

Premios a la Excelencia en Seguridad Vial 2024

Policía Municipal de Madrid





vicealcaldía, portavoz,
seguridad y emergencias

MADRID

POLICÍA
MUNICIPAL MADRID



Jefatura Superior de Policía Municipal
Avda. Principal nº6 - 28011 - Madrid





ÍNDICE

	PÁGINA
1. Presentación	3
2. Título y categoría del Premio	4
3. Datos de la Organización	4
4. Alcance	4 - 6
5. Actividades del Proyecto	6
6. Evaluación	11
7. Material de Apoyo	16
8. Creatividad y Otras medidas	17
9. Consideraciones finales	27





1. PRESENTACIÓN

El Ayuntamiento de Madrid, tiene el compromiso de **mejorar de forma continua la reducción de los siniestros viales** en la Ciudad de Madrid y para ello pone todo el esfuerzo necesario para prevenirlos y evitarlos y, en caso de que se produzcan, actuar de forma rápida e integral con el objeto de **disminuir la mortalidad y mejorar la calidad de vida de los lesionados de tráfico**.

Para el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, es un orgullo presentar y compartir nuestra Estrategia de Seguridad Vial al **Premio de Seguridad Vial Urbana**, organizado por la Carta Europea de la Seguridad Vial y así poder mostrar nuestro compromiso permanente con la mejora continua de la seguridad vial urbana.

Presentamos nuestra propuesta, con el **Título, [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) "comprometidos con la seguridad vial urbana"**, como herramienta que permite proyectar y alinear las políticas internacionales, nacionales y locales en el marco de la seguridad vial, recogiendo el propósito de "Avanzar juntos hacia una movilidad segura", compartiendo y comprometiéndonos a conseguir unos objetivos, desarrollando unas actividades y actuaciones a través una estrategia de seguridad vial compartida, que además permite mostrar los avances mediante unos resultados visibles y medibles. Mostramos una estrategia de Seguridad Vial, que permite abordar con éxito el problema de la seguridad vial urbana en la Ciudad de Madrid, la segunda Ciudad Europea con mayor población.

La búsqueda permanente de la excelencia en la prestación de servicios de seguridad pública, y la incorporación de nuevos cambios en la cultura de seguridad vial es precisamente una de las señas de identidad del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, que ha basado la gestión en: la mejora continua, la consolidación de cauces y mecanismos de consulta a los diferentes grupos de interés y el acercamiento y participación ciudadana permanente, a través de una visión y un propósito de seguridad vial urbana integral.

Las calles del Madrid de principios del siglo XX eran un auténtico bullicio. Los carruajes de caballos convivían con los primeros vehículos motorizados y con un buen número de viandantes, en una ciudad que se había convertido en el único municipio de España con más de 100.000 habitantes. Los siniestros viales, y las víctimas mortales, eran bastantes habituales, así que se vio la necesidad de regular esta situación. El 12 de junio de 1903 se aprobó el primer Reglamento de Circulación de la Villa, tras más de 120 años trabajando por una seguridad vial urbana, **presentamos nuestra propuesta al premio de Seguridad Vial Urbana**, como muestra representativa de un compromiso de la Ciudad de Madrid y del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid **por una Seguridad Vial Urbana real** manteniendo el propósito de proteger la integridad física de los usuarios de las vías, en especial, las personas más vulnerables, garantizando la ordenación y convivencia de los diferentes modos de transporte, con tolerancia cero, ante la accidentalidad buscando la implicación participativa de la ciudadanía y partes interesadas.





2. TÍTULO Y CATEGORÍA DEL PREMIO

Título. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid “comprometidos con la seguridad vial urbana”.

Categoría. Premio de Seguridad Vial Urbana.

3. DATOS DE LA ORGANIZACIÓN

Representando al Ayuntamiento de Madrid, la Jefatura Superior de Policía Municipal integrada dentro de la Dirección General de Policía Municipal, desarrolla el marco competencial del [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) y como miembro de la Carta de Seguridad Vial Europea, presenta la propuesta al premio de seguridad vial urbana como organización.

4. ALCANCE

El [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#), tiene un gran impacto tanto en la política de seguridad vial de la Ciudad de Madrid, como en la operativa policial, siendo además una buena práctica e iniciativa compartida en congresos nacionales e internacionales así como por otras ciudades como elemento de referencia, lo que ha permitido un gran impacto en la visibilidad y difusión del mismo.

El plan tiene una continuidad temporal que se va renovando y que se ha ido desarrollando desde los primeros inicios a principios del año 2000, teniendo una proyección actual hasta el año 2030, resaltando entre otros aspectos, la reducción de fallecidos por siniestros viales en la Ciudad de Madrid, de 112 en el año 2.000 personas a 26 personas en el año 2023, y que toma como referencia y propósito, el **objetivo “Visión Cero”** lo que sin duda muestra un enfoque y compromiso en el crecimiento de las medidas de seguridad vial e implementación de estas.

