

B) Disposiciones y Actos

Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid

3199 *Acuerdo de 25 de noviembre de 2021 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por el que se aprueba el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030.*

El presente acuerdo tiene por objeto aprobar el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030.

El plan se fundamenta en los siguientes objetivos:

Establecer la estrategia de seguridad vial de la ciudad de Madrid alineando las políticas y objetivos internacionales, europeos, nacionales y locales.

Desarrollar el proyecto recogido en la Estrategia Municipal Madrid 360, y el mandato legal establecido en la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Contribuir a la protección de la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacios públicos de la ciudad de Madrid, bien conduzcan, sean peatones o formen parte del pasaje, con independencia del tipo de vehículo que utilicen para el transporte.

Este plan, efectúa una revisión del anterior, un diagnóstico y punto de partida y establece las líneas estratégicas y retos futuros, con objeto de avanzar hacia una movilidad segura, con tolerancia cero ante la accidentabilidad, y promover hábitos de seguridad vial que permitan desplazamientos seguros y que favorezcan el desarrollo social, generando un valor sostenible.

Se trata de un plan que incluye buenas prácticas y establece el liderazgo municipal, con la implicación de los diferentes departamentos del Ayuntamiento de Madrid y prevé la participación y colaboración de la ciudadanía.

En cuanto a su desarrollo y ámbito de actuación el plan se estructura en torno a 8 objetivos:

Objetivo 1.- Liderazgo. Reforzar la Coordinación Institucional y Participación Civil.

Objetivo 2.- Incrementar la dotación tecnológica en el campo de la seguridad vial.

Objetivo 3.- Reducir la tasa de victimización por accidentes de tráfico.

Objetivo 4.- Reducir un 50% la media anual de fallecidos por atropello.

Objetivo 5.- Establecer un plan de acción especial para reducir las víctimas en usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Objetivo 6.- Reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol y drogas.

Objetivo 7.- Reducir la ratio de indisciplina viaria por incumplimientos de los límites de velocidad en un 80% con respecto a los valores de 2019.

Objetivo 8.- Reducir el número de fallecidos y heridos graves con ocasión de accidentes laborales relacionados con la seguridad vial.

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.1. b) de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, a propuesta de la titular del Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias, y previa deliberación de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su reunión de 25 de noviembre de 2021,

ACUERDA

PRIMERO.- Aprobar el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030, que se incorpora como anexo.

SEGUNDO.- Este acuerdo surtirá efectos desde el día de su adopción, sin perjuicio de su publicación en el "Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid".

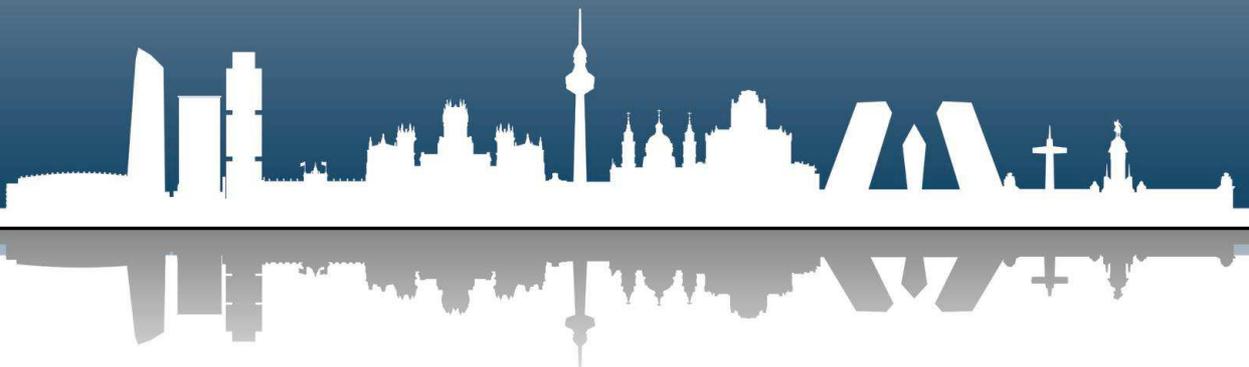
TERCERO.- Del presente acuerdo se dará cuenta al Pleno a fin de que quede enterado del mismo.

Madrid, a 25 de noviembre de 2021.- La Directora de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno, Carmen Toscano Ramiro.





Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030



 **MADRID**
portavoz, seguridad
y emergencias

**DIRECCIÓN GENERAL DE LA
POLICÍA MUNICIPAL**

**POLICÍA
MUNICIPAL**
Madrid

CSV: 2U2GMJPRPUP7MMIF2
Verificable en <https://sede.madrid.es/csv>



INDICE DE CONTENIDOS

1. [Introducción.](#)
2. [Planteamiento metodológico.](#)
3. [Marco de Referencia.](#)
 - 3.1. Políticas Internacionales.
 - 3.2. Políticas de la Unión Europea.
 - 3.3. Políticas Nacionales en Seguridad Vial.
 - 3.4. Políticas de Seguridad Vial en el Ayuntamiento de Madrid.
4. [Evaluación del PSV 2012 - 2020.](#)
 - 4.1. Grado de cumplimiento.
 - 4.2. Objetivos específicos del Plan de Seguridad Vial 2012 – 2020.
5. [La movilidad en la Ciudad de Madrid.](#)
6. [Accidentabilidad en la Ciudad de Madrid.](#)
 - 6.1. Accidentes con víctimas y víctimas producidas. Evolución 2011 – 2019.
 - 6.2. Aspectos temporales de la siniestralidad.
 - 6.3. Perfil de las víctimas.
 - 6.4. Tipología de los accidentes con víctimas.
 - 6.5. Tipo de vehículos implicados en accidentes con víctimas. 2011 – 2019.
 - 6.6. Tipología de víctimas en accidente mortales 2011 – 2019.



7. Estrategia de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Madrid.
 - 7.1. Agentes Implicados.
 - 7.2. Camino de una Visión cero, Objetivos intermedios.
8. Desarrollo de Acciones.
 - 8.1. Objetivo 1.- Liderazgo. Reforzar la Coordinación Institucional y participación Civil.
 - 8.2. Objetivo 2.- Incrementar la dotación tecnológica en el campo de la seguridad vial.
 - 8.3. Objetivo 3.- Reducir la tasa de victimización por accidentes de tráfico.
 - 8.4. Objetivo 4.- Reducir un 50% la media anual de fallecidos por atropello.
 - 8.5. Objetivo 5.- Establecer un Plan de acción especial para reducir las víctimas en usuarios de motocicletas y ciclomotores.
 - 8.6. Objetivo 6.- Reducir la siniestralidad asociada al consumo de drogas y alcohol.
 - 8.7. Objetivo 7.- Reducir el ratio de la indisciplina viaria por incumplimiento de los límites de velocidad.
 - 8.8. Objetivo 8.- Reducir el número de fallecidos y heridos graves con ocasión de accidentes laborales relacionados con la seguridad vial.
9. Vigencia del Plan.
10. Sistema de Seguimiento y evaluación.
11. Comunicación.
12. Glosario.



1. Introducción

Tal y como se recoge en el preámbulo de la reciente modificación de la ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, la principal y más relevante obligación de los Poderes Públicos es la protección del derecho fundamental a la vida, y del derecho constitucional a la salud de las personas, como bienes jurídicos sujetos a la máxima protección otorgada por nuestra Constitución y el resto del ordenamiento jurídico. Es por ello, que a pesar de haber transcurrido menos de tres años desde la aprobación de la Ordenanza, se ha llevado a cabo una modificación que viene a satisfacer, entre otras necesidades:

- Proteger el derecho a la vida y el derecho a la salud mediante la mejora de la seguridad vial en las vías urbanas, con especial atención a los colectivos más vulnerables.

- Profundizar en la consecución de los objetivos previstos en el art. 100 de la Ley de Economía Sostenible, facilitando el cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales del Ayuntamiento de Madrid, favoreciendo la consecución de los objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas en septiembre de 2015.

Entre los objetivos de la modificación operada en la Ordenanza, destaca como esencial, principal y prioritario la protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física de las personas. Ese objetivo se consigue mediante la regulación de dos ámbitos distintos:

a) La mejora sustancial de la calidad del aire.

b) Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte, otorgando una especial atención a la mejora de la seguridad vial en las aceras y zonas peatonales en las que se prohíbe la circulación de vehículos para otorgar una mayor protección a los peatones, especialmente a las personas mayores y a los menores de edad; así como la mejora de la seguridad vial de la movilidad ciclista y en vehículos de movilidad personal.



El número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo sigue en aumento. Según el «Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial» de la Organización Mundial de la Salud, la cifra alcanzó los 1,35 millones solo en 2016. Esto significa que, en todo el mundo, mueren más personas como consecuencia de lesiones por accidentes de tráfico que por VIH/SIDA, tuberculosis o enfermedades diarreicas. Y, actualmente, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años en todo el mundo.

Según se recoge en el mismo informe y haciendo referencia a la publicación de las estadísticas sobre la seguridad vial 2018 de la Comisión Europea, en comparación con la situación mundial, Europa lo estaría haciendo relativamente bien, gracias a medidas firmes a escala de la UE, nacional, regional y local. Entre 2001 y 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la UE se redujo un 43 %, y entre 2010 y 2018 disminuyó otro 21 %. No obstante, 25.100 personas perdieron la vida en las carreteras de la UE en 2018 y unas 135.000 resultaron gravemente heridas. Estos datos suponen pagar un precio humano y social inaceptable e innecesario por la movilidad. Solo en términos monetarios, un nuevo estudio ha calculado que el coste anual de los accidentes de tráfico en la UE se sitúa en torno a los 280 000 millones de euros, es decir, en torno al 2 % del producto interior bruto (PIB) de la Unión.

Además, en los últimos años se han estancado los avances en la reducción de la tasa de mortalidad en carretera en toda la UE.

Si nos referimos solo al Estado Español, según datos publicados en el mes de agosto de 2020 por la D.G.T., fallecieron en el año 2019 por accidente de tráfico en España un total de 1.755 personas, que si bien representa una reducción de un 3% con respecto al año 2018, este descenso viene provocado por la disminución en un 6 % del número de personas fallecidas en las vías interurbanas y de un 10 % en las carreteras convencionales, **mientras que en las vías urbanas lo que se produce es un incremento de fallecidos de un 6 %.**

Madrid ha experimentado en las últimas décadas, cambios sociales, culturales, demográficos y económicos que han influido en las pautas de movilidad. Factores relacionados con el crecimiento demográfico, los sistemas de producción, la dispersión de la población, los nuevos desarrollos urbanísticos, las nuevas políticas de transformación de la ciudad de Madrid hacia una ciudad más sostenible, hacen que las personas estén más motorizadas y tengan más necesidades de movilidad.

El Plan de Seguridad Vial de Madrid tiene como punto de partida el compromiso asumido por el Ayuntamiento de Madrid con la tolerancia cero ante la accidentabilidad, además de promover hábitos de seguridad vial que permitan desplazamientos seguros y que favorezcan el desarrollo social.



2. Planteamiento metodológico

La propuesta del Plan de Seguridad Vial 2021 - 2030 se ha desarrollado con el objeto de definir la política de seguridad vial y elaborar el Plan de Seguridad Vial con tolerancia cero ante la accidentabilidad, además de promover hábitos de seguridad vial que permitan desplazamientos seguros que favorezcan el desarrollo social.

El **Plan de Seguridad Vial 2021 -2030** alinea las políticas y objetivos internacionales, europeos, nacionales y locales, con el fin principal de ir “**Avanzando hacia una movilidad segura**” y el principal objetivo de contribuir a prevenir los accidentes de tráfico, proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacio públicos, bien conduzcan, sean peatones o formen parte del pasaje, con independencia del tipo de vehículo que utilicen para el transporte.

De acuerdo a los procesos de mejora continua, el Plan de Seguridad Vial se ha desarrollado en cuatro etapas o fases y una última dirigida a la comunicación, que vendrán determinadas por las correspondientes evaluaciones y adaptación de las mismas a las necesidades de cada momento.

En este sentido, el diagnóstico inicial ha permitido identificar en qué objetivos y líneas de actuación se han de poner los esfuerzos.

Esta metodología, incorpora los enfoques relacionados con los factores de prevención y perfeccionamiento de la educación, formación de personas usuarias de las calles y carreteras, la mejora de los comportamientos mediante el cumplimiento de las normas de circulación, la seguridad de las vías y de los vehículos, así como la promoción del uso de dispositivos y tecnologías para aumentar la seguridad vial y la protección de las personas usuarias consideradas más vulnerables, así como la atención y respuestas en los accidentes con heridos.

Igualmente se da una nueva perspectiva y se pone atención en la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo, tanto en lo relativo a desplazamientos en itinere, como en misión.

La seguridad vial, es una tarea colectiva y por ello es importante la participación de todos los agentes relacionados con la seguridad vial y la accidentabilidad, por lo que la implementación de los mismos se sustenta en dos objetivos transversales, como son:

El **liderazgo municipal**, con la implicación de los diferentes departamentos del Ayuntamiento de Madrid y la **participación y colaboración de la ciudadanía**.

Para ello **se han definido Órganos y organismos**, que permitan establecer una proximidad, coordinación y participación entre la administración y la sociedad, consiguiendo un mejor grado de eficacia en la implementación de los objetivos y acciones desarrolladas.



Diagnóstico	Formulación de Objetivos y acciones	Elaboración del Plan de Acción	Evaluación del Plan de Seguridad Vial 2021-2030	Comunicación de actuaciones y resultados
-------------	-------------------------------------	--------------------------------	---	--

Planteamiento Metodológico

El **diagnóstico**, nos ha permitido conocer el punto de partida, mediante el análisis e identificación de los problemas a los que nos enfrentamos y el conocimiento de las causas principales. En este sentido la Ciudad de Madrid tiene unas características particulares, con relación al uso las calles y vías, los diferentes usos modales de transporte y movilidad, el parque móvil y los hábitos de movilidad ciudadana, así como la accidentabilidad.

A partir de identificar este punto de partida, y los factores de riesgo evaluados, **se han diseñado una serie de objetivos**, que van en consonancia y están alineados con las políticas internacionales relacionadas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el marco de las políticas de la Unión Europea en materia de seguridad vial 2021 - 2030, y la estrategia nacional de seguridad vial 2021 - 2030, con el objetivo común de **avanzar hacia una movilidad segura y la visión cero**.

Se trata por lo tanto de un abanico amplio y multidisciplinar de actuaciones que tienen un enfoque transversal y multidisciplinar. Treinta y tres acciones incorporadas en ocho objetivos, que se recogen en el Plan de Seguridad Vial 2021 - 2030 de la Policía Municipal de Madrid.

El **seguimiento y evaluación** del Plan de Seguridad Vial permitirá constatar los cambios realizados de acuerdo a las acciones llevadas a cabo, además de la reformulación de los objetivos y las acciones planteadas para adaptarlas a la situación de cada momento.

Por lo tanto, se trata de un plan vivo y que dispone de la flexibilidad y agilidad necesarias para permitirle mejorar de forma continua, con la participación de todos los agentes implicados, mediante la monitorización de la evolución de los resultados de los indicadores establecidos y el progreso y valoración cualitativa de la correlación de otros datos relacionados con el impacto de las medidas aplicadas al Plan de Seguridad Vial.

Finalmente, la **comunicación** del Plan, permitirá dar a conocer el proceso de implementación, el progreso de las acciones, el impacto y resultados obtenidos y aquellas materias consideradas de especial interés. Además posibilitará que se puedan alinear, adecuar y desplegar los objetivos, tanto de forma interna como externa, con el resto de agentes públicos, privados y sociales que tienen relación con la materia, dotando de transparencia y visibilidad al plan, permitiendo, igualmente, sensibilizar a la opinión pública sobre la importancia de la Seguridad Vial.



3. Marco de referencia

- 3.1. Políticas Internacionales
- 3.2. Políticas de la Unión Europea
- 3.3. Políticas Nacionales en Seguridad Vial
- 3.4. Políticas de Seguridad Vial en el Ayuntamiento de Madrid

3.1. Políticas Internacionales

En 2015, la ONU aprobó la **Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible**, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendan un nuevo camino con el que mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. Sus 17 Objetivos para la transformación del mundo son:

Dado el impacto sobre la salud mundial, la seguridad vial se ha incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030.

ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades: Meta 3.6: Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

ODS 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 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”

3.2. Políticas de la Unión Europea

La UE, según se recoge en el documento de trabajo de los Servicios de la Comisión sobre el “**marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021 - 2030**”, ha reafirmado su ambicioso objetivo a largo plazo de avanzar hacia el objetivo de cero fallecimientos para 2050 («**Visión Cero**»).

Por otra parte, en las conclusiones del Consejo de la Unión Europea sobre seguridad vial en el año 2017, los ministros de Transporte de la UE también establecieron, por primera vez, un **objetivo para reducir el número de heridos graves**, a saber, reducir a la mitad el número de éstos en la UE de aquí a 2030 respecto al nivel de referencia de 2020.

Es por ello que la **Estrategia europea de seguridad vial para el próximo decenio, basada en visión cero (objetivo cero fallecidos en las carreteras en la UE en 2050)**, se concreta en dos objetivos claramente identificados como son “**la reducción a la mitad, de los fallecidos y heridos graves en las vías desde el 2021 a 2030**”.



Para avanzar hacia estos objetivos, la Comunicación «Europa en movimiento» establece un **nuevo enfoque**.

En primer lugar, 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. Los accidentes de tráfico son «asesinos silenciosos», ya que a menudo pasan prácticamente desapercibidos en la esfera pública, incluso aunque, en conjunto, matan cada semana a tantas personas, solo en Europa (unas quinientas) como las que caben en una gran aeronave. No aceptamos fallecimientos en el aire, y deberíamos dejar de aceptarlos en la carretera (la premisa de que no se debe aceptar la pérdida de ninguna vida debe servir de base para la toma de decisiones sobre seguridad vial).

En segundo lugar, aboga la Comisión por aplicar el «**Sistema Seguro**» a escala de la UE. Los elementos fundamentales son garantizar unos **vehículos seguros, unas infraestructuras seguras, un uso seguro de las carreteras** (velocidad, conducción en estado sobrio, uso de cinturones de seguridad y cascos) y una mejor atención tras los accidentes, todos ellos importantes factores establecidos desde hace tiempo en el enfoque del «Sistema Seguro».

