque el objetivo del transporte no es el movimiento sino el acceso. O dicho de otro modo, el ser humano transita por el territorio, no por el hecho de moverse, sino por la necesidad de alcanzar “algo”. Es decir, la movilidad se presenta como un requisito para tener acceso a bienes de toda índole que satisfagan necesidades individuales y colectivas y en definitiva para satisfacer la necesidad de las personas de moverse libremente, tener acceso y comunicarse, comerciar y establecer relaciones.

La relación entre movilidad y accidentalidad también están muy ligados. Está comprobado que al disminuir la movilidad, disminuyen los accidentes, aunque también es cierto que también pueden disminuir, cuando la movilidad aumenta de manera segura.

Por ello, es importante tener en cuenta la perspectiva de movilidad en todas las fases del diseño de la intervención, cuestionándonos algunas de las siguientes cuestiones:

DIAGNÓSTICO	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Puede valorarse la perspectiva de la movilidad en esta intervención? . ¿En qué medida se va a cuantificar la perspectiva de movilidad en la intervención? ¿Vehículos/km? . ¿Tiempo?
-------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> . ¿La intervención produce un aumento o una disminución de la movilidad? . ¿Se pretende disminuir el tiempo de desplazamiento? . ¿Se disminuye el coste del desplazamiento?
definición de DESTINATARIOS	<ul style="list-style-type: none"> . ¿La intervención provoca un aumento de movilidad en un colectivo concreto y una disminución en otro? . ¿La intervención afecta en términos de movilidad a un solo colectivo?
formulación de OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> . ¿La intervención tiene como objetivo directo afectar a la movilidad? . ¿Tenemos en cuenta la inclusión de objetivos sobre movilidad, tiempos de recorrido, coste del desplazamiento...?
plan de ejecución (ACTIVIDADES)	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Alguna o algunas de las actividades a desarrollar afecta a la movilidad de las personas?
planes de recursos (PERSONAS RESPONSABLES)	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Se contempla a una persona o equipo encargado de dinamizar la reflexión y propuestas sobre movilidad? . ¿Tienen las personas responsables del diseño y desarrollo de la intervención conocimiento sobre la medición de la movilidad?
plan de evaluación (INDICADORES)	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Se han contemplado indicadores que se refieran a aspectos de movilidad? . ¿Se han contemplado los indicadores estratégicos relacionados con movilidad?

Inclusión de la perspectiva medioambiental en la intervención

Para analizar si hemos incorporado la perspectiva medioambiental en la intervención o impulsar su incorporación, podemos tener presentes las siguientes cuestiones.

DIAGNÓSTICO	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Se ha realizado o se dispone de algún diagnóstico de la situación medioambiental del entorno donde se va a realizar la intervención? . ¿Cumplimos las líneas, marcos ideológicos, normativas o reflexiones que nos afecten sobre el medio ambiente?
definición de DESTINATARIOS	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Les afectan los objetivos de carácter medioambiental? . ¿Incluimos acciones, actitudes o procesos que los destinatarios de la intervención pueden incorporar a su vida?
formulación de OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> . ¿Tenemos en cuenta en la intervención la inclusión de objetivos acerca de: mejora del entorno, gestión eficiente y ahorro de combustibles, reducción de emisiones, formación medioambiental? . ¿Existe algún objetivo de carácter medioambiental para los y las destinatarias?

plan de ejecución (ACTIVIDADES)	. Impacto medioambiental de las actividades a realizar: ¿lo conocemos? ¿Cómo lo medimos o lo vamos a medir? ¿Hay alternativas ante un impacto negativo?
planes de recursos (PERSONAS RESPONSABLES)	. ¿Qué competencias, experiencias o formación tienen las personas que van a intervenir en el diseño y desarrollo en temas medioambientales? . ¿Se contempla que una persona o equipo encargado de dinamizar la reflexión y propuestas internas sobre medioambiente?
plan de evaluación (INDICADORES)	. ¿Se incluyen en la evaluación de la intervención cuestiones acerca del campo medioambiental? . ¿Se lleva un registro cuantificable de las acciones de mejora medioambiental realizadas?

3.2 EVALUACIÓN ECONÓMICA

El diseño e implementación de intervenciones y programas, políticas públicas al fin y al cabo, requiere que el proceso de evaluación incluya la consideración de los costes y los beneficios de las mismas.