El plan tiene varios aspectos que muestran una originalidad en el mismo y en la propuesta al premio, entre estos, destacan la alineación con la Política y normativa de seguridad vial, internacional y nacional, la alineación de estos objetivos y los objetivos estratégicos del Ayuntamiento de Madrid y de la Dirección General de Policía Municipal de Madrid y por tanto de la Jefatura Superior de Policía Municipal y siendo uno de los procesos operativos clave y de referencia en los indicadores de gestión interna en la Dirección por Objetivos del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid, manteniendo una correlación directa con los compromisos establecidos con la ciudadanía, estos últimos a través de una Carta de Servicios de Seguridad Vial propia, donde además se abre la participación ciudadana y de grupos de interés a través de reuniones, congresos y un buzón de sugerencias de seguridad vial, en el que la sociedad propone y manifiesta sus consideraciones y propuestas. Finalmente, los resultados se muestran de forma interactiva y en forma de publicación activa de datos abiertos, a través de un conjunto de datos que permite una gestión transparente [Accidentes de Tráfico | Visualiza Madrid con Datos Abiertos](#), siendo un DATASET (conjunto de datos) de referencia en el entorno de la Seguridad Vial.





Para el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid el Objetivo de la Seguridad Vial urbana sostenible se basa en la consecución de un conductor o usuario de la vía pública con conocimientos y habilidades suficientes que, en estado psicofísico adecuado, haga un uso respetuoso del espacio público o conduzca, de acuerdo con las normas, un vehículo diseñado y conservado correctamente, por unos itinerarios bien planificados, mantenidos y señalizados, en un entorno social concienciado y colaborante con la movilidad segura, y buscando que la movilidad sea accesible a todas las personas y tenga el mínimo impacto ambiental posible.

Por ello desde el Ayuntamiento de Madrid se ha desplegado una **política global de prevención** en materia de Seguridad Vial y en la sostenibilidad de la movilidad, como elemento de actuación donde los poderes públicos materializan la protección, el derecho a la vida y a la salud, y por lo tanto procurando la mejora y continuidad de la mejora de la Seguridad Vial urbana con especial atención a la protección de los colectivos más vulnerables.

Otro elemento de originalidad de la Estrategia de Seguridad Vial Urbana de la Ciudad de Madrid y del Plan Estratégico, es la incorporación legislativa en la normativa de Gran Capitalidad que, en el caso de la Ciudad de Madrid, viene incurrida en la Ley 22/2006 de Capitalidad y Régimen Especial de Madrid, donde se contemplan competencias en materia de seguridad vial para el Ayuntamiento y que se recogen y desarrollan en la Ordenanza de Movilidad Sostenible y en su articulado expone que se " *aprobará con la periodicidad plurianual que determine, a propuesta del órgano competente en materia de Policía Municipal, el Plan de Seguridad Vial, que potenciará la prevención y la educación vial. Al objeto de prevenir los accidentes, proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacios públicos, conduzcan, sean peatones o formen parte del pasaje, con independencia del tipo de vehículo que utilicen*".

Este aspecto muestra la evidencia de continuidad y potencial crecimiento del [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) y por lo tanto su desarrollo a través del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid.

Se trata de un Plan de impacto global, que permite alinear un marco universal, mediante la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, la Estrategia Europea de Seguridad, la estrategia nacional de Seguridad Vial y finalmente la estrategia local del Ayuntamiento de Madrid, propugnando la visión **cero fallecidos en las vías y en consecuencia en el territorio urbano de la Ciudad de Madrid en el horizonte 2050**.



"Nuestro propósito social nos impulsa a avanzar juntos hacia una seguridad vial urbana segura"



Siguiendo lo establecido en la Ordenanza de Movilidad Sostenible en el Cuerpo de Policía Municipal, se elaboró y sometió el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 a aprobación de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid. El proceso de elaboración del [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) :



Todos estos aspectos, muestran la estrategia de seguridad vial urbana que el Ayuntamiento de Madrid despliega a través de sus distintas áreas de actuación y en concreto el Cuerpo de Policía Municipal, como principal protagonista de la elaboración y ejecución del Plan de Seguridad Vial y es motivo de esta postulación al Premio de Seguridad Vial Urbana dentro la edición de los Premios Excelencia en Seguridad Vial 2024, con propósito de reconocer este compromiso y así impulsar el [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) como elemento de valor de servicio público.

5. ACTIVIDADES DEL PROYECTO

La propuesta del [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) 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 Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) 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 siniestros viales, 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 con los procesos de mejora continua, el [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) se ha desarrollado en cuatro etapas o fases y una última dirigida a la comunicación, que vienen determinadas por las correspondientes evaluaciones y adaptación de estas a las necesidades de cada momento.

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

Esta metodología, incorporaba 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 siniestros viales con heridos.

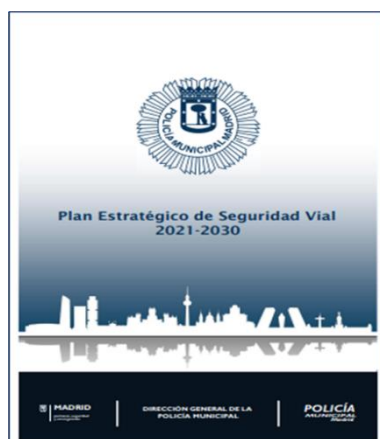
El [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) además incorpora una nueva perspectiva poniendo atención en la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo, tanto en lo relativo a desplazamientos in itinere, como en misión.