En tercer lugar, entiende la Comisión que debemos estar preparados para afrontar **nuevas tendencias**, como el creciente fenómeno de las distracciones causadas por dispositivos móviles. Algunos avances tecnológicos, ante todo en los ámbitos de la **conectividad y la automatización**, generarán en el futuro nuevas oportunidades en materia de seguridad vial al reducir el papel de los errores humanos. **No obstante, están surgiendo nuevos riesgos, algunos de ellos relacionados con la presencia de vehículos con una amplia gama de capacidades diferentes de automatización o conectividad en entornos de tráfico mixto con vehículos «tradicionales» y usuarios vulnerables de la vía pública como motociclistas, ciclistas y peatones, a los que sin duda se suman actualmente los usuarios de los vehículos de movilidad personal.** La automatización, así como la economía colaborativa (por ejemplo, sistemas de coches y bicicletas compartidos) y la constante evolución de nuevas formas de movilidad personal (por ejemplo, al menos en 2019, los escúteres eléctricos) 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 las medidas de seguridad y sostenibilidad**: por ejemplo, un menor uso de los coches en las ciudades combinado con unos entornos más seguros para peatones y ciclistas reducirá las emisiones de CO₂, mejorará la calidad del aire, disminuirá la congestión del tráfico y ayudará a crear una población más activa y sana. Otras sinergias parecidas serían permitir un acceso a la movilidad segura y asequible a **todos los miembros de la sociedad**, en particular a las personas con discapacidad y a las personas mayores, un colectivo cada vez más numeroso.

3.3. Políticas nacionales en seguridad vial

Para conocer las políticas nacionales para el próximo decenio a día de hoy, debemos acudir al informe del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, emitido el 8 de octubre de 2019, que tenía como objetivo identificar las estrategias o planes aprobados de carácter internacional, europeo o nacional que están relacionados con seguridad vial o movilidad y que afectarán al periodo 2021 – 2030. En el referido informe, tras hacer un repaso sobre las políticas internacionales y europeas en la materia recoge los objetivos relacionados con la seguridad vial y la movilidad en distintos ámbitos de actuación.

En materia del Medio Ambiente, el plan de acción para la implementación de la Agenda 2030, “hacia una estrategia española de desarrollo sostenible”, se marca como objetivos:



- Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.
- Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos, para lo que resulta imprescindible una transformación del modelo de movilidad y transporte que pasa por priorizar el transporte público, **dar un fuerte impulso a los modos no motorizados, peatonalizar los cascos urbanos, electrificar la movilidad en las ciudades e incentivar el trasvase del tráfico de mercancías a medios más sostenibles como el ferrocarril.**
- Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

El Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, que incorpora al ordenamiento jurídico español la obligación derivada de la Directiva de Techos (Directiva (UE) 2016/2284) de reducir las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, a través del Real Decreto 818/2018, contempla:

- Un cambio modal, con la promoción de modos de transporte más eficiente.
 - Con la pretensión de reducir el uso del vehículo privado en entornos urbanos en un 35 % hasta 2030 y de los tráficos interurbanos del orden de un 1.5 % anual.
 - La implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, con la generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes de la delimitación de zonas centrales con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes.
 - La implementación de Planes de Transporte al Trabajo para las empresas con más de 250 trabajadores.
- Un uso más eficiente de los medios de transporte aumentando la masa máxima autorizada a 44 toneladas y de la altura a 4,5 metros para posibilitar un aumento de la carga media dichos vehículos de un 10 % a partir de 2021.
- Renovación del parque automovilístico
- Impulso del vehículo eléctrico.



En el ámbito Urbano, la Agenda Urbana Española, como documento sin carácter normativo sino de adhesión voluntaria, alineada con los criterios establecidos por la Agenda 2030, las nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea, persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano. Y contempla en el campo de la seguridad vial y la movilidad el objetivo estratégico de “favorecer la proximidad y la movilidad sostenible” a través de:

- Favorecer la ciudad de proximidad.
 - Favorecer la ciudad de proximidad.
 - Fomentar un modelo urbano de usos mixtos que reduzca distancias en los viajes dentro de la ciudad.
 - Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.
 - Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a la movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.
 - Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa.
 - Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie.
 - Implementar modelos de desarrollo urbanístico que incorporen planes de transporte público.
 - Fomentar cadenas metropolitanas o supramunicipales de transporte público y promover su intermodalidad.
 - Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.
 - Elaborar ordenanzas de coexistencia de ciclistas y peatones.
 - Adoptar medidas para fomentar la elaboración de planes de transporte al trabajo en los principales centros de actividad económica del área urbana para racionalizar los desplazamientos a los centros de trabajo, así como estrategias de teletrabajo.
 - Establecer plataformas logísticas de distribución en cada barrio y gestionar la distribución de mercancías en las zonas urbanas, maximizando los centros de consolidación/ruptura de cargas y evitando la distribución con bajo nivel de carga de furgonetas y camiones...



- Potenciar modos de transporte sostenibles.
 - Adoptar medidas a través de planes de movilidad urbana sostenible, para reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales. En estos planes debería fijarse la prioridad peatonal en la circulación urbana.
 - Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana y construir redes integradas que interconecten los distintos modos.
 - Diseñar intercambiadores de transporte que actúen como nodos de transferencia entre viajes interurbanos y urbanos.
 - Ubicar aparcamientos de disuasión en la periferia urbana, facilitando la transferencia del usuario de un vehículo privado al transporte público o al vehículo compartido.
 - Ubicar las actividades periféricas, que atraen gran número de viajes, en puntos de alta accesibilidad a los ejes de transportes y a los nodos de la red de transporte público.
 - Impulsar y favorecer el uso de vehículos de energías alternativas e híbridos.
 - Potenciar la movilidad ciclista mediante el diseño de vías exclusivas o prioritarias y aparcamientos para bicicletas.
 - Integrar la bicicleta con el transporte público e impulsar las iniciativas de oferta de bicicleta compartida.
 - Integrar las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.
 - Garantizar la accesibilidad universal en todos los sistemas de transporte.

Se evidencia que, para conseguir ciudades más saludables, sostenibles y seguras, se debe reducir de forma significativa el uso del vehículo privado a favor de otros modos de transporte. La convivencia entre todos ellos, especialmente entre el vehículo privado, peatón, ciclista y usuario de vehículo de movilidad personal, exigirán, sin lugar a duda, un plan de seguridad vial acorde con el reto que ello supone.



3.4. Políticas de Seguridad vial en el Ayuntamiento de Madrid

Sin perjuicio de lo establecido en el seno de los órganos de la Unión Europea, el Estado, conforme al artículo 149.1.21 de la Constitución, tiene las competencias exclusivas sobre la regulación del tráfico y la circulación de vehículos a motor, y sin duda alguna, en la actualidad, el instrumento más extendido y utilizado como medio de ejercicio del derecho a la libre circulación es el vehículo a motor, bien en su uso colectivo, bien en su uso privado.

No obstante, y de acuerdo con el principio de autonomía local que reconoce la Constitución Española y a la normativa estatal de desarrollo, los municipios, cuentan con la competencia para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad. Así se deduce del artículo 25.2 g) y j) de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases del Régimen Local. En el caso de Madrid reforzado con la Ley de Capitalidad, ya que presenta particularidades en relación con la magnitud e intensidad del tráfico, que requieren un tratamiento especial frente al resto de municipios. De ahí que, ante la falta de alusión a la seguridad vial como materia de la competencia municipal en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, contemple dentro del Título III de “competencias municipales”, el capítulo IV dedicado exclusivamente a la SEGURIDAD VIAL, artículos 38 al 46, recogiendo en su art. 40 las “competencias en materia de seguridad vial”, rezando “corresponde al Ayuntamiento de Madrid la policía administrativa preventiva **de la seguridad vial** en toda clase de vías urbanas, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación.

En virtud de la competencia atribuida por ley, la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible, recoge en su TITULO PRIMERO de “normas generales, seguridad vial, regulación y control, un capítulo expreso dedicado a la SEGURIDAD VIAL, concretamente el CAPITULO II, estableciendo en el art. 9 “**PLAN DE SEGURIDAD VIAL: “Al objeto de prevenir los accidentes, proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacio públicos, conduzcan, sean peatones o formen parte del pasaje, con independencia del tipo de vehículo que utilicen para el transporte, la Junta de Gobierno aprobará con la periodicidad plurianual que determine, a propuesta del órgano competente en materia de POLICIA MUNICIPAL, el PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL, que potenciará la prevención y la educación vial.**



4. Evaluación del PSV 2012-2020

4.1. Grado de cumplimiento

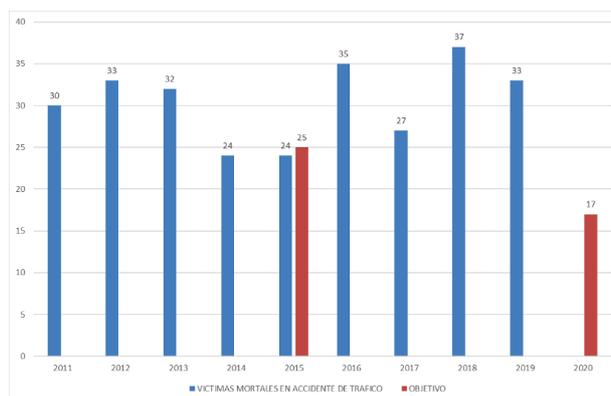
4.2. Objetivos específicos del Plan de Seguridad Vial 2012 - 2020.

4.1. Grado de cumplimiento

Previo a la elaboración del nuevo Plan de Seguridad Vial, se hace imprescindible realizar una valoración de la ejecución del plan anterior y de la alineación con los objetivos previstos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO MARCADO CON OCASIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2012-2020.-
Como meta común a todas las Administraciones (europea, nacional y local) la Ciudad de Madrid se marcó como objetivo, la reducción de un 50 % en el número de víctimas mortales en el 2020 con respecto a los 33 fallecidos en el año 2010.

A continuación, se expresa en un gráfico la evolución del número de fallecidos desde el año 2011.



Del resultado de los datos, se hace evidente que no se ha alcanzado la meta marcada y tampoco se observa una tendencia positiva a lo largo de los años.

4.2. Objetivos específicos del Plan de Seguridad Vial 2012 - 2020.

a. Reducir la Tasa de Víctimas por mil habitantes con respecto al año 2010.

Se refiere en el Plan 2012-2020, una tasa de partida de 2.29 víctimas por mil habitantes en el año 2010, incluyendo en el cálculo de la tasa todas las víctimas, con independencia de su gravedad y teniendo en cuenta no sólo la población censada en la ciudad de Madrid, sino los centenares de miles de habitantes del resto de municipios de la Comunidad que diariamente entran en nuestra ciudad para desarrollar su vida laboral o de ocio.

Si tenemos en cuenta el número de víctimas en accidente de tráfico que constan en los datos oficiales, concretamente 11.845 personas, el valor de la población que se habría tomado como referencia sería de 5.172.489.

Si tomamos el dato de población de la Comunidad que ofrece el Instituto Nacional de Estadística sobre la población en la Comunidad de Madrid y su variación entre el año 2010 y 2019, constatamos un incremento de población de un 3 %, porcentaje que aplicaremos al valor tomado como referencia de población flotante en la Capital en el año 2010.



	AÑO		% variación
	<u>2010</u>	<u>2019</u>	
Población C. Madrid según I. N. E.	6.458.648	6.663.394	3%
Población flotante	5.172.489	5.336.462	

El objetivo específico marcado en el plan era el de reducción de un 30 % en el número de víctimas por accidente de tráfico.

	AÑO		VALOR META
	<u>2010</u>	<u>2019</u>	
Población	5.172.489	5.336.462	
Victimas	11.845	13.426	
Índice de victimización	2,29	2,52	1,6



Parece evidenciarse una desviación importante sobre el objetivo previsto. Lejos de acercarnos a éste, nos alejamos. **Sobre el objetivo de un descenso del 30 %, se ha operado un incremento del 10 %.**

b. Reducir los fallecidos en atropello respecto al año 2010.

Partiendo de un dato inicial de 20 fallecidos por atropello en el año 2010, se marca un objetivo de reducir este valor en un 30 %.

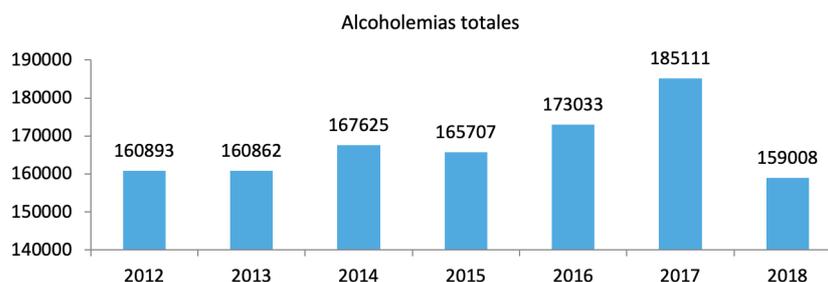




La meta se estableció en reducir el número de fallecidos a 14.

c. Reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol con respecto a la media 2007-2010.

Para alcanzar este objetivo, recoge el Plan la realización de una acción preventiva de controles de alcoholemia que alcance al 4 % de la población censada de la Capital. Esta tarea se ha ido acometiendo año tras año, según se recoge en el siguiente cuadro.



5. La movilidad en la Ciudad de Madrid

Durante el año 2019 se consolidó el crecimiento económico y de población registrado en el año 2018, propiciando un incremento de la actividad económica. Sin embargo y según datos que obran en el informe del estado de la movilidad en la ciudad de Madrid del año 2019 esto no ha supuesto un incremento en el tráfico privado, que experimentó un descenso del 1,2 %, acumulando un 16 % de caída en los últimos 11 años. El incremento de la actividad económica sí se tradujo, por el contrario, en un aumento notable del transporte público que vio incrementada su demanda en un 3,4 %. En el caso de la E. M. T. ese incremento estuvo cercano al 5 %, mientras en el servicio de Metro, arrojó un aumento del 3,1 %.

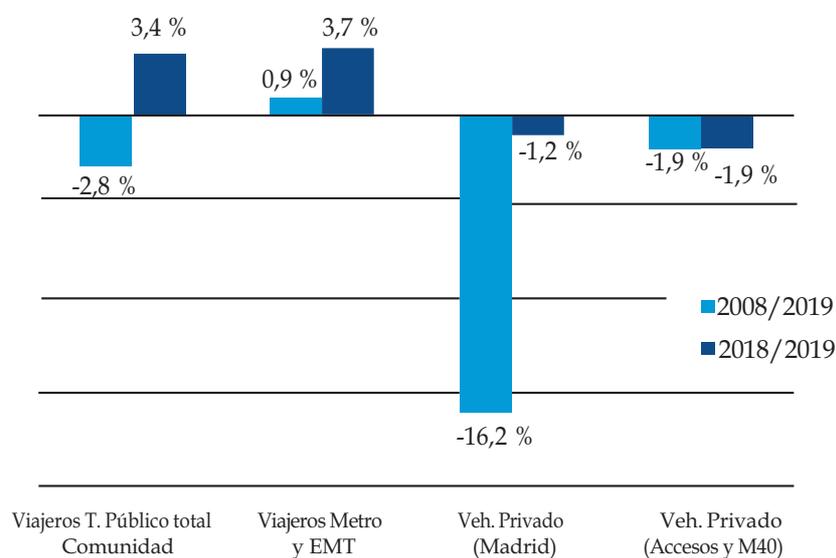


Figura 1: Evolución de la demanda de movilidad. Fuente: Ayuntamiento de Madrid, Consorcio de Transportes y Ministerio de Fomento.



“La movilidad en la Ciudad de Madrid”

Si analizamos los datos que nos ofrece el Ayuntamiento sobre vehículos censados en nuestra capital en virtud del I. V. T. M, y tomamos como referencia el año 2014, año de la década que presenta las cifras más bajas, podemos comprobar que el número de vehículos ha ido en incremento continuado, hasta alcanzar en el año 2019 una cifra de 1.793.188 vehículos lo que supone un incremento del 10,69 % con respecto al año 2014. Especial mención merece el apartado de las motocicletas, donde el aumento de este tipo de vehículos supera el 36 % hasta alcanzar la cifra de 195.337, no incrementándose en la misma medida el número de ciclomotores, donde solo se constata un incremento del 4,50 % hasta alcanzar los 44.406.

Es importante señalar que la ratio de motocicletas con respecto al total de vehículos ha ido aumentando durante todo el decenio, pasando de representar el 8,29 % en el 2012 a llegar a 10,89 en el año 2019. Con relación a los ciclomotores, si bien las variaciones han sido menores y dispares, es relevante señalar que en el año 2019 suponen el 2,4 % del parque de vehículos, menor que el año 2012 donde representaban el 2,72 %.

Especial mención ha de hacerse a los nuevos actores surgidos en las ciudades, y de forma muy especial en la Ciudad de Madrid. Nos referimos a los nuevos modos de transporte alineados con una Movilidad Sostenible; la bicicleta y los vehículos de movilidad personal.

En cuanto a la bicicleta, aunque su uso en nuestra ciudad está más asociado a la actividad deportiva, no es menos cierto que va adquiriendo mayor protagonismo, especialmente en su almendra central, auspiciado por la ampliación de la red ciclista que viene realizando nuestro Ayuntamiento. Sirva como referencia el incremento de usos de los bonos anuales y ocasionales de BICIMAD con un aumento superior al 26 % en los últimos cinco años, según se recoge en el informe sobre el “estado de la movilidad en la ciudad de Madrid”.

Junto a la bicicleta, uno de los fenómenos que está provocando un cambio fundamental en la movilidad urbana, que viene a transformar el paradigma de los desplazamientos cortos en nuestra ciudad es, sin duda, la aparición de los vehículos de movilidad personal, siendo el más común el patinete eléctrico. Cuando aún no se ha conseguido una adecuada adaptación de los históricos actores: coche, peatón y bicicleta, aparece un nuevo actor que en líneas generales no puede compartir el espacio de los coches ni el de los peatones, pero que sin duda aparece para quedarse, lo que obliga no solo a regular adecuadamente su uso, circunstancia ya prevista y realizada con ocasión de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de nuestra capital, sino a la adopción de medidas específicas en el campo de la seguridad vial que permitan que, además de tratarse de un medio de transporte sostenible, sea seguro tanto para sus usuarios como para el resto de actores.



6. Accidentabilidad en la Ciudad de Madrid

- 6.1. Accidentes con víctimas y víctimas producidas. Evolución 2011 - 2019.
- 6.2. Aspectos temporales de la siniestralidad.
- 6.3. Perfil de las víctimas.
- 6.4. Tipología de los accidentes con víctimas.
- 6.5. Tipo de vehículos implicados en accidentes con víctimas. 2011 - 2019.
- 6.6. Tipología de víctimas en accidentes mortales. 2011 - 2019.

Procederemos a continuación a realizar un análisis de la siniestralidad en la ciudad de Madrid, circunscrita exclusivamente a los accidentes con víctimas, toda vez que una variación en los protocolos de actuación de la Policía Municipal, ampliando su actuación en el campo de la recopilación de información sobre accidentes de tráfico, haciéndola extensibles, a partir del último trimestre del año 2018 a todos los accidentes en los que interviene, para un posterior análisis mas eficaz y riguroso, no permite establecer parámetros comparativos sobre el conjunto de accidentes entre los años 2011 y 2019.