Las técnicas económicas más utilizadas por la doctrina científica son las evaluaciones microeconómicas del Análisis Coste-beneficio, las Fronteras Estocásticas y el Análisis Envolvente de Datos.

El *Análisis Coste-beneficio* (ACB) es quizás el instrumento más utilizado en todos los análisis; su ventaja principal es que permite realizar comparaciones entre proyectos similares o distintos, independientemente de las medidas de sus resultados, al homogeneizar la unidad de medida en valores monetarios. Este método podría definirse como el análisis en el cual todos los costes y beneficios se expresan en unidades monetarias, y es la ratio beneficios/costes o su diferencial en términos absolutos lo que determina si el proyecto es rentable o más/menos rentable que otro.

Sin embargo, no siempre es posible o deseable la transformación de los resultados (o de los costes no monetarios) en unidades monetarias. En algunos casos, no es posible debido a que no existe consenso acerca de su valor, o cuando este consenso no es política y/o socialmente aceptable (por ejemplo, en el valor monetario de una vida).

En este caso el ACB puro se transforma en *Análisis Coste-Utilidad*, que consiste en buscar una unidad de resultado que refleje el beneficio social de una intervención o programa. Esta herramienta está especialmente extendida en el ámbito de la seguridad vial y movilidad, ya que el ACB puro resulta de más difícil aplicación por la dificultad de monetizar el valor de una vida o de las lesiones físicas y morales.

Por lo que respecta a las *Fronteras Estocásticas* (o de eficiencia), se mide el grado de consecución de objetivos al menor coste posible, por lo que se tiene

en cuenta el aprovechamiento de los recursos y su productividad, como el coste relativo de los recursos utilizados. Este concepto de eficiencia debe integrar la llamada “eficiencia social”, porque no es suficiente asignar correctamente los recursos y utilizar los de menor coste, sino que las decisiones deben tener la relevancia socialmente deseada.

Por último, el *Análisis Envolvente de Datos* (DEA) es un instrumento que permite la medición de la eficiencia técnica mediante la comparación de las unidades productivas de un sector (zona geográfica, unidad administrativa...), se puede orientar hacia la evaluación de los recursos consumidos (comparación de recursos utilizados dada una misma intervención o programa) o a los resultados (comparación de los resultados obtenidos dado un mismo nivel de recursos).

En cualquier caso, la evaluación económica de una intervención o programa en seguridad vial y movilidad debe tener siempre presente el parámetro humano ya que, como indica la OMS, que se produzca una sola muerte a causa de los accidentes de circulación es inaceptable.

- **Tras lo visto en este tema, debemos hacer mención especial a LA IMPLEMENTACIÓN de la Estrategia de Seguridad vial 2030 de DGT:**

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 propone varios mecanismos específicos para la correcta implantación y despliegue de la Estrategia durante toda su vigencia. También se ha dotado de las características que permitan su adecuada evaluación, y de los mecanismos para llevarla a cabo:

- ☐ **Mecanismos de actuación:**
 - Elaboración de los Planes de actuaciones bienales.
- ☐ **Mecanismos de evaluación a corto plazo:**
 - Memorias anuales de actividades.
- ☐ **Mecanismos de evaluación a medio y largo plazo:**
 - Evaluación intermedia de la Estrategia en 2026.
 - Evaluación final de la Estrategia.

*** Evaluabilidad de la Estrategia**

La establece la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de *Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno* establece, entre otras cuestiones, que los planes y actuaciones de las diversas políticas públicas deben ser evaluadas, para determinar si se han llevado a cabo de forma eficaz. Para cumplir con esta necesidad, la presente Estrategia se ha dotado de determinadas características que faciliten el proceso de realización de tales evaluaciones, entre las que cabe destacar:

- ☐ **Una estructura jerarquizada**, que le dota de flexibilidad y facilita la identificación del grado de desarrollo de cada una de las partes, que se traduce en:

- **El presente documento de la Estrategia**, a 10 años, que establece la Visión, la Misión, los Principios y los Objetivos para el decenio; y define las Áreas Estratégicas y las Líneas de actuación.

- **5 Planes de Actuación**, de dos años de duración cada uno, que establecerán las actuaciones concretas a llevar a cabo dentro de cada una de las áreas y Líneas, y los compromisos para su realización por parte de los diferentes actores.

- ☐ **Un conjunto de objetivos**, igualmente jerarquizados:

- **Objetivos generales de siniestralidad**, referentes a la reducción del número total de personas fallecidas y heridas grave a lo largo del decenio.