Las actividades del proyecto ponen de manifiesto que 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 las actividades del proyecto 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**. Siendo sin duda, reflejo a la propia filosofía de la Carta de Seguridad Vial Europea.

Las actividades del plan se reflejan en los siguientes objetivos:

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2021-2030



• **8 OBJETIVOS.**

• **33 ACCIONES CONCRETAS.**

1. LIDERAZGO REFORZAR LA COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y LA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD,
2. INCREMENTAR LA DOTACIÓN TECNOLÓGICA Y HUMANA FOCALIZADA A LA SEGURIDAD VIAL.
3. REDUCIR LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO A LA MITAD.
4. REDUCIR UN 50% FALLECIDOS EN ATROPELLO
5. REDUCIR VÍCTIMAS EN MOTO Y CICLOMOTORES.
6. REDUCIR SINIESTRALIDAD ASOCIADA A LA PRESENCIA DE ALCOHOL Y DROGAS EN LA CONDUCCIÓN EN UN 50%.
7. REDUCIR LA INDISCIPLINA EN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN UN 80%.
8. REDUCIR EN UN 50% EL NÚMERO DE HERIDOS GRAVES EN ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO



OBJETIVO 1.- LIDERAZGO, REFORZAR LA COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y LA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL.

- **Acción 1.** Creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial. (presidido por la Dirección General de Policía Municipal) (Área de Gobierno Seguridad y Emergencias, Área de Gobierno Medio Ambiente y Movilidad, Área de Gobierno Obras y Equipamientos junto con Compañías de Seguros, Clubes Automovilistas y Asociaciones interesadas en el fomento de la Seguridad Vial). Su principal función es impulsar el Plan y realizar un informe anual sobre el desarrollo de este.



- **Acción 2.** Creación de un Observatorio de Seguridad Vial. (organismo técnico de la administración y entidades interesadas). Reunión anual y elaboraran el informe de evaluación del Plan y debe servir de apoyo técnico para la adopción de decisiones y el análisis.
- **Acción 3.** Promover la participación de la sociedad civil vinculada a la Seguridad Vial. Buzón de Seguridad Vial. Los Convenios se mantienen los vigentes y se busca colaboración con DGT (Dirección General de Tráfico) y empresas Vehículos Movilidad Personal (VMP) y asociaciones.
- **Acción 4.** Formación y concienciación de expertos en Policía Municipal.
- **Acción 5.** Divulgación informativa / educativa mediante campañas de información y concienciación en medios de comunicación y redes sociales.

ENERO						
L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				
CONTROL DE MOTOCICLETAS Y MANIOBRAS						
TRANSPORTE ESCOLAR (22-26)						

FEBRERO						
L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29			
DISTRACCIONES AL VOLANTE (5-11)						
CAMIONES Y AUTOBUSES (19-25)						

MARZO						
L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31
CINTURÓN Y SRI (11-17)						
BICICLETAS Y VMP (18-24)						

ABRIL						
L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					
ALCOHOL Y DROGAS (1-7)						
CONTROL DE VELOCIDAD (15-21)						
PREVENCIÓN DE ATROPELLOS (22-28)						

MAYO						
L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	
CONTROL DE MOTOS (6-12)						
TRANSPORTE ESCOLAR (27-31)						

JUNIO						
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					
PERSONAS MOVILIDAD REDUCIDA (3-9)						
BICICLETAS Y VMP (24-30)						

JULIO						
L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				
ALCOHOL Y DROGAS (1-7)						
VELOCIDAD (15-21)						

AGOSTO						
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					
CINTURÓN Y SRI (5-11)						
ALCOHOL Y DROGAS (19-25)						

SEPTIEMBRE						
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					
CONDICIONES VEHÍCULOS E ITV (2-8)						
TRANSPORTE ESCOLAR (16-20)						

OCTUBRE						
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					
DISTRACCIONES AL VOLANTE (7-13)						
PREVENCIÓN DE ATROPELLOS (21-27)						

NOVIEMBRE						
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					
CONDICIONES VEHÍCULOS E ITV (4-10)						
TRANSPORTE ESCOLAR (25-29)						

DICIEMBRE						
L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					
CONTROL DE MOTOS (2-8)						
ALCOHOL Y DROGAS (16-22)						

CAMPANAS DE LA COMISARIA PRINCIPAL DE SEGURIDAD VIAL

DGT

OBJETIVO 2.- INCREMENTAR LA DOTACIÓN TECNOLÓGICA EN EL CAMPO DE SEGURIDAD VIAL.

- **Acción 1.** Renovación y ampliación de cinemómetros fijos y móviles hacia un uso más eficaz.
- **Acción 2.** Incremento de los sistemas de foto rojo.



- **Acción 3.** Incremento y modernización de la dotación de etilómetros a las Comisarías Integrales de Distrito de Policía Municipal.
- **Acción 4.** Implementación de dispositivos informativos electrónicos para provocar efecto multiplicador en campañas.

OBJETIVO 3.- REDUCIR LA TASA DE VICTIMIZACIÓN POR ACCIDENTES DE TRÁFICO UN 50 % CON RESPECTO AL AÑO 2019.