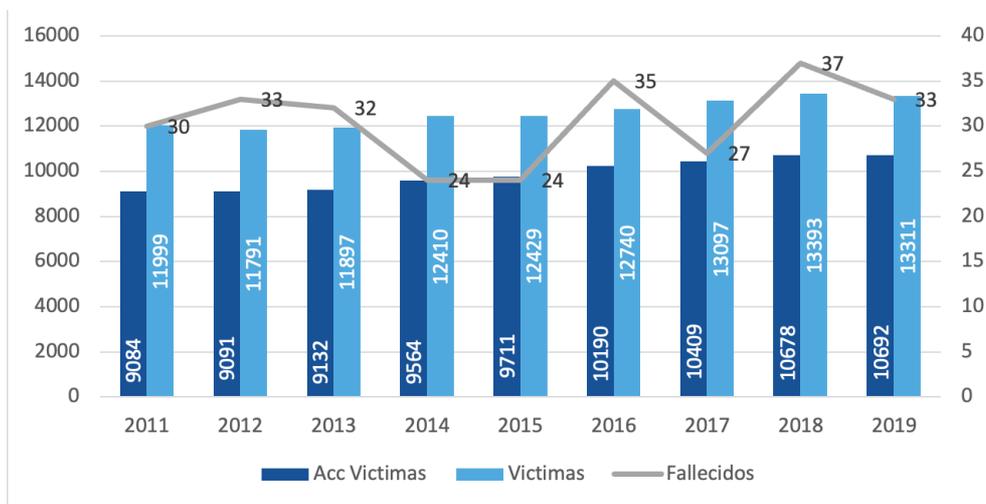
6.1. Accidentes con víctimas y víctimas producidas. Evolución 2011 - 2019

En este punto se ha de explicar que a partir del año 2019 la clasificación de los lesionados cambia, debido a que Policía Municipal de Madrid se adapta al sistema de recogida de información de la DGT, según lo contemplado en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Por ello para que los datos sean comparables se ha procedido a una traducción de los mismos según el siguiente esquema:

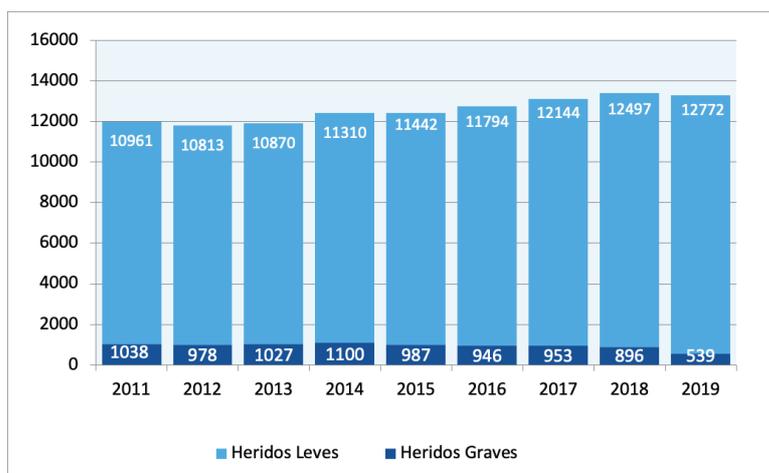
2019	PERIODO ANTERIOR
Ingresados MAS DE 24 H	HERIDO GRAVE
Ingresados MENOS DE 24H	HERIDO LEVE
Atención en urgencias sin posterior ingreso	HERIDO LEVE
Asistencia ambulatoria con posterioridad	HERIDO LEVE
Asistencia inmediata en centro de salud o mutua	HERIDO LEVE
Asistencia sanitaria solo en el lugar del accidente	HERIDO LEVE



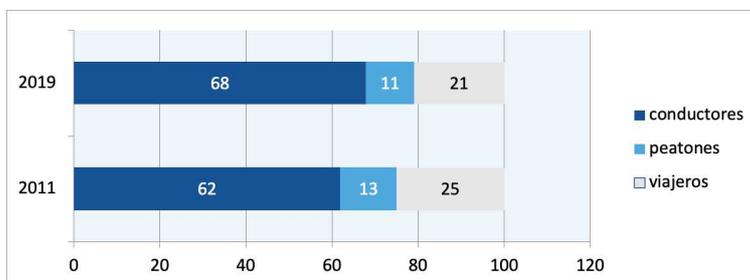
EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES CON VICTIMAS, VICTIMAS Y FALLECIDOS 2011-2019.



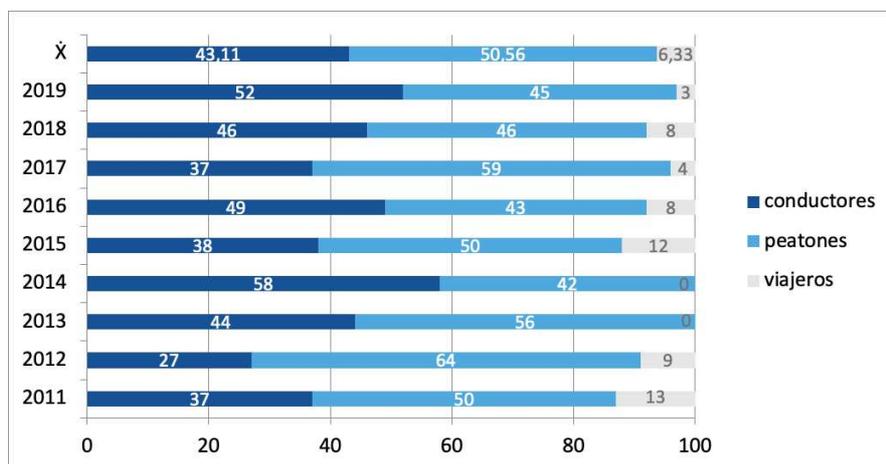
EVOLUCION DEL NUMERO DE HERIDOS 2011-2019.



REPARTO PROPORCIONAL DE LAS VICTIMAS POR CATEGORIAS 2011-2019 (%)



REPARTO PROPORCIONAL DE LAS VÍCTIMAS MORTALES POR CATEGORÍAS 2011-2019. (%)



Se constata un incremento de la siniestralidad sostenido y continuado en el tiempo, tanto en el número de accidentes como en el número de víctimas.

Especialmente significativo resulta la minoración en el número de heridos graves, sin duda relacionado con la implementación y mejora de medidas de seguridad activa y pasiva en los vehículos, si bien no se logra minorar la cifra de fallecidos en nuestras calles, finalizando el año 2019 con una cifra próxima al 9 % de la media de los últimos 9 años.

Analizado el reparto de las víctimas en accidente de tráfico, se constata a lo largo de los años, un incremento de seis puntos en la figura del conductor, donde tiene especial protagonismo, como veremos más adelante, el conductor de motocicleta. Afortunadamente se minoró en dos puntos la figura del peatón como víctima y en mayor medida el viajero víctima, situación muy relacionada con la generalización del uso del cinturón de seguridad en todo el espectro de vehículos y de los sistemas de retención infantil.

Centrado el análisis sobre las víctimas mortales, se confirma en el año 2019 un incremento de casi 9 puntos sobre la media de los nueve años en la figura del conductor, mientras que los fallecidos por atropello descienden más de 5 puntos sobre la media e igualmente se produce una minoración en el número de viajeros fallecidos, superando los tres puntos.

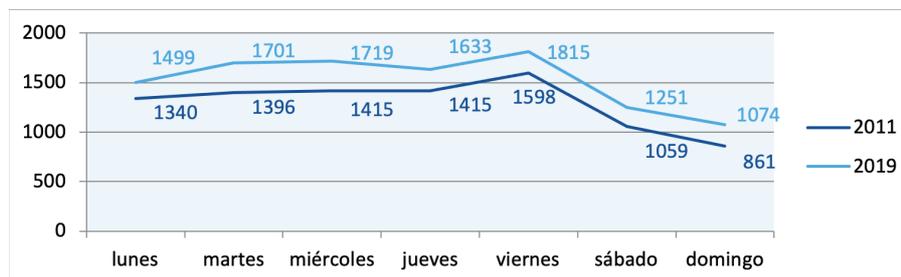


6.2. Aspectos temporales de la siniestralidad vial en Madrid.

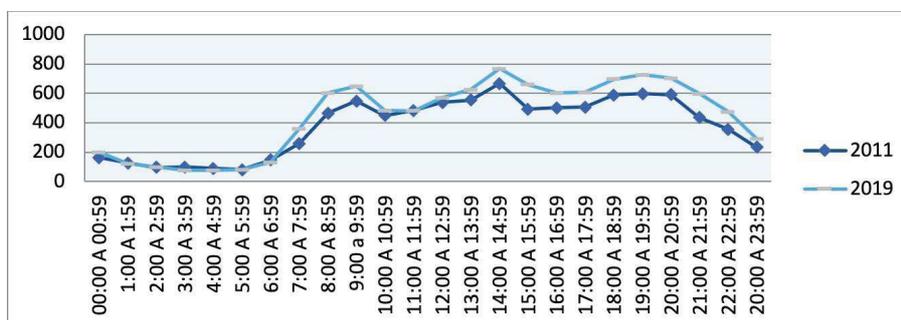
ACCIDENTES CON VICTIMAS POR MESES 2011-2019.



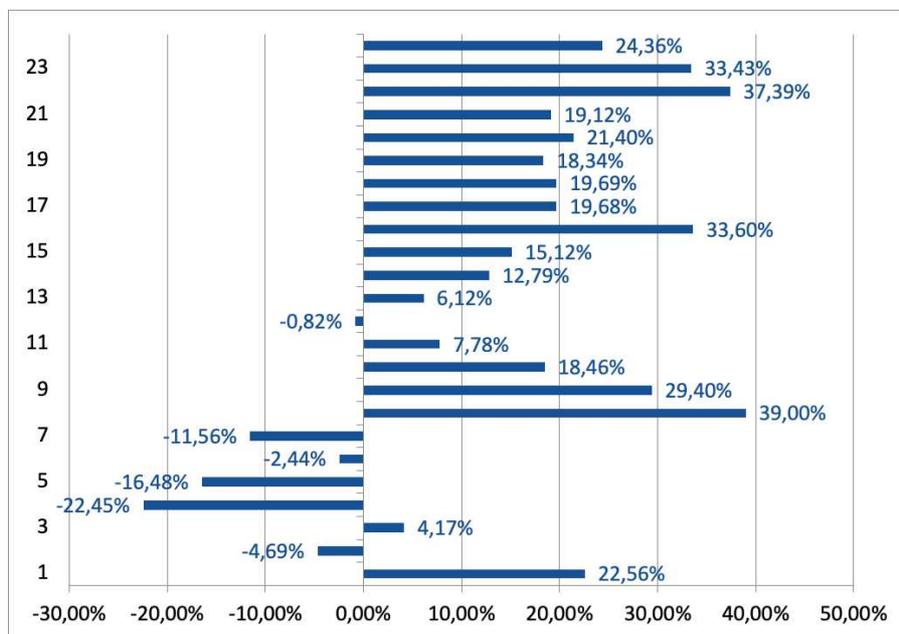
ACCIDENTES CON VICTIMAS POR DIA DE LA SEMANA 2011-2019.



DISTRIBUCION HORARIA DE LOS ACCIDENTES CON VICTIMAS 2011-2019.



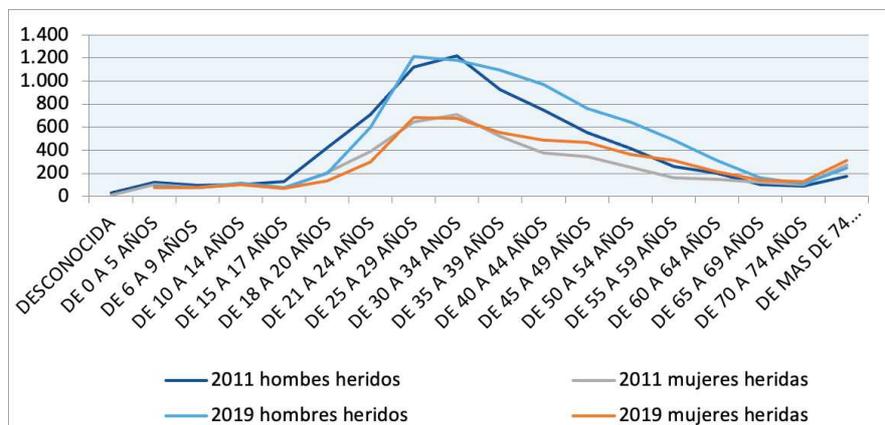
ACCIDENTES CON VICTIMAS POR DÍA DE LA SEMANA 2011-2019.



Con relación a la temporalidad, se confirma que el incremento de la siniestralidad se manifiesta a lo largo de todos los meses del año, y todos los días de la semana, si bien en su distribución horaria, se produce una minoración durante la madrugada que es contrarrestada por un incremento general a lo largo del resto del día

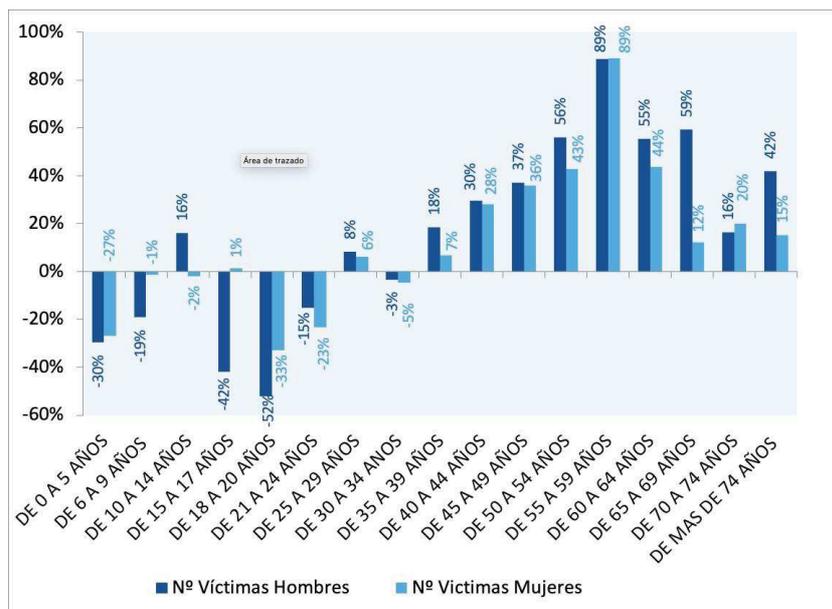
6.3. Perfil de las víctimas.

Este grafico muestra comparativamente los años 2011-2019.



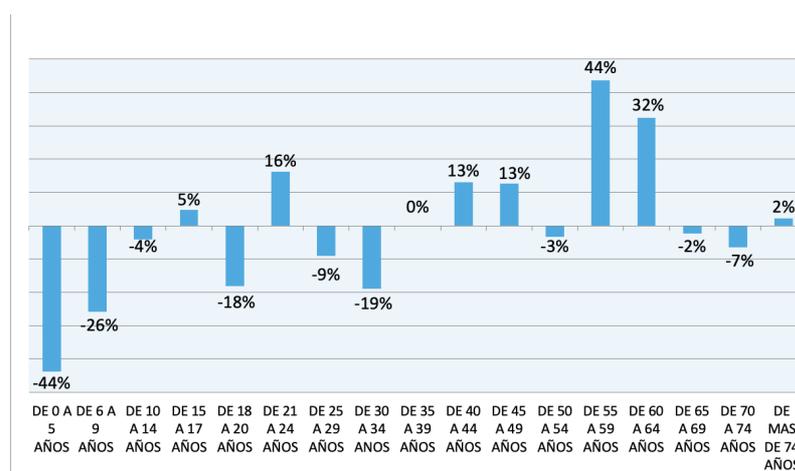
VARIACIÓN PORCENTUAL DE VÍCTIMAS POR EDADES Y SEXO 2011-2019.

La tabla siguiente refleja el incremento o decremento en % de las víctimas por edades y sexo de los años comparados. Así en el año 2019 se registraron un 30% menos de varones lesionados en el tramo de edad 0-5 años que en 2011.



VARIACION DE PEATONES VÍCTIMAS POR GRUPOS DE EDAD 2011-2019 (%)

La tabla siguiente refleja la el incremento o decremento en % de las víctimas peatones por grupos de edad de los años comparados.



Entre los extremos del periodo sometido a análisis, ateniéndonos al perfil de las víctimas, resulta significativo la constatación, tanto en las víctimas hombres como en víctimas mujeres, una minoración en las edades más jóvenes y un incremento más pronunciado a partir de los 25 años, variación más significativa en ambos casos en los hombres.

Si centramos el estudio en el peatón en calidad de víctima, se reproduce un perfil similar, si bien se hace más significativa la minoración en las edades más jóvenes, hasta los 14 años y más significativo aún el incremento entre los 55 y 65 años.

6.4. Tipología de los accidentes con víctimas.

Nº Accidentes con víctimas										
Tipo Accidente	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Variación 2011-2019
ATROPELLO	1.551	1.478	1.470	1.465	1.513	1.551	1.511	1.576	1.491	-4%
CAÍDA BICICLETA	114	123	139	231	238	271	291	290	242	112%
CAÍDA CICLOMOTOR	185	184	137	148	164	210	204	225	210	14%
CAÍDA MOTOCICLETA	776	758	901	970	968	1.077	1.057	1.176	1.237	59%
CAÍDA VH TRES RUEDAS	0	0	0	0	0	2	2	3	0	0%
CAÍDA VIAJERO BUS	75	68	76	89	85	93	129	110	110	47%
CAÍDAS VMP, PATINETE OTROS VH CON MOTOR									88	
SALIDAS DE LA VIA									41	
CHOQUE CON OBJETO FIJO	576	594	611	628	526	577	516	590	489	-15%
COLISIÓN DOBLE	5.000	5.044	5.054	5.198	5.431	5.552	5.881	5.887	6.242	25%
COLISIÓN MÚLTIPLE	715	720	644	712	697	756	733	726	462	-35%
OTRAS CAUSAS	31	41	37	47	36	40	39	49	26	-16%
VUELCO	61	81	63	76	53	61	46	46	54	-11%
TOTAL	9.084	9.091	9.132	9.564	9.711	10.190	10.409	10.678	10.692	18%

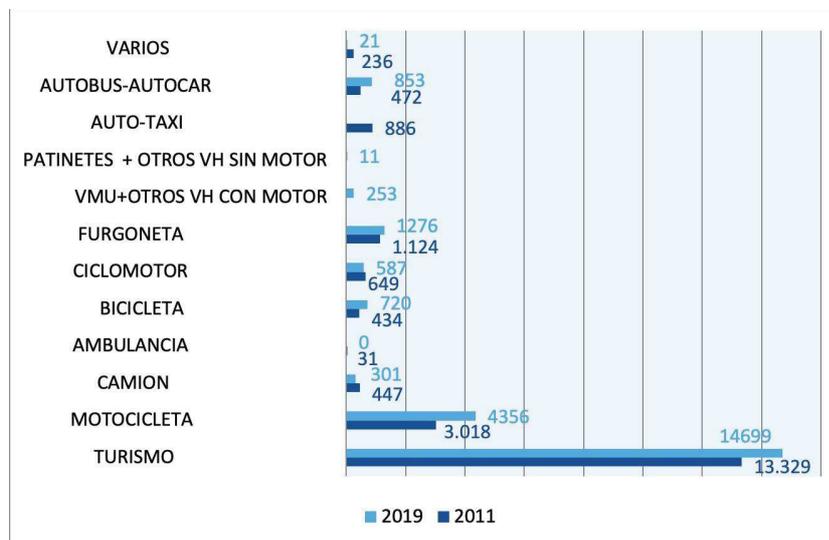
Se puede observar un incremento continuado de la siniestralidad en los nuevos modos transporte en la ciudad, destacando en términos relativos la siniestralidad de los usuarios de bicicletas y la aparición de los vehículos de movilidad personal.