- **Objetivos específicos**, que buscan que la reducción de la siniestralidad se produzca en a todos los tipos de vías y beneficie a todos los colectivos, en particular a los más vulnerables.

- ☐ **Un cuadro de mando de indicadores**, relacionados con los objetivos:

- **Indicadores de resultados**, vinculados con los objetivos de reducción de la siniestralidad, tanto los generales como los específicos.

- **Indicadores de rendimiento** (*KPI: Key Performance Indicator*), que permitan el seguimiento de la eficiencia de las actuaciones llevadas a cabo para conseguir alcanzar los objetivos de resultados.

La evaluación de todos estos elementos se llevará a cabo de forma continua, por medio de los mecanismos de evaluación que se describen en los apartados siguientes.

***Planes de actuaciones**

A lo largo del desarrollo de la Estrategia se llevarán a cabo cinco Planes de actuaciones. El Órgano Gestor de la Estrategia será el encargado de su elaboración, en colaboración con todos los actores encargados de llevar a cabo las medidas concretas que se incluyan en cada uno de ellos. La coordinación con todos estos actores se llevará a cabo en el marco de los órganos de gobernanza descritos anteriormente.

Cada uno de estos planes partirá de los resultados alcanzados por el anterior en la consecución de los objetivos planteados, y de las Memorias Anuales de actividad elaboradas en el periodo anterior. Para el primero de ellos se partirá de los resultados alcanzados por la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, y las conclusiones de la evaluación de las medidas llevadas a cabo en la misma.

*** Memorias anuales de actividades**

El Órgano Gestor de la Estrategia será el encargado de realizar el seguimiento de la realización de las actuaciones planteadas en los Planes de Actuación por parte de los actores que se hayan encargado de cada una de ellas, así como de las medidas implementadas y la evolución de los indicadores establecidos.

El principal canal de comunicación entre el Órgano Gestor y los actores responsables de las medidas será el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con sus competencias.

Por su parte, los actores responsables de las medidas colaborarán en esta labor manteniendo informado al Órgano Gestor, en aras del esfuerzo común en alcanzar los Objetivos de mejora de la seguridad vial acordados en la Estrategia.

El resultado de esta labor de seguimiento quedará reflejado por parte del Órgano Gestor en las Memorias anuales de actividad; y permitirá la elaboración de los planes de actuaciones siguientes con la información adecuada para reorientar o priorizar, en caso necesario, las actuaciones propuestas.

***Evaluación intermedia de la Estrategia en 2026**

La evaluación intermedia de la Estrategia a mitad de su recorrido tiene un objetivo más ambicioso que la evaluación continua planteada por medio del seguimiento de las medidas de los Planes de actuación y las Memorias anuales de actividades.

Si en aquellas se planteaba la posible reorientación de las actuaciones a corto plazo en función de su eficacia, a partir de la evaluación intermedia de puede llegar a plantear la reorientación de las propias líneas de actuación en función del grado de avance conseguido hacia los objetivos finales de la Estrategia. O puede ser necesario planear líneas de actuación nuevas, según nuevas realidades que hayan podido surgir y que afecten a la seguridad vial. Los resultados del Plan de Estudios e Investigaciones permitirán disponer de elementos de juicio para realizar esta labor de reorientación de la Estrategia.

***Evaluación final de la Estrategia**

Al final de su periodo de vigencia, y de la misma forma que se ha hecho con la anterior Estrategia de Seguridad 2011-2020, se realizará una evaluación completa de la presente Estrategia y de sus Planes de Actuación. Como en el caso de la evaluación de la Estrategia 2011-2020, la evaluación final de la presente Estrategia se realizará con un doble objetivo:

□ Por una parte, conocer por los resultados de la Estrategia de Seguridad Vial 2030: el grado de cumplimiento de sus objetivos, el grado de ejecución de las actuaciones planteadas y los resultados obtenidos por su aplicación; así como valorar si la forma en que se ha desarrollado la Estrategia y los procesos de gestión de la misma han sido los más adecuados para alcanzar los objetivos marcados.

□ Y, por otra parte, poder utilizar estos conocimientos, las lecciones aprendidas y los aspectos a mejorar, para abordar la elaboración de la siguiente estrategia —o la política o políticas públicas de mejora de la seguridad vial que en ese momento se consideren más adecuadas—, con las mayores garantías de éxito desde su planteamiento.