- **Acción 1.** Ampliar las acciones formativas dirigidas a los sectores más vulnerables del tráfico. Educación Vial.
- **Acción 2.** Proteger y vigilar la red vial para la movilidad segura de medios de transporte sostenible (bicicletas y V. M. P.)
- **Acción 3.** Reducir la indisciplina con relación al uso de elementos de seguridad pasiva. Casco, cinturón de seguridad elementos de retención infantil.
- **Acción 4.** Reducir en un 50 % la indisciplina sobre la obligación de I.T.V.
- **Acción 5.** Mejorar los tiempos de respuesta para atender a las víctimas.
- **Acción 6.** Elaboración y Análisis anual de la Memoria de Accidentes de Tráfico.
- **Acción 7** Analizar anualmente los Enclaves de Concentración de Accidentes (ECAS) para realizar acciones de ordenación o regulación que mejoren la seguridad de la vía.
- **Acción 8** Divulgación a la sociedad de las campañas de vigilancia realizadas y sus resultados.

OBJETIVO 4.- REDUCIR EN UN 50 % LA MEDIA ANUAL DE FALLECIDOS POR ATROPELLO EN EL PRÓXIMO DECENIO CON RESPECTO A LA MEDIA DEL DECENIO ANTERIOR.

- **Acción 1.** Reducir la indisciplina en preferencia de paso en un 50 %.
- **Acción 2.** Reducir la indisciplina peatonal.
- **Acción 3.** Establecer rutas peatonales seguras. Plan Integral de Seguridad en el Entorno (PISE).

OBJETIVO 5.-ESTABLECIMIENTO PLAN ESPECIAL PARA REDUCIR VÍCTIMAS EN USUARIOS DE MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES.

- **Acción 1.** Realización de estudios previos sobre velocidades y conductas de riesgo en la conducción de motos por parte de los conductores.
- **Acción 2.** Realización de diagnóstico de uso de motosharing.



OBJETIVO 6.- REDUCIR LA SINIESTRALIDAD ASOCIADA AL CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS.

- **Acción 1.** Incrementar los controles de alcoholemia y drogas hasta alcanzar el 4 % de la población residente y transeúnte.
- **Acción 2.** Implementar la prueba de alcoholemia obligatoria en todos los accidentes de tráfico con víctimas.
- **Acción 3.** Implementar la prueba alcoholemia obligatoria con ocasión de infracciones dinámicas a la normativa de tráfico de carácter grave.
- **Acción 4.** Incrementar en todos los ámbitos los controles de drogas a conductores.



OBJETIVO 7.- REDUCIR LA INDISCIPLINA POR INCUMPLIMIENTO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN UN 80%.

- **Acción 1.** Incrementar en un 100% de controles de velocidad fijos e itinerantes.
- **Acción 2.** Implementar nuevos dispositivos fijos de control de velocidad en puntos sensibles con diagnóstico previo de la accidentalidad relacionada con el exceso de velocidad.
- **Acción 3.** Implementar medidas de calmado de tráfico tras verificar indisciplina o necesidad de protección.

OBJETIVO 8.- REDUCIR 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.
- **Acción 2** Contemplar en la Memoria Anual de Accidentes de tráfico un apartado específico sobre “accidentes labores de tráfico”
- **Acción 3.** Implementar campañas de prevención específicas dirigidas a conductores profesionales.



6. EVALUACIÓN

El seguimiento y análisis del cumplimiento de objetivos y ejecución de las acciones planteadas en el [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) y la contribución a sus metas, permiten llevar a cabo una evaluación continua, que posibilita 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.

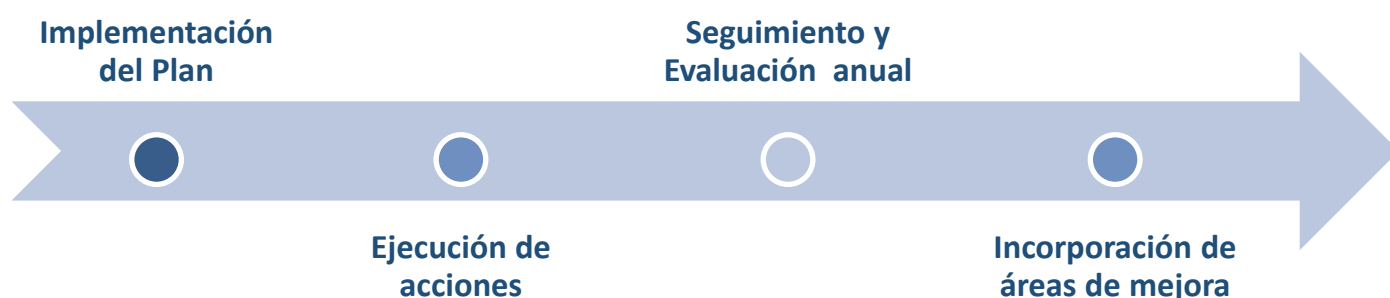
La revisión del plan se realiza de forma coordinada por los distintos actores que participan en el mismo, buscando en última instancia la mejora de la seguridad vial de la ciudad de Madrid y una reducción de la siniestralidad y la lesividad, basada en el modelo de mejora continua.