Más significativo es el incremento de los accidentes con víctimas en los usuarios de motocicletas, tanto en términos absolutos como relativos. Al incremento del 59 % en los accidentes con víctimas en las caídas de motocicletas, debemos sumar, tal y como veremos a continuación la participación de las motocicletas en las colisiones dobles.

Otro apartado a destacar es, sin duda, el apartado de los atropellos, toda vez que, si bien se constata una minoración de un 4 % con respecto al año 2011, su manifestación a lo largo de los años de la década no parece alentador, tal y como se ha manifestado en el número de víctimas mortales.



6.5. Tipo de vehículos implicados en accidentes con víctimas. 2011 - 2019



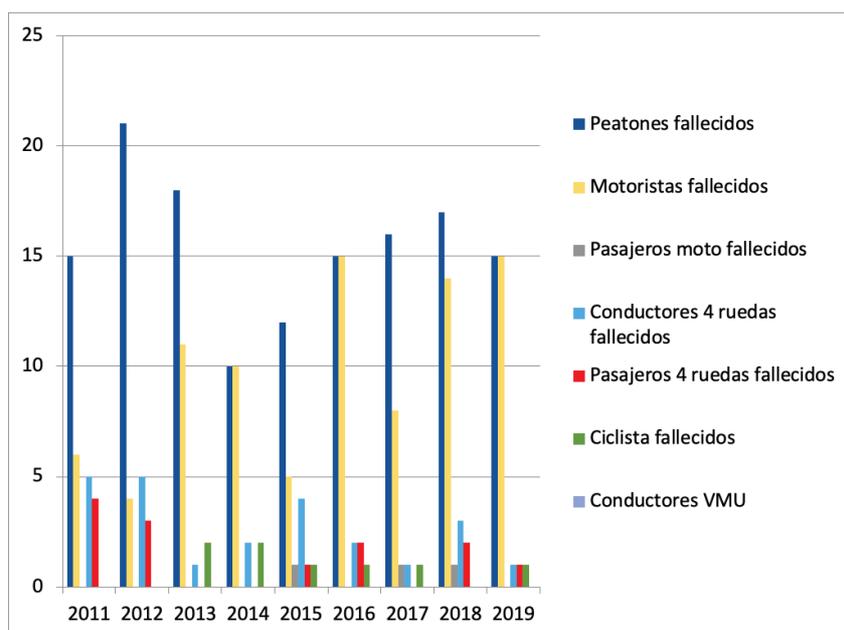
Es preciso señalar la nueva contabilidad en 2019 de tipos de vehículos como los VMU y Patinetes entre otros. Así mismo, a partir del 2019 no están contabilizados como tipo de vehículo ni las ambulancias ni los autos taxis, por ser considerados por DGT tipos de transporte.

Como se puede observar nítidamente, resulta preocupante el incremento superior al 44 % de la presencia de la motocicleta en los accidentes con víctimas, más aún si tenemos la gravedad de las víctimas.



6.6. Tipo de vehículos implicados en accidentes con víctimas. 2011 - 2019

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Peatones fallecidos	15	21	18	10	12	15	16	17	15
Motoristas fallecidos	6	4	11	10	5	15	8	14	15
Pasajeros moto fallecidos	0	0	0	0	1	0	1	1	0
Conductores 4 ruedas fallecidos	5	5	1	2	4	2	1	3	1
Pasajeros 4 ruedas fallecidos	4	3	0	0	1	2	0	2	1
Ciclista fallecidos	0	0	2	2	1	1	1	0	1
Conductores VMU	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Vista la tipología de las víctimas mortales en accidentes de tráfico se confirma la significativa presencia del peatón, manteniéndose en el año 2019 en los mismos términos que en el año 2011 y destaca sobremanera el especial y preocupante papel protagonista que viene adquiriendo la figura del conductor de motocicleta en este apartado.



7. Estrategia de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Madrid

7.1. Agentes Implicados

7.2. Camino de una Visión cero, Objetivos intermedios

Como ya se recoge en el punto 2.3, la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, contempla dentro del Título III de “competencias municipales”, el capítulo IV dedicado exclusivamente a la SEGURIDAD VIAL, artículos 38 al 46, recogiendo en su art. 40: las competencias en materia de seguridad vial, rezando **“corresponde al Ayuntamiento de Madrid la policía administrativa preventiva de la seguridad vial en toda clase de vías urbanas**, incluyendo la ordenación, señalización y dirección del tráfico y el uso de las vías, la vigilancia y protección del mobiliario urbano público y las señales de ordenación de la circulación y la instrucción de atestados en caso de accidentes de circulación.

En virtud de ello la Agenda 2030, recoge entre los “objetivos de desarrollo sostenible”, marcados para combatir los grandes retos a los que se enfrentan las ciudades y comunidades, el de **“lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”**. Como consecuencia de ello, el Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, recoge entre sus ejes estratégicos, **“Avanzar hacia una Movilidad Segura”**, haciendo suyo el objetivo estratégico de **reducir en un 50 % en el número de fallecidos y víctimas graves en accidentes de tráfico, en el próximo decenio**.



7.1. Agentes implicados

Si bien, de acuerdo a lo establecido en la vigente ordenanza de movilidad sostenible en su TITULO PRIMERO, CAPITULO II, corresponde al órgano competente en materia de POLICIA MUNICIPAL proponer el PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL, para su aprobación en Junta de Gobierno, la aplicación del Plan requiere la participación y colaboración de diversas áreas del Ayuntamiento, así como de todos los agentes implicados en la seguridad vial.

En concreto participan plenamente:

1. Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias, a través de la Coordinación General de Seguridad y Emergencias y especialmente de la Dirección General de Policía Municipal.
2. Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, a través de la Coordinación General de Movilidad, y especialmente de las Direcciones de Gestión y Vigilancia de la Circulación y de Planificación e Infraestructuras de Movilidad.
3. Área de Gobierno de Obras y Equipamientos, a través de la Coordinación General de Patrimonio, Obras y Equipamientos y especialmente de las Direcciones Generales de Espacio Público, Obras e Infraestructuras y de Conservación de Vías Públicas.
4. Además de ello, el Plan de Seguridad Vial debe garantizar la participación de la Sociedad Civil, aglutinando la colaboración de Compañías de Seguro, Clubes Automovilistas, y de todas aquellas Asociaciones que contemplen entre sus objetivos, directa o indirectamente, la seguridad vial.

7.2. Camino de una “visión cero”; objetivos intermedios.

Para alcanzar un objetivo estratégico a largo plazo, resulta evidente la necesidad de establecer objetivos intermedios que nos orienten a la consecución del objetivo final, con indicadores tanto de actividad como de resultado que, analizados periódicamente, nos permitan realizar correcciones y planificar nuevas acciones para lograr la consecución del objetivo estratégico.

Aunque la competencia estricta sobre la Seguridad Vial en el Ayuntamiento de Madrid recae, según establece la propia Ordenanza de Movilidad Sostenible, en el órgano competente en materia de POLICIA MUNICIPAL, no nos podemos olvidar de que en la estructura municipal existen otros órganos en distintas áreas de gobierno con competencias específicas que tienen una afección directa y determinante en la movilidad y por tanto en la seguridad vial. Es por ello que, para que funcione el enfoque de “sistema seguro”, tal y como ha demostrado la experiencia, es necesario que **todos los agentes competentes y las partes interesadas (autoridades, servicios técnicos, policía, sociedad civil), desempeñen su función de manera coordinada, de ahí la necesidad de:**

REFORZAR LA COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y LA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL.



Una segunda cuestión que determinará el éxito de parte de las acciones operativas es la eficiencia que podamos conseguir en nuestras acciones. En este campo resultan determinantes los recursos materiales de los que estemos dotados, siendo necesaria una máxima funcionalidad y dotación tecnológica, que facilite y haga versátil la operativa policial, permitiendo a su vez una óptima gestión y explotación de la información. Realizado un estudio sobre los recursos de los que dispone a día de hoy la Policía Municipal, si bien han respondido a sus necesidades a lo largo del tiempo, podemos concluir que no darán respuesta a las exigencias que nos imponen los nuevos retos. Es por ello que resulta evidente la necesidad de:

INCREMENTAR LA DOTACIÓN TECNOLÓGICA EN EL CAMPO DE LA SEGURIDAD VIAL.

Siendo el objetivo estratégico la reducción del número de fallecidos y de heridos graves en accidentes de tráfico, resulta evidente que si tomamos como referencia un indicador que nos informe sobre la evolución de la ratio de víctimas, definidas éstas como todo aquella persona que resulta herida o fallecida con ocasión de un accidente de tráfico, nos permitirá conocer la eficacia de nuestras acciones y determinará la necesidad o no de tomar medidas complementarias, amén de constituir un factor motivacional cuando nos orienta al objetivo. Es inevitable mencionar que, habiendo estado recogido en el anterior Plan de Seguridad, no solo no se consiguió el objetivo marcado, sino que señaló claramente el fracaso de algunas acciones. Es por ello que nuevamente entendemos necesario:

REDUCIR LA TASA DE VICTIMIZACIÓN POR ACCIDENTES DE TRÁFICO UN 50 % CON RESPECTO AL AÑO 2019

Si observamos de nuevo los datos que se exponen en el punto 6.1, podemos constatar de forma sencilla, como de vulnerable resulta el peatón en el campo de la seguridad vial, cuando se constata que desde el año 2011 hasta el año 2019 en las cifras de fallecidos, los peatones han venido representando entre un 42 % y un 63 %, estando por encima del 45 % en los dos últimos años.

Resulta evidente y así se ha recogido en todos los estudios sobre siniestralidad vial, un apartado específico de acciones orientadas a una protección especial del peatón, de ahí la necesidad de recoger un objetivo específico que contemple:

REDUCIR EN UN 50 % LA MEDIA ANUAL DE FALLECIDOS POR ATROPELLO EN EL PRÓXIMO DECENIO CON RESPECTO A LA MEDIA DEL DECENIO ANTERIOR

Si ya en el anterior apartado identificábamos de forma clara un actor especialmente vulnerable en el campo de la seguridad vial, especial atención merece en el mismo campo el usuario de motocicleta. Veíamos en la diagnosis de la movilidad en la Ciudad de Madrid cómo las motocicletas han ido adquiriendo mayor protagonismo en el parque de vehículos de las ciudades con un incremento continuado hasta superar el 36 % con respecto al parque de vehículos de 2014 y suponiendo en el año 2019 el 10,89 % del total de vehículos. Estos datos en sí mismos no tendrían que suponer un problema toda vez que, sin duda, su mayor protagonismo viene motivado por constituirse en un medio de transporte más eficiente en la movilidad de las ciudades. Sin embargo, ese mayor protagonismo ha venido acompañado de unas consecuencias muy graves en materia de seguridad vial. Refiriéndonos a los últimos cuatro años, cuando su participación en el parque de vehículos ha ido desde el 9,35 % hasta el 10,89 %, su protagonismo en los accidentes con víctimas ha oscilado entre el 34 % y el 40 %, representando lamentablemente entre el 33 % y el 37 % de los fallecidos.



Refiriéndonos a los ciclomotores, si bien su incidencia también requiere una atención especial, no es menos cierto que las cifras resultan más amables que en el caso de las motocicletas, quizás por el efecto determinante de la diferencia en las **velocidades** que pueden alcanzar.

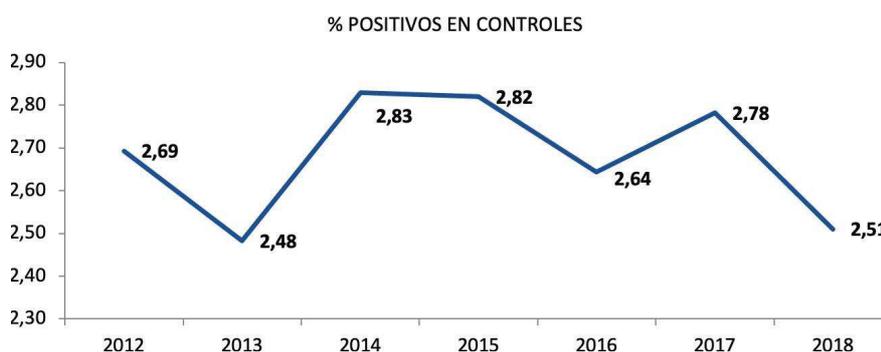
La presencia en el parque de vehículos de los ciclomotores ha observado una menor variación, situándose en el año 2019 en el 2,4 % del total de vehículos. Teniendo esa presencia en el parque, su protagonismo en los accidentes con víctimas oscila entre el 5 % y el 6 %, reduciéndose su presencia en los que resultan heridos graves, oscilando entre el 3.9 y el 5 %, y siendo muy reducida su presencia en accidentes con resultado de muerte, toda vez que en los últimos cuatro años solo en 2018 hubo que lamentar un fallecido.

Visto lo anterior, resulta evidente la necesidad de una especial atención a este tipo de usuarios, estableciendo el objetivo de:

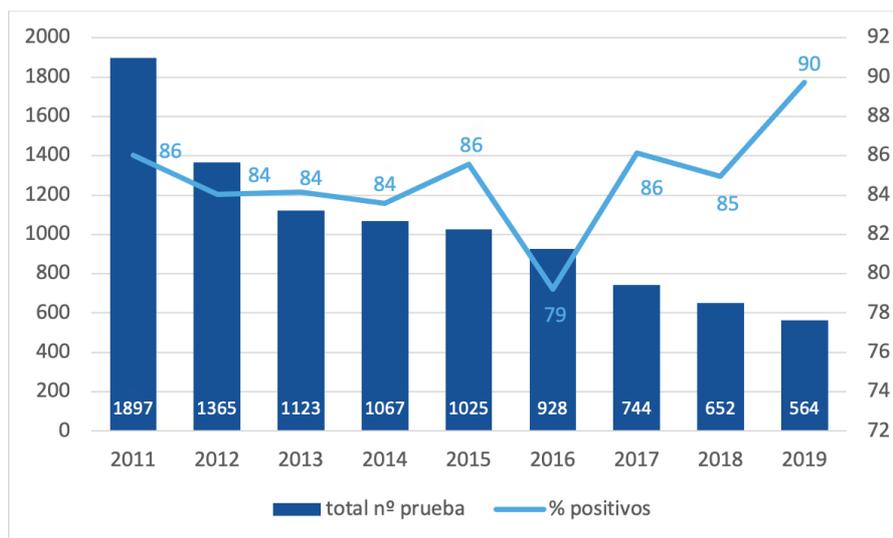
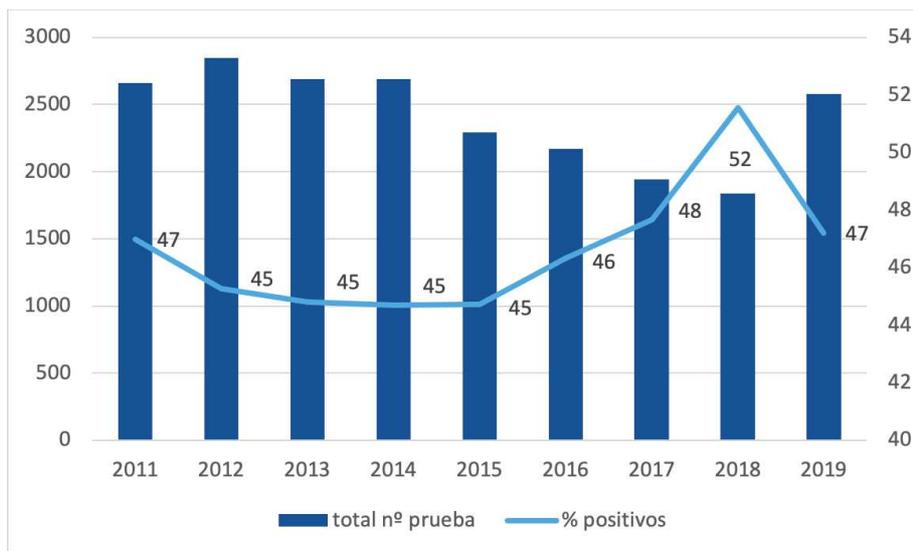
REDUCIR VICTIMAS EN USUARIOS DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES

Un apartado especial en el campo de actividad preventiva merece sin duda la presencia de “alcohol en la conducción”. A pesar de las múltiples campañas de concienciación, a pesar de los innumerables controles preventivos que se realizan y a pesar de su especial protagonismo en las proliferas campañas de comunicación, el alcohol sigue teniendo una presencia macabra en el campo de la siniestralidad vial. Según datos facilitados por la D. G. T., en el año 2019, el consumo de alcohol estaba presente en un 24 % de los accidentes mortales de nuestro país.

Con relación a nuestra Capital, y visto el resultado de la actividad en controles preventivos de alcoholemia, no parece que se haya logrado un cambio en los hábitos de los conductores. Si observamos el siguiente cuadro, comprobamos que tomando como referencia el año 2013, ninguno de los años siguientes se ha reducido el grado de indisciplina.



La misma impresión podríamos extraer si observamos la tendencia del resultado de los controles de alcoholemia realizados con ocasión de accidentes de tráfico o con motivo de infracciones en la misma materia, si bien no podemos extraer información rigurosa toda vez que no se han realizado pruebas en todos los accidentes, ni con ocasión de todas las infracciones, lo que no nos permite asociar la presencia de alcohol en ninguno de los casos.

