

Estructura del Plan de Comunicación

1. Análisis de la situación

Identificar la situación de comunicación del Ayuntamiento, poder saber de antemano los recursos (materiales y personales) de los que se dispone y que se puedan asignar al Plan.

2. Objetivos del Plan de Comunicación

Desde el Ayuntamiento se deberá tener claro cuáles son los objetivos del Plan de Comunicación. **¿Qué se pretende con la participación y difusión de las acciones?**

3. Identificación del público objetivo

La identificación de los sectores a los que se dirigen las diferentes actuaciones es muy importante para poder transmitir correctamente el PEMSVMs. La realización de talleres y formación en centros escolares no ha de ser igual que la formación en polígonos industriales.

4. Estrategia

A partir de los principales indicadores de SV, especialmente aquellos más negativos, se definirá la estrategia a seguir.

5. Acciones de comunicación

Enumerar las diferentes acciones a desarrollar para conseguir los objetivos del Plan de Comunicación.

6. Presupuesto

Las diferentes actuaciones de comunicación han de estar seguidas de un presupuesto orientativo que ayude a la planificación anual de los servicios de comunicación del ayuntamiento. Asignar un presupuesto a las diferentes fases del plan garantiza que éste disponga de recursos para su ejecución y éxito.

7. Cronograma

La calendarización de las acciones ha de ser consecuente con la elaboración de propuestas del PEMSVMs y su explicación a la ciudadanía. Se tomará como referencia el periodo 2018-2023.

8. Seguimiento

Paralelamente al seguimiento del PEMSVMs, se ha de realizar un seguimiento del plan de comunicación y evaluar si el impacto del mismo está cumpliendo con los objetivos. Es recomendable revisar el plan de comunicación periódicamente.

Fases del Plan de Comunicación

1. Establecimiento de objetivos

Los objetivos del Plan de Comunicación que se recogerán son:

- Dar a conocer a los ciudadanos qué es el Plan de Seguridad vial y qué repercusiones tienen.
- Estimular la participación activa de los ciudadanos y de las organizaciones sociales y económicas a través de los mecanismos y órganos de participación.
- Informar sobre las actuaciones llevadas a cabo hasta el momento en el desarrollo del PEMSVM.
- Sensibilizar a los ciudadanos respecto a los problemas de seguridad vial que afectan al municipio y su corresponsabilidad en su solución.

2. Definición de grupos

La seguridad vial se tiene que entender desde las perspectivas de los distintos grupos que intervienen. Por lo que se tendrán que definir diferentes mensajes para los distintos grupos de usuarios: Peatones, Ciclistas, Motoristas, Conductores coche, Usuarios transporte público, Conductores vehículos de transporte público (autobús, tranvía, taxi)...

3. Fase de diseño y preparación

Con el objetivo de definir una marca clara, de asociar una imagen con una preocupación social.

Para que la sesión sea un éxito es indispensable una buena fase de diseño, donde se tenga en cuenta el contenido que se querrá transmitir en la sesión, el *timing* destinado para cada fase de la sesión, un horario en el cual pueda asistir el mayor número de participantes y un espacio neutral y accesible para todas las personas.

4. Fase de participación ciudadana

Antes de "comunicar" será necesario establecer con los distintos grupos lo que se quiere comunicar y qué orientación se le va a dar.

El Ayuntamiento deberá dedicar parte de los recursos del taller de participación a informar de la sesión de participación ciudadana mediante todos los canales que disponga. Colgará carteles informativos y repartirá trípticos informativos en los lugares centrales y más concurridos del barrio del estudio. También intentará contactar con aquellos agentes que residen, trabajan o transitan por el área de estudio enviando una invitación a la sesión de participación por carta o correo electrónico.

5. Presentación de actuaciones

La transversalidad de las distintas acciones a realizar, como de los distintos grupos implicados (caminos escolares, bidegorris, alcohol, uso de casco entre ciclistas, etc...) plantean desarrollos ad hoc, que deberán preparar de forma casi asilada.