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

El plan, dispone de un “cuadro de mando” concebido como una herramienta de gestión que permite entender mejor la estrategia y además valorar los objetivos definidos, de acuerdo con las metas establecidas. Además de analizar el impacto, el cuadro de mando aporta fiabilidad y validez a los resultados.

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

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



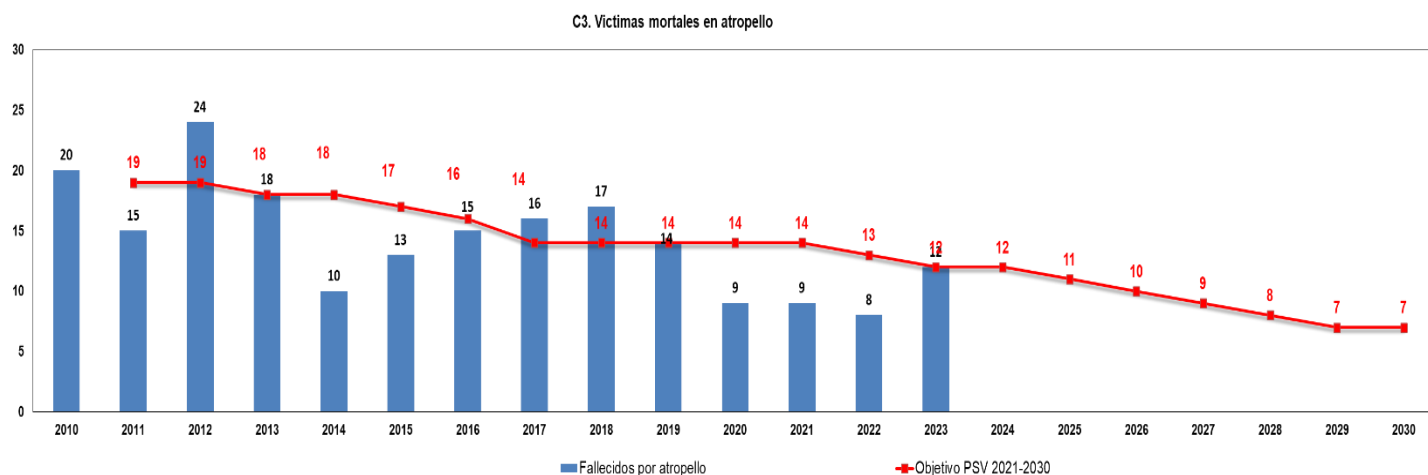
Además de la evaluación prevista en el propio Plan, existen otros sistemas de evaluación que permiten analizar los resultados de las actuaciones dentro del marco operativo y estratégico.



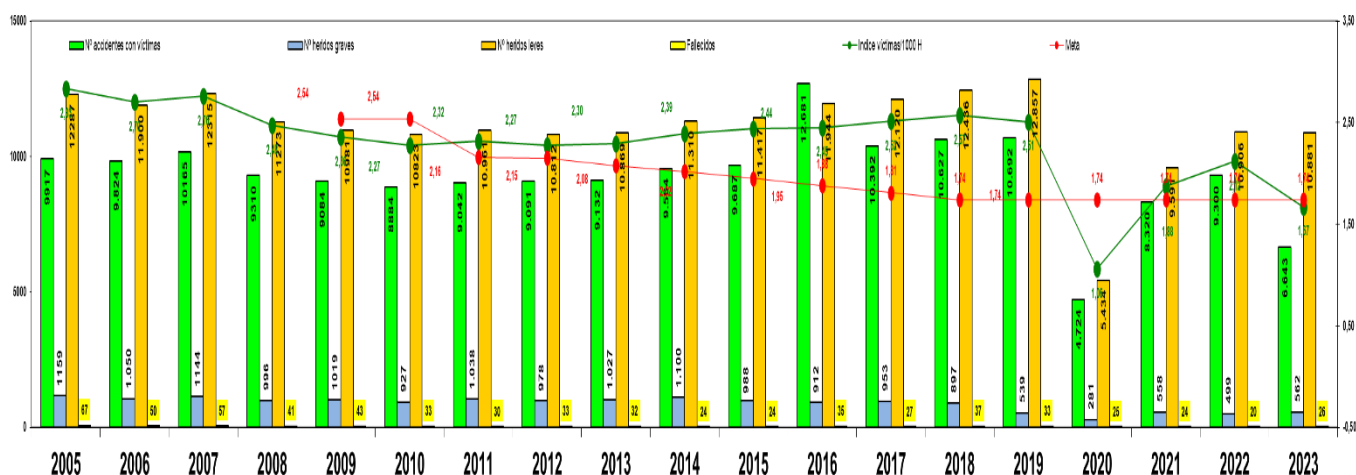
La evaluación anual de los resultados de la [Carta de Servicios de Seguridad Vial - Ayuntamiento de Madrid](#) de la Dirección por Objetivos del Cuerpo de Policía Municipal, la evaluación del Buzón de Seguridad Vial, la estadística corporativa o las [Memorias de Siniestralidad Vial de la Ciudad de Madrid - Ayuntamiento de Madrid](#), son algunas de las herramientas que permiten evaluar las medidas, acciones y actividades proyectadas y realizadas.