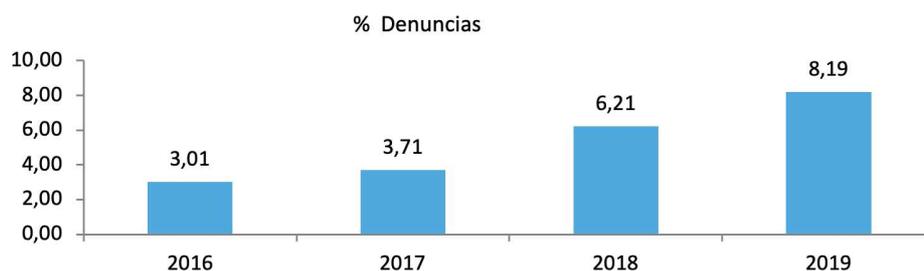


Resulta al menos evidente que todavía existe un campo de actuación cierto en este asunto por lo que resulta obvia la necesidad de establecer un objetivo ambicioso como:

REDUCIR UN 50 % LA PRESENCIA DE ALCOHOL EN CONTROLES PREVENTIVOS DE ALCOHOLEMIA EN EL AÑO 2030, CON RESPECTO A LA MEDIA DE LOS ÚLTIMOS AÑOS, CON UN VALOR INTERMEDIO DE REDUCCIÓN DEL 25 % EN EL AÑO 2025.

Existe por otra parte un parámetro que incide de forma exponencial en la probabilidad de sufrir un accidente y resulta determinante en el resultado del mismo. Este es la **velocidad**. Según datos de la D. G. T., en el año 2019, el exceso de velocidad estuvo presente en el 23 % de los siniestros con resultado de muerte.

Si bien no estamos en disposición de extrapolar ese dato a los accidentes graves ocurridos en nuestra capital, si podemos afirmar que la indisciplina en relación a la velocidad se ha incrementado notablemente en los últimos años.



Según se constata en el precedente cuadro, que recoge el grado de indisciplina como resultado de los controles preventivos de velocidad, ésta se ha disparado de forma preocupante. Siendo incuestionable la incidencia de tal indisciplina en la siniestralidad de tráfico de nuestra ciudad, resulta necesario establecer un objetivo que sea determinante para el objetivo estratégico.

REDUCIR EL RATIO DE LA INDISCIPLINA VIARIA POR INCUMPLIMIENTO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN UN 80 % CON RESPECTO A LOS VALORES DE 2019



Por último, debemos hacernos eco de uno de los objetivos de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (EESST): “la reducción de las cifras de siniestralidad vial laboral”.

Según estudios reciente del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, los siniestros de tráfico laborales representan más del 20 % de los accidentes laborales graves y más de un 30 % de los mortales.

Ante esta realidad resulta evidente la necesidad de contemplar acciones concretas sobre los accidentes laborales de tráfico que nos encaminen a su reducción en los mismos términos que establece el objetivo estratégico general.

REDUCIR EN UN 50 % EN EL AÑO 2030 EL NÚMERO DE HERIDOS GRAVES Y FALLECIDOS CON OCASIÓN DE ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO.

8. Desarrollo de acciones

- 8.1. **Objetivo 1.- Liderazgo. Reforzar la Coordinación Institucional y participación Civil.**
- 8.2. **Objetivo 2.- Incrementar la dotación tecnológica en el campo de la seguridad vial.**
- 8.3. **Objetivo 3.- Reducir la tasa de victimización por accidentes de tráfico.**
- 8.4. **Objetivo 4.- Reducir un 50% la media anual de fallecidos por atropello.**
- 8.5. **Objetivo 5.- Establecer un Plan de acción especial para reducir las víctimas en usuarios de motocicletas y ciclomotores.**
- 8.6. **Objetivo 6.- Reducir la siniestralidad asociada al consumo de drogas y alcohol.**
- 8.7. **Objetivo 7.- Reducir el ratio de la indisciplina varia por incumplimiento de los límites de velocidad.**
- 8.8. **Objetivo 8.- Reducir el número de fallecidos y heridos graves con ocasión de accidentes laborales relacionados con la seguridad vial.**



8.1. Objetivo 1.- Liderazgo. Reforzar la Coordinación Institucional y Participación Civil.

Acción 1.- Creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial.

Como se apuntaba en el apartado 7.1, la aplicación del Plan requiere la participación y colaboración de diversas áreas del Ayuntamiento con competencias plenas y excluyentes, si bien complementarias a la competencia expresa atribuida a la Dirección General de Policía Municipal para diseñar el PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDAD VIAL.

Esta situación determina la necesidad de coordinar las actuaciones de los distintos servicios afectados para el buen desarrollo del Plan y su orientación hacia el objetivo estratégico definido. En virtud de ello, se propone la creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial, que esté presidido por el Director General de Policía Municipal como responsable directo del Plan Municipal de Seguridad Vial y la participación del resto de Direcciones Generales con participación plena en el propio Plan.

Tendrá como misión garantizar el buen desarrollo del Plan Municipal de Seguridad Vial. Para ello, serán conocedores de los informes sobre evolución del Plan que anualmente elaborará Policía Municipal como máximo exponente en la ejecución de las acciones determinadas en el Plan.

Este Consejo se reunirá con la periodicidad que determine su presidente y siempre que se solicite por parte del Observatorio de la Seguridad ante cuestiones que se susciten con ocasión del funcionamiento de éste y que requieran la adopción de acciones que sobrepasen el ámbito competencial de los Servicios Técnicos que lo integren.

Acción 2.- Creación de un Observatorio de Seguridad Vial.

Como ya se apunta en la acción anterior, la materialización del Plan de Seguridad requiere de actuaciones complementarias de distintas Áreas de Gobierno, no solo en el campo de la dirección sino de la propia ejecución bajo criterios de orden técnico. Además de ello, y, tal como se explicita en el propio Plan, requiere para su adecuado desarrollo la participación de actores externos que además de fiscalizar su correcto desarrollo, contribuyan a su adecuada ejecución.

Es por ello que se dispone la creación del "Observatorio de Seguridad Vial", integrado por responsables Técnicos de cada una de las Áreas y por aquellas Asociaciones que tengan entre sus fines la "seguridad vial" y que muestren su voluntad en la participación activa en el referido Observatorio.

Presidido por Policía Municipal, se reunirá anualmente para valorar la evolución de todas y cada una de las acciones comprometidas en el Plan de Seguridad Vial y hacerlas públicas a la sociedad civil a través de sus asociaciones. Así mismo, elaborarán un informe anual de evaluación y revisión del conjunto del Plan que se elevará a la Comisión Municipal de Seguridad Vial.

La existencia de discrepancias con ocasión de su funcionamiento que sobrepasen las competencias de los responsables Técnicos que lo integren, determinará la convocatoria del Consejo Municipal de Seguridad Vial.



- **Acción 3.- Promover la participación de la sociedad civil vinculada a la Seguridad Vial.**

La “Gobernanza Abierta” es la respuesta a los desafíos para el futuro de los servicios públicos en un contexto de rápidas transformaciones sociales, revolución digital, así como de limitaciones presupuestarias impuestas por la crisis económica (Comisión Europea, 2013).

La estrategia de gobierno abierto de la ciudad de Madrid se fundamenta en tres ejes: **Transparencia** en la gestión de los recursos públicos; Datos Abiertos, apertura de datos en formato abierto para su reutilización y **Participación y Colaboración Ciudadana**, más oportunidades de participar en los asuntos públicos y en la toma de decisiones para una mejor gestión de la ciudad.

En este contexto, el Plan de Seguridad Vial, establece procesos para recibir aportaciones y opiniones, ya que se requiere del compromiso y la participación de todos los implicados toda vez que la participación en la gestión pública contribuye a una actuación más participativa y genera cohesión social y objetiva común. Estos beneficios se traducen en la incorporación de la sociedad civil y su contribución a la toma de conciencia y decisiones, mediante su capacidad de influencia a través de procesos participativos ordenados.

En estos procesos, las nuevas tecnologías y las redes sociales digitales, por su carácter bidireccional, son claves en el enfoque de actuación, ya que fomentan una relación más directa y fluida con un estilo de conversación, que hace más sencillo el acceso de la ciudadanía y la sociedad civil vinculada a la seguridad vial y del Cuerpo de Policía Municipal a la hora de intercambiar opiniones, experiencias y conocimientos; aspectos, que permiten mejorar la colaboración, generándose un nuevo marco de corresponsabilidad abierto a mejoras y alternativas aportadas por sociedad civil vinculada a la seguridad vial. Sin duda la seguridad vial es una tarea colectiva, y requiere de la participación activa de todos los agentes implicados, tanto públicos como privados, así como de los colectivos y usuarios de las vías.

Además de los órganos que sirven de instrumento coordinador y participación en las actuaciones para la mejora de la seguridad vial previstos en el Plan de Seguridad Vial, como con el Consejo Municipal de Seguridad Vial, el Observatorio de Seguridad Vial, las Unidades del Cuerpo de Policía Municipal y los canales de participación establecidos en el propio Ayuntamiento de Madrid, se tiene previstos desarrollar un **Buzón de Seguridad Vial de Policía Municipal de Madrid** como punto de encuentro y referencia para consultas y sugerencias.

Estos aspectos sin duda permiten avanzar e incrementar la transparencia mediante la difusión y divulgación, y la participación ciudadana y de los diferentes agentes, colectivos y entidades de la sociedad civil, vinculados a la Seguridad Vial.



Acción 4.- Formación de expertos en Policía Municipal.

El Cuerpo de Policía Municipal de Madrid se estructura organizativamente sobre las Unidades Integrales de Distrito como pilares básicos de su despliegue operativo en toda la ciudad, constituyéndose éstas en la Policía Integral de cada uno de los Distritos municipales, asumiendo en su ámbito territorial todas las funciones que le son propias al Cuerpo de Policía Municipal, con el auxilio de Unidades de especialización centralizadas. En el campo que nos ocupa, viene a suponer que son las Unidades Integrales de Distrito las que, en su demarcación territorial, deberán ejecutar la mayoría de las acciones que se contemplan en el Plan de Seguridad Vial y convertirse en el primer eslabón del control de su ejecución y evolución. Las Unidades Integrales de Distrito que, por dimensiones y funciones, vienen a asemejarse a un Cuerpo de Policía Local de muchas de las ciudades de nuestro país, se ven obligadas a materializar, de facto, departamentos especializados en relación a algunas funciones que le son propias. Entre ellas, dada su relevancia por la competencia plena y exclusiva que ostenta el Cuerpo de Policía Municipal, se encuentra la Seguridad Vial.

Adquiere en este campo una especial importancia la labor de intervención en los accidentes de tráfico, tanto en la materialización fiel de los protocolos establecidos al efecto como en la labor del primer eslabón de la investigación y su plasmación en los “partes estadísticos de accidentes”, cuando por su reducida gravedad no se determina la intervención de un equipo de investigación de la Unidad de Policía Judicial de Tráfico, toda vez que su correcta ejecución y plasmación determinará la validez de los datos para una posterior investigación científica y estadística.

Por otra parte, es en estas Unidades Integrales donde resulta imprescindible una especial concienciación sobre las labores de prevención y de vigilancia sobre el cumplimiento de la normativa de tráfico para corregir las situaciones de riesgo que se producen en relación a la movilidad.

Por último, y como principales ejecutores de las acciones que se contemplan en el Plan, resulta vital que éstas se lleven a cabo ajustándose fielmente a la metodología establecida, ya sea en la propia ejecución como en el reporte de cada una de las acciones, para de esa forma poder llevar a cabo los análisis objetivos globales en el conjunto de la ciudad de Madrid.

Es por ello que se hace necesario contar con mandos expertos en el campo de la seguridad vial y de la investigación de accidentes que puedan dirigir con acierto al personal a su cargo en la ejecución de las tareas relacionadas con la Seguridad Vial.

Para ello, se programarán cursos dirigidos a mandos de la escala ejecutiva y de la escala básica sobre la materia específica de la seguridad vial y de investigación de accidentes, con el objetivo de que todas las Unidades de Distrito dispongan en su cuadro de mandos en cada uno de sus turnos, con personal especialmente formado en la materia.

INDICADOR.-

- **Nº de Cursos de Seguridad vial para Mandos de la Escala Básica y Ejecutiva.**
- **Proporción de Mandos de la Escala Básica y Ejecutiva formados específicamente en Seguridad Vial.**



- [Acción 5.- Divulgación informativa / educativa mediante campañas.](#)

Desde la Unidad de Educación Vial se trabajará conjuntamente y en colaboración con la Unidad de Apoyo Institucional para planificar campañas de Seguridad Vial encaminadas a la divulgación de todas aquellas novedades legislativas que aparezcan en el nuevo ordenamiento jurídico, así como a los sectores de la población más victimizados.

CAMPAÑAS

Peatones:

Canalización de los peatones por las aceras.
Conocimiento de las normas de utilización conjunta de carriles compartidos con ciclistas.
Concienciación sobre la no utilización del móvil cuando se cruza una calle.
Charlas informativas en Asociaciones vecinales y en centros de mayores.

Motocicletas:

Concienciación a conductores en general sobre las causas que provocan la alta siniestralidad de motociclistas, especialmente por los cambios de dirección efectuados por automovilistas sin asegurarse adecuadamente de la presencia de los vehículos de dos ruedas que circulan por su mismo carril o por plataformas que van a atravesar y por las que se permite la circulación de ese tipo de vehículos. Promover la disminución de la velocidad a la que circulan muchos motociclistas, así como el habitual zigzag entre carriles que caracteriza su conducción. Contacto con asociaciones y grupos de motoristas para ofrecerles la posibilidad de facilitarles la información necesaria para reducir su siniestralidad. Utilización de redes sociales dada su alta penetración en el público joven, que es mayoritariamente el que conduce motocicletas, para la difusión a través de ellas de mensajes y videos de concienciación sobre la problemática expuesta.



Ciclistas:

Concienciación sobre la reducción de la velocidad en carriles o espacios compartidos con peatones.
Recomendación del uso del casco.

Vehículos de movilidad urbana:

Concienciación sobre el cumplimiento y el respeto de las normas de tráfico.
Preparación de normas básicas de utilización de estos vehículos que habría que entregar en los establecimientos de venta.

Cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil

Dentro de la Educación Vial en la etapa de Infantil formar a los padres de esos alumnos sobre el uso de los sistemas de retención en el vehículo.

Móvil, Whatsapp:

Infomación a la ciudadanía en general de los peligros que supone la pérdida de atención al entorno de la vía y sus riesgos, cuando se utiliza el teléfono móvil y sus aplicaciones, como el whatsapp, tanto si se circula en un vehículo como si se es peatón.

Seguridad Vial laboral:

Desarrollo de acciones informativas encaminadas a evitar y controlar los riesgos derivados de la movilidad de las personas por motivo de su trabajo.
Planificación de Campañas de concienciación en colaboración con Asociaciones de transportistas y empresas de distribución.

INDICADOR.-

- N° de campañas divulgativas y educativas



8.2. Objetivo 2.- Incrementar la dotación tecnológica en el campo de la seguridad vial.

Acción 1.- Renovación y ampliación de cinemómetros fijos y móviles hacia un uso más polivalente y eficaz.

Siendo incuestionable la relación directa que existe entre la velocidad y la probabilidad de sufrir un accidente y la gravedad de éste en el supuesto de que ocurra, también ha quedado demostrado un incremento en la indisciplina de los conductores en la ciudad de Madrid y por tanto en la necesidad de potenciar la actividad de Policía Municipal en la materialización de un mayor control sobre dicha indisciplina.

Analizada la dotación de aparatos cinemómetros de los que dispone el Cuerpo de Policía Municipal, se constata una dotación insuficiente y tecnológicamente desfasada en equipos instalados en vehículos de cuatro ruedas. Por otra parte, los actuales equipos no permiten llevar a cabo actuaciones de control en la mayor parte de nuestra red básica, dada la necesidad de disponer de un espacio suficiente para la ubicación de un vehículo de cuatro ruedas, sin incumplir la propia normativa de tráfico y tampoco el control de velocidad sobre determinadas plataformas de uso significativo por algunos actores especialmente vulnerables.

Es por ello que se hace preciso dotar al Cuerpo de Policía Municipal de equipos cinemómetros portátiles y polivalentes, que posibiliten la materialización de controles de velocidad en cualquier vía de la capital con independencia de su infraestructura.

Finalmente, siendo incuestionable la efectividad de los sistemas de radares fijos en puntos especialmente sensibles por siniestralidad en los que la velocidad adquiere una especial presencia como causa mediata de los siniestros, se continuará implementando la instalación de estos radares en los puntos que la investigación de accidentes determine.

INDICADOR.-

- **Nº de cinemómetros fijos y portátiles disponibles en P. M.**

Acción 2.- Incremento de los sistemas de foto rojo.

El llamado sistema de foto-rojo consiste en la instalación de cámaras en determinados semáforos con la finalidad de comprobar el cumplimiento de la detención de los vehículos en pasos de peatones con semáforo de la ciudad.

Su instalación obedece a razones concretas y evidenciadas de Seguridad Vial en puntos donde se detecta una siniestralidad asociada a la indisciplina en el respeto de la regulación semafórica, ya sea por colisiones en intersección o por atropello en paso de peatones semaforizado. Este sistema está contribuyendo de forma significativa a reducir la siniestralidad, tanto en incidencias como en gravedad en aquellos puntos donde se ha implementado.

Además de cumplir el objetivo específico para el que ha sido diseñado, contribuye indirectamente a calmar el tráfico en los puntos donde se encuentra instalado y señalizado, toda vez que los conductores, sabedores de su existencia, moderan su velocidad para reducir la probabilidad de que



les sorprenda el cambio de color en el semáforo y no puedan realizar la maniobra tal y como establece el Reglamento General de Circulación. Es de todos sabido que, en contra de lo que establece la reglamentación en el momento del cambio de color en el semáforo de verde a ámbar, una mayoría de conductores en vez de detener su marcha proceden a acelerar para salvar la intersección y el paso de peatones, provocando situaciones de riesgo toda vez que en un porcentaje relevante de casos franquean el semáforo en rojo. En los puntos donde se ubica este sistema se corrigen este tipo de acciones, lo que lleva a los conductores a adoptar una conducción más calmada que finalmente en algunos de ellos se hace extensible a la conducción en general.

Es por ello que soportado en los análisis de los enclaves de concentración de accidentes, se continuará con su implantación en nuestra ciudad, por razones exclusivas de seguridad vial.

INDICADOR.- _____

- **Nº de dispositivos puestos en funcionamiento.**

Acción 3.- Incremento y modernización de la dotación de alcoholímetros a las Unidades Integrales de Distrito de Policía Municipal.