6. Presentación del desarrollo final del Plan

Instrumentos de información

- Presentación medios de comunicaciones
- Nota de prensa
- Web municipal

Estrategias de comunicación

Una vez finalizado el plan, la comunicación de sus objetivos, conclusiones y propuestas es vital para una buena implantación.

1. Difusión del PEMSVM

El PEMSVM no debería quedarse en el Área de Circulación y Transporte. Uno de los retos que propone el contrato es la difusión del plan tanto internamente como externamente.

Presentación pública del PEMSVM => Realizar una presentación formal del Plan una vez finalizado asegura que todos los actores participantes del PEMSVM puedan ver reflejado su trabajo y cierra toda la participación pública del PEMSVM.

La presentación se realizará sobre PowerPoint y abordará desde un punto de vista de integración el análisis continuo que se realiza en seguridad vial y las continuas aportaciones de mejoras que se están llevando a cabo.

Presentación en congresos nacionales e internacionales => Un ejemplo es el Congreso Nacional de Seguridad Vial que se celebra anualmente sobre el mes de mayo. Con el objetivo de dar a conocer las buenas prácticas que está realizando el Área de Circulación y Transporte se realizará una presentación completa para poder llevarla a dicho congreso.

Realización de informes / resúmenes ejecutivos => Estos documentos han de servir a prensa y asociaciones como resumen del Plan. La elaboración de estos documentos puede tener un lenguaje o formato distintos según el público al que va destinado (administración, prensa, asociaciones de vecinos, congresos internacionales o nacionales,...)

Modelo de informe de difusión del PEMSVM para catálogo de la DGT. Ejemplo de Bilbao

CATÁLOGO DE EXPERIENCIAS INNOVADORAS EN SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

EXPERIENCIA
Plan Municipal Movilidad Segura de la villa de Bilbao (2007-2013)

MUNICIPIO/COMUNIDAD
Municipio de Bilbao
Palabras clave: Anegallo, colisión, TCA, SG

RESUMEN
Seguimiento de la accidentalidad del núcleo urbano de Bilbao mediante una plataforma de Sistema de Información Geográfica (SIG), que permite dar respuesta a las distintas necesidades en materia de seguridad vial.

ÁMBITO TERRITORIAL Y TEMPORAL
La experiencia, con la nueva metodología de proceso, tratamiento y presentación de datos actual, se empieza a desarrollar en el año 2007, utilizando como base una primera fase realizada entre 2003 y 2006.
El ámbito es toda la trama urbana del núcleo urbano de Bilbao (Bilbao).

AGENTES IMPLICADOS
Ayuntamiento de Bilbao

- Área de Circulación y Transporte
- Policía Local
- Ayuntamiento CIBURERA

OBJETIVOS Y BENEFICIOS ESPERADOS

Tradicionalmente los modelos de identificación de TCA (Tramos de concentración de Accidentes) se han centrado en las redes viarias de carreteras interurbanas.

La aplicación del mismo modelo en entornos urbanos no es factible o debe enfocarse e interpretarse de modo distinto. Las características de una misma calle pueden variar considerablemente obligando a trabajar con una tramificación mucho más detallada. Esto repercute en una disminución del número de accidentes en valores absolutos que aumento la sensibilidad del modelo y puede derivar en interpretaciones erróneas cuando se comparan períodos o tramos distintos.

Para el Plan Municipal de Movilidad Sostenible de Bilbao se desarrolla un sistema de análisis de concentración de accidentes con un doble objetivo:

- A. Adequar los medios de análisis de concentración de accidentes a la casuística de la urbe y en particular a Bilbao.
- B. Analizar las variables que explican las posibilidades de producirse un accidente en un tramo o cruce determinados, para poder establecer un modelo de predicción de tramos o puntos de concentración de accidentes.

Existen otros objetivos más específicos englobados dentro del PMMS

- C. Definición y construcción de un SIG, que aglutine bajo un mismo entorno la red urbana, los elementos urbanos y la ubicación de los accidentes.
- D. Evaluación continua de los actuaciones realizadas en la vía urbana y su efecto en la accidentalidad.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

Elaboración del sistema de representación geográfica

La multiplicidad de factores que se alternan a lo largo de la vía pública y que pueden incidir en la accidentalidad dificultan la concepción del TCA como un simple Tramo de concentración de accidentes. Los pasos de peatones, la existencia de semáforos o la presencia de rotondas son factores que definen distintos espacios de interacción vehículo-vehículo, vehículo-peatón o vehículo-entorno.