Algunos resultados de la última evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid

El Cuerpo de Policía Municipal, dispone de herramientas de evaluación, que permiten monitorear los Procesos operativos y realizar un seguimiento permanente de los objetivos de la organización, entre los objetivos estratégicos de la organización, se encuentra la reducción de fallecidos por siniestros viales, tomando como referencia el horizonte y visión 0 víctimas para el año 2050. Se muestran algunas gráficas sobre los resultados obtenidos y los retos que se han ido superando y que de forma continua se siguen desarrollando.



C.3.- Nº de víctimas de accidentes / 1000 habitantes.



Destaca dentro del Plan de Seguridad Vial, la alineación de indicadores con las diferentes herramientas de gestión, precisamente es uno de los valores públicos de éxito, alinear objetivos internos y recogidos en la Dirección por Objetivos, con indicadores que a su vez son compromisos, de la Carta de Servicios de Seguridad Vial y todo ello alineado bajo un marco estratégico, como es el [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#).

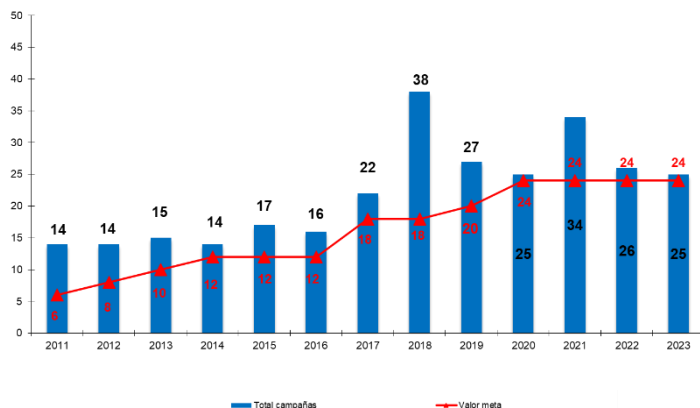
Tal y como se ha mostrado y se mostrará a lo largo de esta presentación, el Cuerpo de Policía Municipal trabaja bajo un modelo europeo de gestión excelente como es el CAF 2020 y en el ADN organizativo tiene la mejora continua como herramienta y brújula de acción, por ello la evaluación es una de las fortalezas que además se incorpora como elemento de referencia en cada proyecto, programa, plan y actuación.

"Evaluar nuestros objetivos y compromisos de forma continua, nos permite rendir cuentas de nuestra actividad a la sociedad".

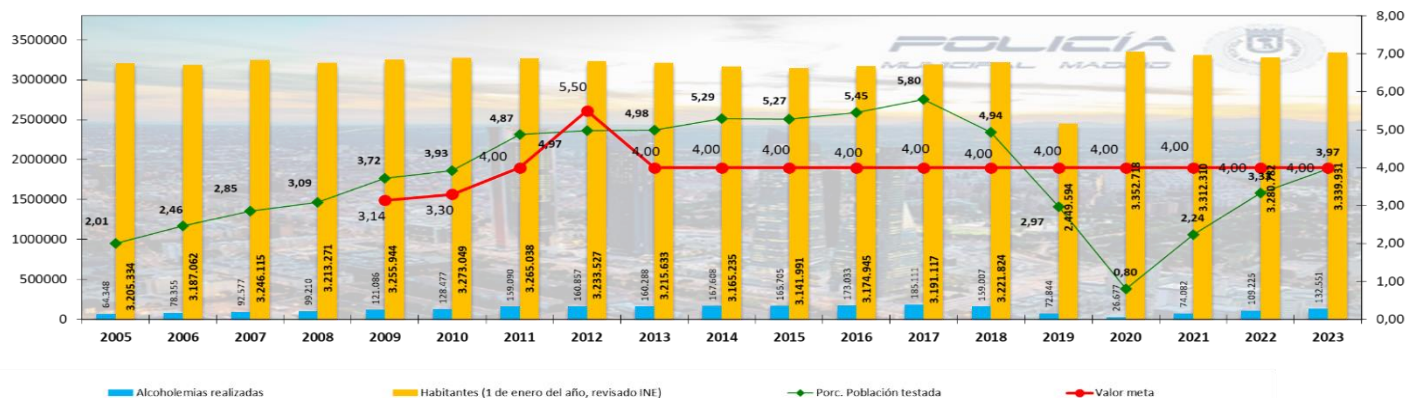
Como evidencia de esta evaluación de la actividad, los siguientes datos muestran los resultados de las medidas relacionadas con la actividad operativa a lo largo de un espacio temporal, se trata de algunos de los indicadores que permiten mejorar la seguridad vial urbana y que son una muestra de los resultados del proceso de Seguridad Vial, entre ellos, se muestran el compromiso y aumento de las campañas de seguridad vial, las pruebas de alcoholemia o los análisis viales y urbanos.