Dada la persistente y significativa asociación entre la presencia del alcohol y la siniestralidad vial, se hace necesario no solo continuar con la actividad preventiva que se viene desarrollando sino intensificarla. El impulso en tal actividad, no solo debe implementarse en relación a los controles preventivos, sino en la labor de represión en aquellas conductas de riesgo que pudieran venir asociadas con la posible presencia de alcohol en la conducción. Esto supone, en un principio, una modificación en los protocolos de actuación de Policía Municipal en relación a la actuación en los supuestos de siniestros con víctimas y en los casos de detección de infracción grave a la normativa de tráfico, e inexorablemente y de forma inmediata incrementar la dotación de medios para los patrullas, con la implementación en todos los vehículos patrullas operativos de Policía Municipal que tengan entre sus misiones específicas funciones en materia de movilidad y por tanto de vigilancia de tráfico, de aparatos etilómetros o alcoholímetros, de tal forma que éstos estén en disposición autónoma de poder practicar la prueba de alcohol a los conductores implicados en un accidente de tráfico con heridos y a todos aquellos que hubiesen cometido una infracción grave, con independencia de que éstos presenten síntomas evidentes de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Es por ello que a lo largo de los próximos años se irá incrementando la dotación de etilómetros o alcoholímetros con su implementación en los propios vehículos radio patrullas.

INDICADOR.- _____

- **% de vehículos radio patrullas que disponen de etilómetro o alcoholímetros con respecto al número de vehículos asignados a las Unidades de Policía Municipal con competencia específica en materia de vigilancia del tráfico.**



- **Acción 4.- Implementación de dispositivos informativos electrónicos para provocar efecto multiplicador en campañas.**

Si bien el efecto multiplicador es un término económico que se emplea para describir el impacto que los cambios en la oferta de dinero tienen sobre la actividad económica, también en el ámbito social se puede provocar, con determinadas acciones, que el impacto directo que causa una acción sobre un individuo se haga extensible a terceros. En materia económica, cuando una persona, un gobierno o una empresa actúa de un modo que influye en la economía, puede producirse un efecto en cadena sobre otras personas y empresas que tenga una influencia mucho mayor que la que provoca directamente la acción inicial.

En el campo de la seguridad vial, una corrección de conducta a través de una denuncia dentro de una campaña específica, en ausencia de otras acciones, solo es efectiva en el conductor que es objeto de la denuncia, pero no provoca ningún efecto en el resto de los conductores. Por el contrario, si la campaña específica se hace evidente para el resto de los usuarios, sin duda alguna podrá producir un efecto multiplicador del resultado de la acción.

Hasta la fecha en la ciudad de Madrid, solo se anuncian previamente los controles de Alcoholemia o Seguridad en modo genérico. Es por ello, que se pretende provocar el llamado efecto multiplicador a través de mensajes al resto de conductores con ocasión de las múltiples campañas preventivas de seguridad vial, mediante un elemento polivalente como los “paneles de mensaje variable” ya sean en el propio vehículo policial o en soporte físico al efecto.

INDICADOR.-

- N° de dispositivos puestos en funcionamiento.

8.3. Objetivo 3.- Reducir la tasa de victimización por accidentes de tráfico.

- **Acción 1.- Ampliar las acciones formativas dirigidas a los sectores más vulnerables.**

La Educación para una movilidad segura se configura como un elemento fundamental para responder a la necesidad y exigencia social de fomentar actitudes de conciencia ciudadana positiva, responsabilidad en la convivencia y uso de las vías, y de fomento de comportamientos y conductas clave para paliar las consecuencias negativas que del tráfico se derivan.

La Policía Municipal en su condición de agente de la autoridad, se erige en educador que llega a todos los segmentos cronológicos de la sociedad, convirtiéndose en un transmisor de contenidos viales y generador de conductas que favorezcan la seguridad vial diaria en nuestro entorno cotidiano, jugando un papel de colaborador externo de todas aquellas iniciativas en las que sea requerido aportando una mayor confianza a través de su poder conciliador y armónico.

Es por ello, que desde la Unidad de Educación Vial de Policía Municipal se procederá a:



- A. Mantener todas aquellas actividades que actualmente atendemos desde nuestra Unidad, ofertando la Educación Vial al 100% de los centros educativos de la ciudad de Madrid e impartir clase a todos los centros solicitantes, favoreciendo así la máxima presencia y divulgación de la Seguridad Vial en las aulas y la formación de los alumnos en las distintas etapas educativas:
1. Educación Infantil
 2. Educación Primaria
 3. Educación Secundaria
 4. Parques de Educación Vial
 5. Bachillerato y FP
 6. Universidad
- B. Potenciar aquellas actividades que sirvan para llegar a un mayor número personas, especialmente a aquellas pertenecientes a los sectores más vulnerables:
- Reactivar la actividad en los Centros de Mayores buscando la manera de llegar a este sector a través de la redacción de nuevos convenios de colaboración que renueven el firmado en septiembre del 2011 con la Dirección General de Mayores del Ayuntamiento de Madrid en el que se establecía, previo acuerdo por ambas partes, el calendario y la fechas para la impartición de Talleres de Educación Vial en todos los centros de mayores de nuestra ciudad.
El objetivo de estos talleres es que los mayores tengan un mejor conocimiento del entorno y se desplacen con mayor seguridad.
Para alcanzar el objetivo descrito, la Unidad de Educación Vial de la Policía Municipal de Madrid impartirá los Talleres de Prevención y Educación Vial en aquellos centros de mayores de la ciudad de Madrid, previamente acordados, que tengan mayor demanda y participación.
 - Charlas en Centros de Día y Tele-asistencia, aumentar el contacto con estas entidades buscando una colaboración que permita impartir charlas dentro de sus centros tanto a los usuarios y personas mayores como al personal que allí trabaja.
 - Llegar con la Educación Vial a los Centros de Educación Especial adaptando la metodología y pedagogía a las peculiaridades de cada centro.
 - Renovar los convenios vigentes de colaboración entre la Unidad de Educación Vial y:
 - o Asociación Daño Cerebral Sobvenido.
 - o Centros de Ejecución de Medidas Judiciales de la Comunidad de Madrid.
 - o Fundaciones como Abertis o Mapfre que trabajan con colectivos con diferentes discapacidades.
Otras Fundaciones y Asociaciones como FESVIAL, IRSA-TRAFPOL o AESLEME que desarrollan acciones formativas y actividades originales de concienciación como el Road Show.



C. Educación On-line:

- Aumentar las capacidades divulgativas de la Educación Vial mediante una educación on-line, para ello se desarrollarán todas aquellas acciones que permitan programar los cursos y poder implementarlos en la web. A tal fin se utilizarán todas aquellas herramientas o plataformas que permitan crear espacios de enseñanza online y que a su vez permitan administrar, distribuir y controlar todas las actividades de formación no presencial.
- Desarrollar contenidos y programaciones específicas para aquellas etapas educativas más avanzadas y acordes a la nueva formación no presencial.
 - Secundaria
 - Bachillerato
 - Formación Profesional
 - Universidad
- Disponer de una programación de cursos on-line genérica que pueda atender la demanda de todos aquellos centros que lo soliciten.

Acción 2.- Proteger y vigilar la red arterial desarrollada en la capital para la movilidad segura de medios de transporte sostenible (bicicletas y V. M. P.)

La mayor presencia de la bicicleta en las ciudades y la aparición de otros medios de transporte sostenible como los vehículos de movilidad personal, ambos caracterizados por la ausencia o precariedad de elementos de seguridad pasiva y con dispositivos de seguridad activa no alineados con el riesgo que asumen sus usuarios, nos obliga a prestarles una especial atención.

Las bicicletas, si bien la norma les faculta para el uso de toda la red de calles de nuestra capital de forma compartida con el resto de vehículos, disponen de una red arterial específica que surge precisamente para proporcionar un espacio que reduzca el riesgo de sufrir un accidente y la virulencia del mismo en el supuesto de producirse. Se trata fundamentalmente de la red de carriles multimodales, donde se establece un límite general de velocidad a 30 km/h.

Tras la modificación operada en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, se faculta a estos vehículos para su integración con el resto de los vehículos para el uso de parte de la red básica, al establecer en el art. 177 apartado j), que podrán circular por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora, de forma condicionada a que en la circulación se emplee un casco homologado o certificado para proteger la cabeza.

Una situación similar se produce en relación a los VMP, a los que inicialmente, en su condición de vehículo sustrae de las zonas peatonales salvo la excepción establecida para los menores de 12 años (art. 168 apdo. 2) y dirige a las vías en que en todos sus carriles la velocidad máxima de circulación sea de 30 km/h, lo que condiciona el uso de los ciclocarriles a excepción de los de tipo C. Si bien la disposición adicional quinta de la Ordenanza de Movilidad Sostenible contempla la posibilidad de que, previo análisis de los informes técnicos que procedan en materia de seguridad vial, la Junta de Gobierno puede acordar extender a los vehículos de movilidad urbana de tipo B la posibilidad de circular por las vías ciclistas acondicionadas de la tipología ciclocarril.



Se trata en ambos casos de un uso compartido en vías con un límite de velocidad genérico de 30 km/h, donde claramente el usuario de bicicleta y de VMP se encuentra en una situación de alta vulnerabilidad y que precisa de una especial protección. Es por ello que debe constituirse en un objetivo expreso garantizar el cumplimiento de las normas, especialmente de la velocidad, en estos espacios. Tratándose de carriles en gran medida adosados a plataformas reservadas (Carril Bus) o ubicados en calles sin bandas de estacionamiento, adquiere gran protagonismo la activación de campañas de prevención de velocidad mediante el uso de cinemómetros portátiles.

INDICADORES.-

- N° de controles en este tipo de vías.
- Porcentaje de cumplimiento que resulte de las campañas de vigilancia específicas.

Acción 3.- Reducir la indisciplina con relación al uso de elementos de seguridad pasiva.

Tras las innumerables campañas que se han venido realizando por parte de todas las Administraciones Públicas competentes en relación con el uso de elementos de seguridad pasiva como el cinturón, cabría pensar que toda la población se habría concienciado en el uso de estos elementos, superando incluso las típicas excusas de “voy cerca”, “circulo a baja velocidad”, “en los asientos traseros no es tal útil ni necesario”, “no tengo sillitas para todos”, etc. Pues bien, la realidad nos proporciona de nuevo un golpe impactante. Según ha publicado recientemente la Dirección General de Tráfico en nota de prensa del 9 de marzo de 2020, el 23 % de los fallecidos que viajaban en turismo o furgoneta en 2018, no hacía uso del cinturón de seguridad, llamando así mismo la atención sobre una indisciplina superior al 20 % en relación al uso por parte de los pasajeros de los autobuses.

Se hace evidente la necesidad de incrementar la vigilancia sobre este tipo de indisciplina tanto a nivel general como a través de campañas específicas orientadas a tal fin.

INDICADORES.-

- Porcentaje de cumplimiento que resulte de las campañas de vigilancia específicas.
- Porcentaje de cumplimiento que se desprenda de la Base de Accidentes de Tráfico.



• **Acción 4.- reducir en un 50 % la indisciplina sobre la obligación de I.T.V.**

Según información que obra sobre la siniestralidad vial en la ciudad de Madrid del pasado año 2019, aproximadamente en un 9% de los accidentes registrados, al menos un vehículo implicado no acreditaba haber sometido el vehículo a la inspección técnica obligatoria. Constituyendo el **vehículo seguro** uno de los elementos fundamentales de la estrategia “**sistema seguro**”, se deben generalizar las campañas de control sobre el cumplimiento de la obligación de I. T. V., integrando tal acción con ocasión del resto de campañas específicas. Una metodología al respecto nos permitirá conocer el grado de cumplimiento, la evolución y eficacia de todas las campañas y su alineación sobre la información que se desprenda de la propia siniestralidad.

INDICADORES. _____

- **Porcentaje de cumplimiento que resulte de las campañas de vigilancia específicas.**
- **Porcentaje de cumplimiento que se desprenda de la Base de Accidentes de Tráfico.**

• **Acción 5.- Mejorar los tiempos de respuesta para atender a las víctimas lo antes posible.**

Los accidentes de tráfico y en especial aquellos donde hay heridos, suponen un entorno de actuación de cierta complejidad, en el que participan de manera simultánea diversos actores. En este sentido cada uno dispone de sus propios procedimientos y fines. Desde este punto de vista, el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid plantea su intervención teniendo presente al tiempo de atención y la actuación coordinada.

Para ello, con el fin de mejorar la actuación rápida y eficaz en las primeras actuaciones tras la producción del accidente de tráfico, el Cuerpo de Policía Municipal se ha planteado, mejorar los tiempos de respuestas, con el objetivo de establecer un entorno de seguridad de los intervinientes y usuarios, y atender a las víctimas lo antes posible.

Mejorar los tiempos de respuestas en los accidentes de tráfico se ha convertido en una actuación prioritaria para el Cuerpo de Policía Municipal en el proceso de Seguridad Vial, y además un compromiso con la ciudadanía, que se ha recogido en la Carta de Servicios de Policía Municipal, lo que supondrá una evaluación y mejora continua de los procedimientos de actuación.

Así pues, con el firme objetivo de mejorar la seguridad vial y disminuir el número de víctimas por accidentes de tráfico, el Cuerpo de Policía Municipal establece el compromiso de acudir al lugar de los **accidentes de tráfico con víctimas**, al menos en el 87% de los casos en un tiempo máximo de **8 minutos**.

INDICADOR. _____

- **Porcentaje de incidentes en el que se ha acudido al lugar de los accidentes de tráfico con víctimas en un tiempo máximo de 8 minutos.**





“Mejorar los tiempos de respuesta”

Acción 6.- Elaboración y análisis anual de la memoria de accidentes de tráfico.

Para detectar las debilidades que presenta la movilidad en las ciudades en materia de seguridad vial se constituye en fundamental la “investigación estadística”. Ésta nos debe permitir conocer las causas mediatas o inmediatas que se manifiestan de forma significativa y que nos alejan del “Sistema seguro”, ya sea con relación al vehículo, a las infraestructuras o al uso seguro de las carreteras.

Es por ello que se hace necesaria la adecuación de las aplicaciones informáticas disponibles para la elaboración de mapas de riesgo y la elaboración de un estudio anual de diagnóstico de la seguridad vial. La existencia del referido diagnóstico nos debe permitir la realización de análisis comparativos con otras ciudades semejantes y con el total nacional de las zonas urbanas.

El propio diagnóstico de seguridad vial y el resultado de los análisis comparativos determinarán la identificación de posibles nuevas acciones o la potenciación de alguna de las ya programadas para dirigirnos hacia el objetivo estratégico.

Por este motivo, anualmente se elaborará una “MEMORIA ESTADÍSTICA SOBRE LA SINIESTRALIDAD EN LA CIUDAD”, que además de contener los datos numéricos significativos sobre siniestralidad, recogerá una diagnosis identificativa de las causas, así como apartados específicos sobre los modos de transporte más vulnerables y también de los actores más victimizados, además de identificar los denominados “enclaves de concentración de accidentes”.

INDICADOR.-

- **Elaboración anual de la “memoria de accidente de tráfico de la ciudad de Madrid.**



• **Acción 7.- Analizar anualmente los Enclaves de Concentración de accidentes, para identificación y determinación de acciones, mediante metodología predefinida.**

La identificación estadística recogida en la memoria anual de accidentes de tráfico identificará los denominados “enclaves de concentración de accidentes”. El estudio pormenorizado de la infraestructura viaria de los enclaves en relación a su ordenación y regulación, junto con el análisis exhaustivo de todos los accidentes acaecidos que consten en la base de datos de accidentes de tráfico que obren en Policía Municipal, nos permitirán identificar factores concretos en relación a la infraestructura o a los usos en la conducción que nos orienten a tomar acciones modificativas en ambos campos orientadas a reducir o evitar la siniestralidad en el enclave concreto.

Es por ello que por parte de Policía Municipal, se procederá a analizar todos y cada uno de los “enclaves de concentración de accidentes” que resulten del diagnóstico de seguridad vial que se recoja en la “memoria anual de accidentes de tráfico”, a través del análisis de todos y cada uno de los partes estadísticos de los accidentes acaecidos, recogiendo el resultado de este análisis y del estudio de la infraestructura viaria en un documento específico por emplazamiento.

Si del resultado del estudio se determinase la necesidad de alguna acción en materia de ordenación o regulación, por Policía Municipal se elaborará una propuesta al efecto que será trasladada al órgano competente en la materia para su tratamiento urgente. Si por el contrario se identificase de forma relevante un uso inadecuado en la conducción (posibles excesos de

velocidad, alto porcentaje de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, etc), se elevará propuesta de acción concreta para un despliegue operativo de vigilancia específica.

Realizado el estudio de todos los puntos, se elaborará un documento que recoja todas y cada una de las fichas de los enclaves analizados, así como una referencia general al resultado del estudio.

INDICADORES._____

- **Analizar el 100 % de los enclaves de concentración de accidentes.**
- **Elaboración del “informe anual sobre los enclaves de concentración de accidentes”.**

• **Acción 8.- Divulgación a la sociedad de las campañas operativas y sus resultados.**

En los últimos años, el Cuerpo de Policía Municipal ha desarrollado una importante estrategia para sensibilizar a la ciudadanía sobre los riesgos viales. Mediante la aplicación de medidas coordinadas y un recopilatorio de campañas de comunicación, vigilancia y control de la disciplina vial, ha contribuido en el avance hacia una movilidad segura.

Haciendo eco de esta importancia, este nuevo Plan de Seguridad Vial, se plantea como una acción concreta, la **divulgación de las campañas operativas y sus resultados**, permitiendo transmitir con fines específicos, el fomento de actitudes y comportamientos que mejoren la movilidad segura, por lo tanto representa una oportunidad para aumentar la concienciación sobre la importancia e incidencia de las medidas preventivas sobre los factores de riesgo y dar a conocer la labor proactiva del Cuerpo de Policía Municipal.



Además, la divulgación de los datos permite establecer una rendición de cuentas a la ciudadanía mostrando los resultados obtenidos en las mismas, aspectos que la experiencia policial ha determinado que conduce a una mayor sensibilización y contribuye a la prevención de los accidentes de tráfico, especialmente cuando las campañas inciden en el correcto uso de los medios de movilidad y de las vías.

Estas campañas de divulgación se realizarán en los diferentes medios de comunicación, generalmente utilizando los canales propios del Cuerpo de Policía Municipal y del Ayuntamiento de Madrid mediante las redes sociales, publicaciones y paneles de información, así como y cuando sea posible en la radio, televisión, en publicaciones y carteles publicitarios u otros medios que permitan llegar a un amplio segmento de la sociedad.

Esta acción tiene como objetivo desarrollar y consolidar una cultura de concienciación y corresponsabilidad en la mejora de la seguridad vial, poniendo el acento en los colectivos vulnerables y los riesgos asociados a la movilidad con incidencia directa en los accidentes de tráfico in itinere y en misión.