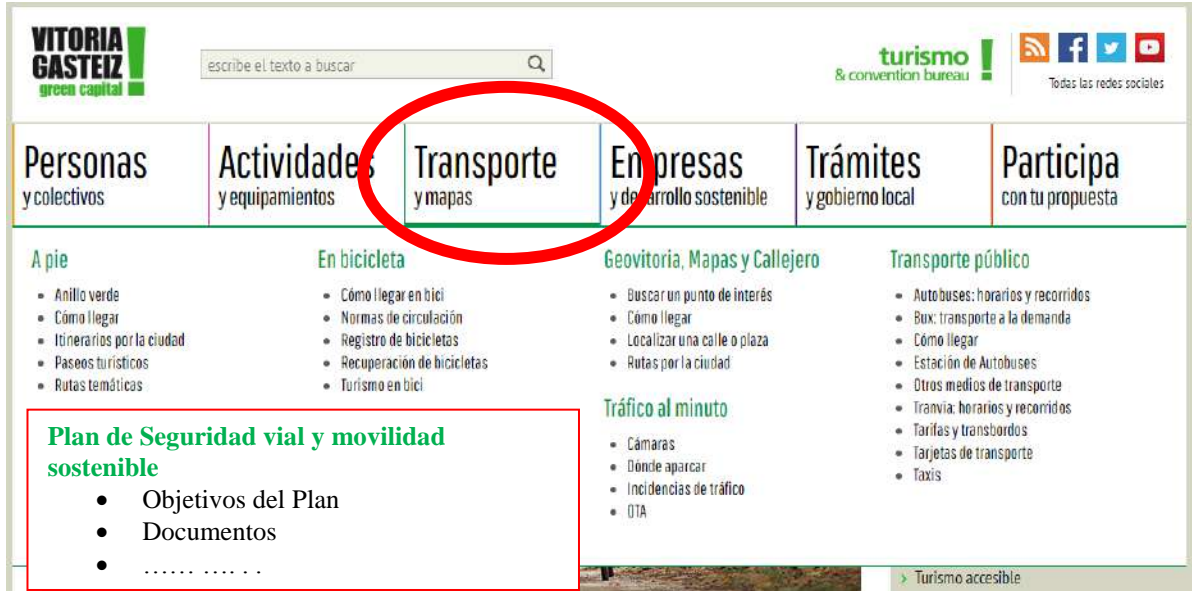
Por este motivo no se puede hablar de un único espacio de análisis (tramo), que permita analizar y comparar la accidentalidad en la ciudad. El PMMS parte de una concepción múltiple que analiza distintos espacios, separando algunos de ellos.

Así, a partir de 3 entabes especiales, se reproduce sobre un gráfico la estructura de la red vial que permitirá llevar a cabo los análisis de concentración de accidentes:

Tramos Cruces Pasos de peatones

Actualización del portal web => Introducción del plan en el portal web del Ayuntamiento.

Ejemplo



2. Formación y difusión por grupos (público objetivo):

Escolar => sesiones formativas en colegios, talleres, cursos...

Familiar => sesiones de ámbito popular o de barrio apoyándose en las asociaciones que participaran en la elaboración del Plan.

Sectores de actividad => Plan formativo para administraciones públicas y sesiones formativas, talleres y difusión en polígonos de actividad (polígono de empresa, servicios...)

Para el plan de formación se tratará:

- La población destinataria
- Descripción del grado de conocimiento del tema
- Definición de la finalidad de la formación: objetivos, requisitos y duración estimada.
- Identificación de contenidos y definición de la estructura del programa

El objetivo final es dar a conocer el contenido técnico y las implicaciones del Plan y actuaciones de seguridad vial en el municipio por parte de los representantes de los agentes implicados.

Servirá además para introducir los conceptos básicos de Seguridad vial a los asistentes y para sensibilizar e implicar a las personas y cargos políticos líderes del proyecto.