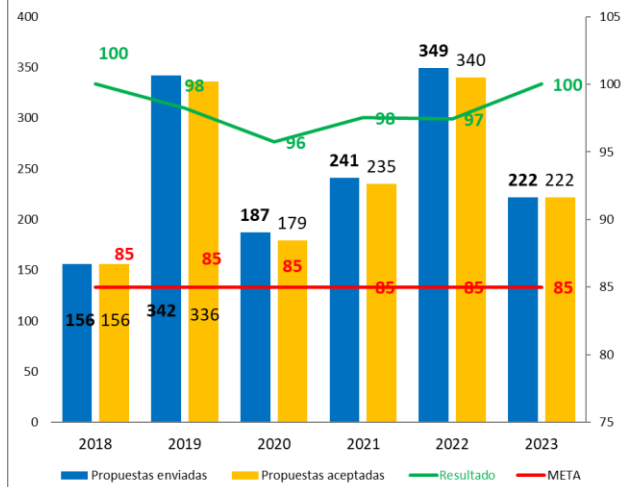
26. Campañas de Seguridad Vial



27. Pruebas de alcoholemia, porcentaje de población testada



33 Propuestas de ordenación de tráfico





Además, y fruto del análisis del Plan de Seguridad Vial, se muestran algunos de los resultados obtenidos, mostrando como evidencia la evaluación del Plan como elemento de mejora continua.

Se han **instalado 38 nuevos sistemas de foto-rojo**, se trata de nuevas instalaciones de cámaras en semáforos que tienen la finalidad de comprobar el cumplimiento de la detención de los vehículos en pasos de peatones con semáforo de la ciudad.

Se han incorporado nuevos equipos etilómetros, así como la próxima **renovación de 55 etilómetros evidenciales y 60 alcoholímetros de muestreo**.

Se han instalado en la dotación policial, **10 soportes físicos** que permiten publicitar las campañas de seguridad vial y concienciar a la ciudadanía, además de la colocación en vehículos policiales y en los paneles variables del centro de gestión de Mando de Movilidad.

Se ha diseñado un nuevo sistema de formación, a través del Proyecto "e learning" para VMP y Bicicletas compartidas que se implementará a las partes interesadas.

Se han incrementado el número de vehículos controlados a **905.683 con un incremento del 59.50% respecto a 2022**, habiendo **controlado más de 31.155 vehículos** en las diferentes campañas de seguridad vial.

En 2023 se han realizado **130.079 pruebas de alcoholemia** frente a las 118.800 de año 2022.

En 2023 **se han realizado 313 pruebas de droga** en siniestros frente a las 238 de 2022. El índice de positivos en drogas en siniestros es del 24%, en infracción grave de un 16,19 % y en controles aleatorios de un 40%, teniendo en cuenta que se utiliza cuando se detectan síntomas. En global de las pruebas de droga realizadas un 33,94% son indiciarias de consumo de drogas.

Los Enclaves de Concentración de Accidentes (ECA) son aquellas intersecciones y tramos longitudinales iguales o inferiores a los doscientos metros (200 m.) de vías en las que se tenga constancia de la reiteración de tres o más accidentes de circulación de cualquier tipo a lo largo de tres años. **Se han examinado 104 puntos**.

Se han redactado la **Memorias de Siniestralidad Vial de 2023** y están publicadas las **Memorias de Siniestralidad Vial de 2021, 2022**.



"Ponemos todo nuestro esfuerzo para mejorar la seguridad vial urbana"



7. MATERIAL DE APOYO

Con objeto de favorecer la transferibilidad de nuestra presentación al Premio de Seguridad Vial Urbana adjuntamos como material de apoyo, enlaces a diferentes publicaciones, páginas y material que permite evidenciar el compromiso de la Ciudad y del Cuerpo de Policía Municipal de Madrid con la Seguridad Vial urbana.

[Policía Municipal - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Organización - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#)

[Datos de actuaciones de la Policía Municipal - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Carta de Servicios de Seguridad Vial - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Memorias de Siniestralidad Vial de la Ciudad de Madrid - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Memoria Unidad de Educación Vial y Cívica 2018-2019 - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Accidentes de Tráfico | Visualiza Madrid con Datos Abiertos](#)

[Policía Municipal en Proyectos Europeos - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Participa en tu seguridad - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Revista de la Policía Municipal de Madrid - Ayuntamiento de Madrid](#)

[Buzón de sugerencias sobre Seguridad Vial. Policía Municipal de Madrid - Ayuntamiento de Madrid](#)

REDES SOCIALES

[Policía Municipal de Madrid \(@policia-demadrid\) / X](#)

[\(117\) Policía Municipal Madrid - YouTube](#)

[Policía Municipal de Madrid \(@policia-demadrid\) • Fotos y videos de Instagram](#)

[Policía Municipal de Madrid | Madrid | Facebook](#)

[Policía Municipal de Madrid \(@policia-demadrid\) | TikTok](#)

*"Nuestro propósito como actores directos en seguridad vial urbana,
es reducir posibles lesiones y mejorar la calidad de vida de los
lesionados de tráfico en los siniestros viales ocurridos en la Ciudad
de Madrid"*



8. CREATIVIDAD Y OTRAS MEDIDAS

El [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#), presenta en su conjunto un marco de creatividad que permite explorar nuevas formas de participación, actuación, desarrollo, evaluación.