Para ello, se divulgarán todas aquellas campañas que se realicen desde el Cuerpo de Policía Municipal, tanto la adhesión a la propuesta de la Dirección General de Tráfico, como aquellas campañas de vigilancia y control, que incidan en la Movilidad y seguridad Vial propia de la Ciudad de Madrid.

Entre estas campañas de vigilancia: la velocidad inadecuada o excesiva como factor de riesgo, consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción, el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención en el transporte escolar, la adopción de comportamientos seguros y responsables en la "vuelta al cole", la conducción en el ocio nocturno, los desplazamientos a pie, la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos, el fomento del uso de la bicicleta para desplazamientos habituales y las medidas de seguridad, la disciplina y convivencia en el uso compartido de las vías de uso frecuente de ciclistas, utilización de VMU, transporte de mercancías etc.

En definitiva, todas aquellas actuaciones que posibiliten la consecución de los objetivos planteados y que mediante un calendario anual favorezca una mayor efectividad y coordinación operativa entre todas las Unidades del Cuerpo.

"Campañas operativas"

8.4. Objetivo 4.- Reducir un 50% la media anual de fallecidos por atropello.

Acción 1.- Reducir la indisciplina en preferencia de paso en un 50 %.

Estudios recientes realizados por Policía Municipal en los pasos de peatones no semaforizados han identificado un grado de indisciplina en las situaciones de conflicto por confluencia de peatón y vehículo, que ronda el 25 %.



Si focalizamos la atención en los pasos de peatones semaforizados y su regulación, la praxis de los conductores, también se ha modificado peligrosamente en relación a lo establecido en la norma. No nos equivocamos si afirmamos que la mayoría de los conductores, cuando nos aproximamos a un paso de peatones semaforizado en situación de verde, ante la aparición de la luz amarilla, lejos de frenar y detenerse como indica la norma salvo la excepción recogida en el apartado c) del art. 146 del Reglamento General de Circulación, el conductor acelera para garantizar el paso, asumiendo el riesgo que supone no llegar en el tiempo preciso para evitar al peatón. Tras un estudio al efecto, se puede afirmar que el grado de indisciplina de los conductores que acceden a un cruce o paso de peatones semaforizado y el semáforo pasa a rojo tras los tres segundos preceptivos de ámbar, ronda el 5 %.

En virtud de los estudios realizados se evidencia la necesidad de llevar a cabo campañas de prevención en toda la ciudad, que con metodología específica nos oriente a reducir la evidente indisciplina y nos proporcione información rigurosa sobre su evolución en los próximos años con el fin de reducir el número de atropellos y sus consecuencias, contribuyendo a una movilidad más calmada y segura.

INDICADORES.-

- N° de campañas de prevención específicas.
- Porcentaje de indisciplina detectada.

“Reducir el número de atropellos”

Acción 2.- Reducir la indisciplina peatonal.

Todos los estudios sobre siniestralidad vial en el ámbito urbano evidencian la especial vulnerabilidad del peatón.

Si tomamos como referencia el análisis de los accidentes acaecidos en el año 2019, si bien los atropellos supusieron el 13,89 % de los accidentes con víctimas, los fallecidos por atropello superaron el 45 % del total de muertes, a lo que hay que sumar casi 34 % de los heridos graves. Los mismos estudios evidencian una especial responsabilidad del propio peatón en la causa de estos atropellos. Según las memorias de accidentes de tráfico acaecidos en la ciudad de Madrid en los últimos cuatro años, la responsabilidad del propio peatón se hace presente entre un 43 % y un 46 % de los atropellos.

En virtud de ello, resulta evidente la necesidad de incidir de forma directa en la conducta del peatón como usuario de la vía pública, tanto a través de la concienciación, a través de campañas específicas, como de la propia acción de vigilancia y policía.

INDICADORES.-

- N° de campañas de prevención específicas.
- Número de denuncias realizadas.
- Porcentaje de responsabilidad del peatón detectada en los atropellos.



Acción 3.- Establecer rutas seguras peatonales en bici y en VMP para colectivos vulnerables.

Desde policía municipal se viene trabajando en los últimos años en la promoción y participación del fomento de la movilidad urbana segura mediante inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías y la propuesta de modificación y/o adaptación del diseño en la planificación Urbana.

Con esta visión, en este Plan de Seguridad Vial junto al control de la disciplina para mejorar la seguridad vial de las zonas urbanas, mediante la detección o conocimiento que permitirá gestionar la demanda y necesidades del uso del territorio desde el plano de la sostenibilidad y usos compartidos, se establece esta acción con el objeto de conseguir una movilidad segura para los usuarios más vulnerables mediante rutas seguras peatonales en bici y en VMP. Se trata de una acción enmarcada en la convivencia de los colectivos más vulnerables, peatones y ciclistas y conductores de VMA, con los vehículos a motor.

Esta acción se proyecta con la visión de eliminar vías de alto riesgo, participando en el desarrollo de infraestructuras viarias más seguras. Para ello se trabajará en todos los Distritos de la ciudad, mediante actuaciones coordinadas, desde donde las Unidades del Cuerpo de Policía Municipal, una vez detectadas posibles actuaciones o modificaciones urbanas desde la óptica de la seguridad vial, remitirán las propuestas a la Unidad de Análisis Vial y Urbano, para su estudio y gestión, colaborando desde esta unidad especializada en la mejora de la movilidad de la red municipal de calles y vías de circulación.

La incorporación de las evaluaciones y decisiones adoptadas en materia de planificación y desarrollo de la movilidad permitirá establecer un conjunto de rutas seguras peatonales en bicicleta y VMP que mejoren la seguridad de estos colectivos vulnerables.

Sin duda, un compromiso en la colaboración de conseguir unas **vías de tránsito y movilidad más seguras** mediante normativas de convivencia y seguridad que permitan crear una ciudad que presta una especial atención a los colectivos vulnerables y promueve una movilidad activa, segura y saludable.

Para ello, desde el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid se impulsarán también los programas, iniciativas y actuaciones en cada uno de los Distritos de la Ciudad de Madrid, donde se impartirán conocimientos y se desarrollarán actitudes en el campo de la seguridad vial y la movilidad urbana, siempre teniendo en cuenta la demanda de los colegios, y grupos de interés. Además, se crearán espacios para promover el uso de la bicicleta y las rutas escolares seguras, la reflexión y la concienciación vial, que permitan avanzar hacia una seguridad vial y una movilidad segura

El Proyecto Escolar Seguro, el Proyecto Stars y el programa Participa en tu Seguridad, son algunos de los proyectos y programas que se desarrollan desde el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, además de todas las actuaciones e iniciativas que permitan generar una cultura de movilidad segura.



“Rutas seguras peatonales, en bici y VMP”

Con este compromiso, el Cuerpo de Policía Municipal, desde todas la Unidades del Cuerpo, proseguirá con los patrullajes programados, prestando atención, vigilancia y control tanto a las rutas escolares mediante el estudio integral de las zonas de los colegios, Plan PISE, como en el resto de las calles, vías y zonas de circulación de los Distritos, proponiendo mejoras que permitan analizar y mejorar las condiciones en las zonas de convivencia peatones - vehículos, creando unas **rutas peatonales seguras en bici y en VMP para colectivos vulnerables**.

Durante el desarrollo del Plan de Seguridad Vial 2021 - 2030, se impulsará el estudio, análisis e impacto en la movilidad urbana del uso de la bicicleta y VMP en cada uno de los distritos de la ciudad, con el objeto de identificar y priorizar las actuaciones en las zonas y carriles de circulación que favorezcan el buen uso y la convivencia de estas formas de desplazamiento, con el resto de los modos de circulación.

Además de estas acciones, se creará una base de datos georreferenciados que permita estudiar los siniestros donde haya implicados bicicletas y VMP, desarrollando las actuaciones necesarias que reduzcan el impacto de los mismos.

8.5. Objetivo 5.- Establecer un Plan de acción especial para reducir las víctimas en usuarios de motocicletas y ciclomotores.

- **Acción 1.- Realización de estudios previos sobre velocidades en la conducción de motocicletas.**

Tal y como se recoge en todos los estudios sobre siniestralidad vial, la velocidad en la conducción se ha identificado como un factor determinante tanto en la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico como en el agravamiento de éste una vez producido.

Si bien en la ciudad de Madrid, no se ha llevado a cabo una investigación certera dirigida a conocer la indisciplina en esta materia con relación a los usuarios de motocicletas, sector especialmente vulnerable en el campo de la seguridad vial, sí estamos en disposición de manifestar, como resultado de un proceso empírico, que los excesos de velocidad se encuentran presentes en un porcentaje significativo de los accidentes de motocicletas, especialmente como causa mediata y como concurrencia de culpa en la figura del conductor de este tipo de vehículos en siniestros con culpa claramente determinada en conductores de vehículos de cuatro ruedas (cambios de dirección, incorporación a la vía tras ceda el paso o stop, etc).

Es por ello que se hace necesario un análisis específico sobre el grado de cumplimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores de motocicletas y campañas específicas orientadas a reducir tal indisciplina.

INDICADORES.

- **Realización de un estudio anual específico sobre la indisciplina en materia de cumplimiento de los límites de velocidad.**
- **Nº de campañas de prevención específicas.**
- **Porcentaje de indisciplina detectada.**



- [Acción 2.- Realizar estudios previos sobre conductas de riesgo ejecutadas por conductores de motocicletas y ciclomotores.](#)

Como ya se expresaba en el punto 6 de este documento, la motocicleta ha adquirido un especial y negativo protagonismo en el campo de la siniestralidad vial. Representando tan solo el 10.89 % del parque de vehículos, su protagonismo en los accidentes con víctimas llega a alcanzar el 40 % y cuando el resultado es de muerte este porcentaje ha superado el 37 % en nuestra ciudad.

Se hace evidente por tanto un apartado específico en la diagnosis estadística y un análisis específico de su siniestralidad que nos oriente a la adopción de medidas o potenciación de las existentes para reducir su alta siniestralidad.

INDICADOR.-

- **Realización de un estudio anual específico sobre siniestralidad de motocicletas y ciclomotores**

- [Acción 3.- Elaborar diagnóstico sobre el uso motosharing.](#)

El motosharing es una tendencia actual y un modo de movilidad compartida, que se está incorporando de forma rápida en muchas ciudades, entre ellas Madrid. Se trata de un servicio de motocicleta en el que el usuario/a puede alquilar este vehículo, durante el tiempo que necesite para que después pueda ser utilizada por otras personas.

Estas motos eléctricas que se alquilan actualmente por minutos, están siendo una alternativa de transporte para quienes buscan un método económico, rápido y ecológico de transporte.

El hecho de que ciudades como Madrid hayan puesto en marcha restricciones para la circulación de vehículos de combustión ha facilitado el ascenso de este tipo de transportes alternativos y sin duda, el pronóstico de futuro sobre el uso de estos vehículos es que irá en aumento de acuerdo a las normas que se establezcan en cuanto a su uso, condiciones y licencias, como viene ocurriendo en el resto de Ciudades de nuestro entorno.

Por ello, es necesario elaborar un diagnóstico sobre el uso de motosharing en la Ciudad y **las nuevas pautas de movilidad**, con el propósito de estudiar y analizar su impacto en la movilidad urbana junto con el resto de usos modales, alineando esta estrategia de forma global mediante la implementación de este nuevo Plan de Seguridad Vial de Policía Municipal y de acuerdo a la estrategia 360 en el avance de una sostenibilidad ambiental.

Este diagnóstico, permitirá identificar y priorizar las actuaciones en cada uno de los distritos de la ciudad, de acuerdo al desarrollo e implementación de estos vehículos, mejorando el buen uso y la convivencia con el resto de modos de circulación.

Igual que ocurre con los demás modos de movilidad, se creará una base de datos georreferenciados que permita estudiar los siniestros donde estén implicados este tipo de vehículos, desarrollando actuaciones que permitan reducir el impacto de los mismos.



8.6. Objetivo 6.- Reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol y drogas.

- [Acción 1.- Incrementar los controles de alcoholemia hasta alcanzar el 4% de la población residente junto con la denominada población flotante de la capital.](#)

A pesar de haber superado anualmente en el último decenio las 156.000 pruebas preventivas de control de alcohol en la conducción, cumpliendo así el objetivo establecido en el anterior Plan de Seguridad Vial de realizar como mínimo pruebas de alcohol en la conducción al 4 % de la población censada en la ciudad de Madrid, no podemos afirmar que se haya conseguido una modificación sustancial en la conducta de los conductores en nuestra ciudad, toda vez que partiendo de un dato inicial en el año 2012 de un 2,69 % de indisciplina, éste se ha mantenido a lo largo de los años, cuando no superado.

Como decíamos antes, según datos publicados por la D. G. T., en el presente año, el consumo de alcohol ha estado presente en un 24 % de los accidentes mortales de nuestro país.

Es por ello que debemos incrementar de forma significativa la actividad en este campo, de ahí el compromiso de hacer extensivo el 4 % ya definido no solo a la población censada en esta capital sino a lo que viene a definirse como población flotante y que alcanzaría, según datos del propio ayuntamiento, 1,4 millones de personas.

El nuevo objetivo supone un incremento en nuestro compromiso en un 40 %.

INDICADORES.

- N° de pruebas de alcohol realizadas.
- Grado de indisciplina en los controles preventivos.

- [Acción 2.- Implementar la prueba de alcoholemia obligatoria en todos los accidentes de tráfico con víctimas.](#)

Si analizamos los datos que ofrece la actividad de Policía Municipal en relación a las pruebas de alcoholemia con ocasión de accidente de tráfico, parecería indicar una presencia muy significativa y con una tendencia negativa, toda vez que si en el año 2012 el porcentaje de positivos en accidente de tráfico se encontraba en el entorno del 45 %, en 2018 la cifra superó el 51 %. Pero lo cierto es que no podemos extraer tal conclusión toda vez que este apartado se nutre mayormente de las pruebas de alcoholemia realizadas en accidentes donde se sospecha de la influencia de bebidas alcohólicas en la conducción.

Resultando obvio la conveniencia de conocer la realidad sobre la verdadera presencia del alcohol en la conducción con ocasión de los accidentes de tráfico, se procederá a implementar en los protocolos de actuación de P. M. la obligación de testar a todos los conductores con ocasión de un accidente con víctimas, una vez que se dote a las Unidades Integrales de Distrito de los elementos necesarios y suficientes para acometer esta acción.

INDICADOR-

- % de accidentes con víctimas en los que se ha realizado prueba de alcoholemia.



• **Acción 3.- Implementar la prueba de alcoholemia obligatoria con ocasión de infracciones dinámicas a la normativa de tráfico de carácter grave.**

Al igual que en la acción precedente, según datos que obran en Policía Municipal sobre pruebas de alcoholemia realizadas a conductores que habían infringido la normativa en materia de tráfico, la tendencia en los últimos años resulta claramente negativa, toda vez que desde un índice próximo al 82 % en el año 2012, se observa una tendencia al alza a lo largo del decenio, llegando a alcanzar casi un 90 % en el año 2018, cifra altamente preocupante. Sin embargo, no podemos extrapolar el dato ni asociar rigurosamente la influencia del consumo de bebidas alcohólicas con la práctica de conductas peligrosas en la conducción, toda vez que las pruebas se vienen realizando únicamente cuando se observan claros síntomas en el conductor infractor.

Para poder analizar la verdadera asociación de ambas acciones, consideramos conveniente y necesario testar a todos los conductores que cometen una infracción grave en materia de tráfico. Esta acción se materializará una vez que se dote a las Unidades Integrales de Distrito de los elementos necesarios y suficientes para acometerla, a través de la instrucción operativa al efecto.

INDICADOR.- _____

- **% de conductores denunciados por infracción grave y sometida a la prueba de alcoholemia.**

• **Acción 4.- Incrementar en todos los ámbitos los controles de drogas a conductores.**

Además de las bebidas alcohólicas, hay toda una serie de productos ilegales que también alteran gravemente la capacidad para conducir vehículos con seguridad. Nos referimos a las llamadas drogas de abuso, entre las que destacan el hachís, la marihuana, la cocaína, las anfetaminas, el éxtasis y la heroína. A pesar de que el consumo de estas sustancias no está demasiado extendido su impacto en la accidentalidad es importante, sobre todo en los siniestros de mayor gravedad. Según datos publicados por la D. G. T. se ha calculado que en torno a un 10% de los accidentes de mayor gravedad están relacionados con el consumo de estas sustancias.

INDICADOR.- _____

- **Nº de test realizados en el conjunto de la actividad (controles preventivos, accidentes o infracciones graves)**



8.7. Objetivo 7.- Reducir la ratio de la indisciplina viaria por incumplimientos de los límites de velocidad en un 80 % con respecto a los valores de 2019.

- [Acción 1.- Incrementar en un 100 % los controles fijos itinerantes en el segundo año, para mantener un incremento posterior de un 10 % anual.](#)

Conscientes de la relación directa entre la velocidad y la probabilidad de sufrir un accidente, y del agravamiento del mismo en el caso de producirse, unido a la tendencia negativa observada en nuestra ciudad en el último decenio en relación al cumplimiento de los límites de velocidad, se ha hecho evidente la necesidad de dar un impulso muy significativo a la actividad preventiva orientada al cumplimiento de los límites de velocidad establecidos en nuestra ciudad, de forma muy especial en aquellas vías identificadas como de alta siniestralidad. Así mismo, se dirigirá esta actividad hacia conductores especialmente vulnerables y a proteger mayormente los espacios compartidos por modos de transporte muy dispares (ciclo-carriles y zonas residenciales).

Esta actividad se llevará a cabo de forma planificada y alineada con el resultado de los diagnósticos estadísticos de accidentes y con el resultado del análisis de los “enclaves de concentración de accidentes”, además de responder a las propias demandas ciudadanas por inseguridad subjetiva, mediante dispositivos polivalentes fijos itinerantes, que permitan testar cualquier vía en cualquier condición.

INDICADOR.-

- N° de vehículos controlados.

- [Acción 2.- Implementar nuevos dispositivos fijos de control de velocidad en puntos sensibles mediante diagnóstico previo.](#)

Alineados con la acción anterior, y como resultado de los diagnósticos estadísticos en materia de siniestralidad vial y de los distintos estudios de siniestralidad específicos que se lleven a cabo, se derivará la necesidad de implementar dispositivos de control de velocidad fijos para garantizar con carácter permanente el máximo cumplimiento de los límites de velocidad por razones exclusivas de seguridad vial.

En virtud de ello, corresponderá a las Unidades de Policía Municipal encargadas de la investigación en materia de seguridad vial, proponer la implementación de nuevos dispositivos fijos en puntos sensibles.

INDICADOR.-

- N° de cinemómetros fijos instalados.



• **Acción 3.- Implementar medidas de calzado de tráfico tras verificar la indisciplina.**

La actividad preventiva de controles de velocidad debe de ir asociada inexorablemente a una actividad analítica que nos ayude en la toma de decisiones en el campo de la seguridad vial. Una de las posibles decisiones pudiera ser la de implementar medidas de calzado del tráfico en vías con alta indisciplina.

Es por ello que la Unidad de Análisis Vial realizará los estudios pertinentes al objeto de acreditar la conveniencia de implementar tales medidas, trasladando propuesta al órgano competente de la aprobación definitiva para su posterior materialización.

INDICADOR.- _____

- N° de propuestas realizadas y materializadas.

8.8. Objetivo 8.- Reducir el número de fallecidos y heridos graves con ocasión de accidentes laborales relacionados con la seguridad vial.

• **Acción 1.- Implementar en el “parte estadístico de accidente”, campos específicos relacionados con la actividad profesional.**

Se define como “accidente laboral de tráfico” aquel siniestro en el que, reuniendo los requisitos propios de accidente de tráfico, el trabajador accidentado se encuentra en una de las siguientes circunstancias:

- Es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente, bien por colisión con otro u otros vehículos, peatones, animales y otros obstáculos, o sin necesidad de colisión, por salida de vía, vuelco o cualquier otra circunstancia del tráfico que haya producido lesiones en el trabajador.
- Ha sufrido daños a consecuencia del accidente de tráfico como peatón. Dentro de los “accidentes laborales de tráfico”, se distinguen dos situaciones claramente diferenciadas:
 - Accidente laboral de tráfico “in itinere”, definido como aquel que sufre el trabajador en los desplazamientos al ir o al volver del domicilio habitual al centro de trabajo con tres condicionantes claros:
 - » Que ocurra en el camino de ida y vuelta.
 - » Que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente.
 - » Que se emplee el itinerario habitual



B Accidente de tráfico en jornada laboral, también denominado como accidente en misión, definido como aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo.

Si bien el actual “sistema de gestión integral de accidentes de tráfico y atestados”, contempla en uno de los campos del “parte estadístico de accidentes de tráfico” referido al conductor y peatón el motivo del desplazamiento, es preciso ampliar su implementación referido a los pasajeros, además de contemplar los campos necesarios que nos permitan definir claramente si nos encontramos ante un “accidente laboral de tráfico” y el tipo. Todo ello con el objetivo de contribuir, en colaboración con el entorno social y laboral, a la reducción de las cifras de siniestralidad vial laboral, a través de la investigación y la prevención.

INDICADOR.-

- **Implementación de una nueva ficha en el sistema integral de gestión de accidentes y atestados**

- **Acción 2.- Contemplar en la memoria anual de accidentes de tráfico un apartado específico sobre “accidentes labores de tráfico”.**

En la línea de lo recogido en la acción 1ª del objetivo que nos ocupa, se recogerá en la memoria anual de accidentes de tráfico un apartado expreso dedicado a los accidentes laborales de tráfico y sus tipos, recogiendo toda la información estadística que se desprende del sistema y un diagnóstico específico sobre este tipo de accidentes.

INDICADOR.-

- **Confección de la memoria sobre accidentes laborales de tráfico**

- **Acción 3.- Implementar campañas de prevención específicas dirigidas a conductores profesionales.**

Como resultado de la diagnosis estadística, se llevarán a cabo campañas de prevención especialmente dirigidas a los conductores profesionales, ya sean complementarias con otras campañas generalistas o específicas en relación a sus actividades concretas o sus centros de trabajo.

INDICADOR.-

- **Nº de campañas preventivas en el campo de siniestralidad laboral de tráfico.**



9. Vigencia del plan

La vigencia del Plan se marca en el horizonte 2030, alineada con la programación y los objetivos marcados por la UE. No obstante, con carácter anual se establecerá una evaluación con el fin de valorar el grado de cumplimiento de los objetivos marcados en el presente Plan. En este sentido se establece para el año 2025 una evaluación intermedia donde se analizará de forma más profunda tanto el grado de cumplimiento, como la acciones e iniciativas planteadas y su contribución al cumplimiento de las metas establecidas en el plan, de tal manera que, asumiendo el denominado ciclo de la gestión de “mejora continua” (PDCA (Planificar-hacer-verificar- actuar)), posibilitará ajustar los contenidos del presente plan de cara a la consecución de los objetivos en el horizonte temporal establecido.



10. Sistema de seguimiento y evaluación

El seguimiento y análisis del cumplimiento de objetivos y ejecución de las acciones planteadas y su contribución a las metas del plan, permitirán llevar a cabo una evaluación continua, que posibilitará la reformulación de objetivos y la adaptación de las acciones, estableciendo un instrumento dinámico y vivo.

El plan desarrolla la estrategia en materia de seguridad vial, alineando los indicadores establecidos con las herramientas de gestión interna, Dirección por Objetivos y con los compromisos establecidos con la ciudadanía, recogidos en las de las Cartas de Servicios de Policía Municipal, todo ello alineado con la estrategia municipal.

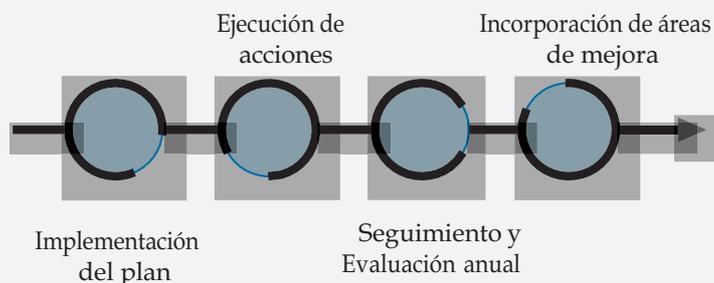
La revisión del presente plan se realizará de forma coordinada por los distintos actores que participan en el mismo, buscando en última instancia la mejora de la seguridad vial de la ciudad de Madrid y una reducción de la siniestralidad y la lesividad, basada en el modelo de mejora continua.

El grado de cumplimiento de los objetivos que comprende este plan **será evaluado anualmente** para detectar y prever las posibles desviaciones en el logro de los objetivos y por consiguiente, identificar posibles mejoras en las acciones implementadas.

Para ello se ha incorporado en el plan, un “cuadro de mando” concebido como una herramienta de gestión que permitirá entender mejor la estrategia y además valorar los objetivos definidos, de acuerdo a las metas establecidas. Además de analizar el impacto, el cuadro de mando aportará fiabilidad y validez a los resultados.

No obstante, la evaluación del mismo y las posibles mejoras que se detecten, no estarán determinadas exclusivamente mediante la valoración el seguimiento de estos indicadores cuantitativos, además se contemplarán aspectos cualitativos que permitan valorar el grado de implicación de todos los agentes involucrados relacionados con la seguridad vial.

Esta evaluación permitirá realizar una valoración global, estableciendo los niveles de progreso, el impacto de las medidas y acciones aplicadas para reducir la accidentabilidad y los impactos asociados.



CUADRO DE MANDO Plan de Seguridad Vial 2021 - 2030			
Objetivos	Acción	Indicadores	
Liderazgo. Reforzar la Coordinación Institucional y participación Civil	Creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial		
	Creación de un Observatorio de Seguridad Vial		
	Promover la participación de la sociedad civil vinculada a la Seguridad Vial		
	Formación de expertos en Policía Municipal	Nº de Cursos de Seguridad vial para Mandos de la Escala Básica y Ejecutiva	
	Divulgación informativa/educativa mediante campañas	Nº de campañas divulgativas y educativas	
Incrementar la dotación tecnológica en el campo de la seguridad vial	Renovación y ampliación de cinemómetros fijos y móviles hacia un uso más polivalente y eficaz	Nº de cinemómetros fijos y portátiles disponibles en P. M.	
	Incremento de los sistemas de foto rojo	Nº de dispositivos puestos en funcionamiento.	
	Incremento y modernización de la dotación de alcoholímetros a las Unidades Integrales de Distrito de Policía Municipal	% de vehículos radio patrullas que disponen de etilómetro o alcoholímetros con respecto al número de vehículos asignados a las Unidades de Policía Municipal con competencia específica en materia de vigilancia del tráfico	
	Implementación de dispositivos informativos electrónicos para provocar efecto multiplicador en campañas	Nº de dispositivos adquiridos y puestos en funcionamiento.	
	Reducir la tasa de victimización por accidentes de tráfico	Ampliar las acciones formativas dirigidas a los sectores más vulnerables	
Proteger y vigilar la red arterial para la movilidad segura de medios de transporte sostenible (bicicletas y V.M.P)		Nº de controles de velocidad en vías(30km/h) de uso compartido Porcentaje de cumplimiento de las campañas de vigilancia en las vías.	
Reducir la indisciplina con relación al uso de elementos de seguridad pasiva		Porcentaje de cumplimiento que resulte de las campañas de vigilancia específicas. Porcentaje de cumplimiento que se desprenda de la Base de Accidentes de Tráfico.	
Reducir un 50% la indisciplina sobre la obligación de I.T.V		Porcentaje de cumplimiento de las campañas de vigilancia de campañas I.T.V Porcentaje Vehículos con I.T.V en vigor en accidentes de tráfico	
Mejorar los tiempos de respuesta en accidentes de tráfico		Acudir lugar de los accidentes de tráfico con víctimas, al menos en el 87% de los casos en un tiempo máximo de 8 minutos y nunca más de 16 minutos salvo circunstancias excepcionales y justificadas, que se auditarán	
Elaborar una memoria de accidentes anual		Memorias anuales elaboradas	
Analizar anualmente los Enclaves de Concentración de accidentes, para identificación y determinación de acciones, mediante metodología predefinida		Analizar el 100 % de los enclaves de concentración de accidentes. Elaboración del "informe anual sobre los enclaves de concentración de accidentes".	
Reducir un 50% la media anual de fallecidos por atropello		Reducir la indisciplina en preferencia de paso en un 50 %.	Nº de campañas de prevención específicas. Porcentaje de indisciplina detectada.
		Reducir la indisciplina peatonal	Nº de campañas específicas Número de denuncias realizadas Porcentaje de responsabilidad del peatón detectada en los atropellos.
		Realización de estudios previos sobre velocidades en la conducción de motocicletas.	Realización de un estudio anual específico sobre la indisciplina en materia de cumplimiento de los límites de velocidad. Nº de campañas de prevención específicas. Porcentaje de indisciplina detectada.
Establecer un Plan de acción especial para reducir las víctimas en usuarios de motocicletas y ciclomotores.	Realizar estudios previos sobre conductas de riesgo ejecutadas por conductores de motocicletas y ciclomotores.	Realización de un estudio anual específico sobre siniestralidad de motocicletas y ciclomotores	
	Elaborar diagnóstico sobre el uso motosharing		
	Incrementar los controles de alcoholemia hasta alcanzar el 4% de la población residente junto con la denominada población flotante de la capital	Nº de pruebas de alcohol realizadas. Grado de indisciplina en los controles preventivos.	
	Implementar la prueba de alcoholemia obligatoria en todos los accidentes de tráfico con víctimas	% de accidentes con víctimas en los que se ha realizado prueba de alcoholemia.	
	Implementar la prueba de alcoholemia obligatoria con ocasión de infracciones dinámicas a la normativa de tráfico de carácter grave	% de conductores denunciados por infracción grave y sometida a la prueba de alcoholemia	
Reducir la siniestralidad asociada al consumo de alcohol y drogas	Incrementar en todos los ámbitos los controles de drogas a conductores	Incrementar en todos los ámbitos los controles de drogas a conductores	
	Incrementar en un 100 % los controles fijos itinerantes en el segundo año, para mantener un incremento posterior de un 10 % anual	Nº de vehículos controlados	
	Implementar nuevos dispositivos fijos de control de velocidad en puntos sensibles mediante diagnóstico previo	Implementar nuevos dispositivos fijos de control de velocidad en puntos sensibles mediante diagnóstico previo	
	Implementar medidas de calmado de tráfico tras verificar la indisciplina	Nº de propuestas realizadas y materializadas	
Reducir el ratio de la indisciplina viaria por incumplimientos de los límites de velocidad en un 80 % con respecto a los valores de 2019	Implementar en el "parte estadístico de accidente", campos específicos relacionados con la actividad profesional	Implementación de una nueva ficha en el sistema integral de gestión de accidentes y atestados	
	Contemplar en la memoria anual de accidentes de tráfico un apartado específico sobre "accidentes labores de tráfico"	Confección de la memoria sobre accidentes laborales de tráfico	
	Implementar campañas de prevención específicas dirigidas a conductores profesionales.	Nº de campañas preventivas en el campo de siniestralidad laboral de tráfico.	



11. Comunicaciones

La Estrategia de Comunicación en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021 -2030, se considera clave con objeto de conseguir el compromiso de todos los agentes implicados tanto en la ejecución y desarrollo como en la participación de los agentes sociales y la ciudadanía.

Con la estrategia de comunicación del plan se pretende mantener informados sobre el alcance, desarrollo y resultados del Plan de Seguridad Vial a todos los actores clave. En este sentido, la comunicación del plan está alineada tanto con la estrategia y objetivos de todas las administraciones dentro del marco de la seguridad vial nacional, europea e internacional que, en definitiva, busca “avanzar hacia una movilidad segura y sostenible”.

La estrategia contempla diferentes parámetros que permiten concretar el plan de comunicación:

Objetivo de cada comunicación: se definirá el porqué de cada una de las acciones de comunicación (Ej: dar a conocer los avances del proceso, informar sobre los resultados de una fase, estimular la participación, etc.).

Público objetivo al que se dirige la acción: En el caso del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 el público objetivo de las acciones de comunicación se compondrá de los siguientes grupos de interés:

- Ciudadanía y sociedad en general.
- Grupos de riesgo o población más vulnerable.
- Agentes y Organizaciones que trabajan en el ámbito de la seguridad vial.
- Instituciones u organismos con los que se colabora en materia de Tráfico y Seguridad Vial y que son aliados necesarios para el desarrollo de la Estrategia.



Contenidos, mensajes e ideas fuerza a transmitir: Los contenidos de la acción de comunicación están vinculados a las ideas palancas del mensaje que se quiere transmitir. En particular, el Plan Estratégico de Seguridad Vial hará especial hincapié en los siguientes mensajes:

- **La evolución de la siniestralidad durante la última década en Madrid** ha permitido cumplir con los objetivos de la Estrategia Internacional y Nacional, con ratios similares a los que tienen los países europeos más avanzados en la materia.
- Con nuevo horizonte estratégico 2030, **el Cuerpo de Policía Municipal, pretende situarse como referente en materia de seguridad vial y movilidad segura**, a partir de las acciones desarrolladas en el campo de la seguridad vial.
- La importancia de **la participación de la ciudadanía mediante la corresponsabilidad y coparticipación.**
- **La protección a los colectivos vulnerables**, en particular las niñas y niños, personas mayores, ciclistas, motoristas, personas usuarias de los VMP, viandantes así como conductoras y conductores in itinere y en misión.
- **Alianzas con las instituciones públicas, agentes privados, y con todas las entidades que trabajan de manera coordinada** la reducción del número y la gravedad de los accidentes de tráfico.



Para ello, los objetivos y estrategias de la nueva política de seguridad vial y movilidad segura y sostenible está alineada con los objetivos estratégicos marcados por la UE en el horizonte 2030, estrategia nacional y la estrategia del Ayuntamiento de Madrid, dentro del marco Madrid 360.

La estrategia de comunicación está concebida como un instrumento vivo en función de las circunstancias de desarrollo de dicha estrategia, si bien existen dos momentos que deben resaltarse:

- **Durante la puesta en marcha de la estrategia**, básicamente en el proceso de aprobación de la misma, dado que es necesario ponerla en conocimiento de los agentes que intervienen o están relacionados con el mismo así como los objetivos y líneas de trabajo resultado del proceso de elaboración y consenso.
- **Durante la ejecución:** Con comunicados claros y efectivos de las acciones desarrolladas, resultados anuales e iniciativas a desarrollar cada año.

PARA QUIÉN	PARA QUÉ	QUÉ	COMO
INTERNA	<ul style="list-style-type: none"> • Alinear el cuerpo de Policía Municipal con la consecución de los objetivos del Plan de Seguridad Vial 2021 - 2030 • Adecuar las acciones operativas a las líneas de actuación del Plan. • Reducir la siniestralidad laboral. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021 - 2030 • Resultados de seguimiento del plan y nuevas actuaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Intranet corporativa • Revista Policía Municipal de Madrid • RSSS • Cursos de Formación • Campañas de sensibilización
EXTERNA	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizar a la opinión pública sobre la importancia de la seguridad vial, la movilidad segura y la sostenibilidad. • Informar sobre las actuaciones realizadas y resultados obtenidos. • Formar en seguridad vial y comportamientos cívicos • Establecer canales de participación. • Reducir la siniestralidad laboral 	<ul style="list-style-type: none"> • Objetivos y actuaciones y resultados. • Campañas preventivas. • Memorias anuales, informes. • Canales de participación y comunicación. • Información sobre aspectos relevantes en la seguridad vial y movilidad. • Buenas prácticas 	<ul style="list-style-type: none"> • Revista Policía Municipal de Madrid • RSSS • Medios de Comunicación • Madrid.es • Formación presencial y on line. • Medios interactivos.



12. Glosario

Accidente de circulación (1): Es el que se produce, o tiene su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. Como consecuencia de los mismos resultan, una o varias personas muertas o heridas o, sólo daños materiales. Debe estar implicado al menos un vehículo en movimiento.

Accidente con víctimas: aquél en que una o varias personas resultan muertas o heridas.

Accidente mortal: aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

Accidente con sólo daños materiales: aquél en que no se han ocasionado ni muertos ni heridos.

Araña de movilidad: conjunto de itinerarios más habituales por los que se desplazan a pie los escolares de un centro educativo para ir o volver del mismo.

Colisión: choque entre vehículos o entre estos y cualquier otro objeto consistente (farola, inmueble, etc.).

Herido: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Víctima: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

Muerto: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de las 24 horas siguientes.

Herido grave: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

Herido leve: toda persona herida en un accidente de circulación a la que no puede aplicarse la definición de herido grave.

Vehículo implicado: se considera que un vehículo está implicado en un accidente de circulación cuando, entra en colisión con: otro u otros vehículos en movimiento, parados o estacionados; peatones; animales; u otro obstáculo.

Educación reglada: aprendizaje que otorga una titulación reconocida oficialmente.

Educación vial: toda acción educativa encaminada al desarrollo de conocimientos, hábitos y actitudes que mejoran el comportamiento del conductor, peatón o viajero, con el fin último de reducir la accidentalidad.

Nivel de riesgo: indicador que relaciona la accidentalidad en sus diferentes fórmulas (accidentes, muertos, heridos, etc.) con la intensidad de tráfico del tramo en que se produce.