Se traslada alguna característica que muestra esta creatividad entre ellas;

NUESTRO MARCO ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL, PERMITE UNA ACTUACIÓN INTEGRAL, BAJO EL PARADIGMA DE "INCIDENTE ÚNICO".

Trabajamos bajo el marco de movilidad segura, que supone **asumir el objetivo cero** con relación a los fallecimientos derivados de siniestros viales durante el desplazamiento de los ciudadanos. Este objetivo nos impulsa a mejorar de forma continua, aplicando las medidas necesarias que garanticen que la probabilidad de siniestro vial grave se minimice lo máximo posible, en un ecosistema cambiante donde existen nuevos nodos de movilidad en una ciudad en constante desarrollo y cambio.



- **El procedimiento de intervenciones integrales, como elemento que ayuda a salvar la vida de las personas y evitar lesiones graves.**

Las actuaciones relacionadas con los siniestros viales donde hay personas heridas, son coordinadas desde el Centro Integrado de Seguridad y Emergencias de Madrid (CISEM), como un incidente único. Esto permite atender de forma rápida, eficaz y eficiente este tipo de siniestros y además garantizar una actuación integral de acuerdo con las necesidades del incidente.

Esto permite que, a una actuación operativa rápida y correcta, se le sume la integración de todos los servicios que permiten realizar una intervención integral de atención y auxilio a las víctimas de siniestros viales, saber cómo actuar, y crear un entorno seguro para víctimas, su entorno e intervinientes en caso de siniestro vial. Esto es un valor de éxito que repercute de forma exponencial en la **mejora de la calidad de vida de los lesionados de tráfico**.



- **La conducta PAS y los primeros auxilios: como procedimiento de actuación correcta para socorrer a las víctimas de un siniestro vial.**

Según los expertos, entre el 30% y 50% de las muertes de tráfico, tienen lugar en los primeros minutos tras producirse el siniestro vial. Por eso es tan importante ofrecer los primeros auxilios, ya que pueden salvar vidas si se dan a tiempo.

Los servicios de emergencia incorporan en los procedimientos de actuación como primeros intervinientes, la conducta PAS (Proteger, Alertar, Socorrer), una conducta que está reconocida y establecida a nivel internacional para cualquier tipo de actuación inicial ante una emergencia. Se define como las primeras actuaciones que tendrán como objetivo primero la protección en el escenario, posteriormente alertar a los servicios de emergencia y, solo tras esto, si tenemos los conocimientos adecuados, centraremos nuestra atención en socorrer a el/los heridos/s.

Desde el punto de vista preventivo, esta conducta PAS es comunicada como contenido de formación a la ciudadanía entendiendo que las personas *Alertantes* van a ser los testigos y primeros intervinientes en el lugar del siniestro, convirtiéndose así en el primer eslabón de la cadena de socorro. De ahí la importancia de formarles para nuestro propósito: formar a la ciudadanía para que puedan enfrentarse inicialmente a situaciones de emergencia (siniestros viales entre ellas) con el fin de detectar cuándo alguien requiere asistencia sanitaria urgente, cuándo es necesario alertar a SAMUR-Protección Civil y qué datos aportar y, sobre todo, que conozcan las técnicas básicas y su aplicación práctica en situaciones en la que la vida de una persona puede estar en peligro. Se calcula que más de un 9% de la población de la ciudad de Madrid ha recibido formación en estos aspectos desde hace 15 años. Actualmente se realizan más de 500 cursos al año con un número de alumnos superior a las 20.000 personas

Por otro lado, forma parte también de este concepto integral de prestación coordinada de respuesta al siniestro de tráfico el que los intervinientes nos formemos juntos (cursos de coordinación, simulacros, etc.), y de forma específica en conceptos sanitarios para atender a situaciones como primeros intervinientes, en el caso de los no sanitarios (policías, bomberos, etc.)



Así se han realizado aproximadamente más de 200 cursos con más de 4.000 profesionales de seguridad y emergencias formados al año. Existe el compromiso de realizar más de 30 simulacros conjuntos en el año con otros servicios de seguridad y emergencias para formarnos juntos en coordinación para atender a cualquier situación de emergencias.



"Ponemos todo el esfuerzo para evitar los siniestros viales, y en caso de producirse, actuar de forma rápida e integral".

- **Los objetivos y compromisos comunes son elementos que permiten la mejora y coordinación operativa en los siniestros viales.**

Tanto en los objetivos establecidos en el Plan de Seguridad 2021 -2030, como en los compromisos de la Carta de Servicios de Seguridad Vial, **se marca la movilidad segura**, que supone **asumir el objetivo cero con relación a los fallecimientos derivados de** siniestros viales durante el desplazamiento de la ciudadanía. Por lo que, de forma continua, se aplican las medidas necesarias que garanticen que la probabilidad de siniestro vial grave se minimice lo máximo posible.

Las gráficas muestran la reducción drástica de personas fallecidas en los últimos años y la atención a los grupos vulnerables, especialmente a peatones, donde y a partir del año 2019 se convierte en un objetivo estratégico para el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid.

LOS TIEMPOS DE RESPUESTA SON NUESTRA SEÑA DE IDENTIDAD COMO SERVICIOS INTEGRALES DE EMERGENCIA DE MADRID

Los siniestros viales ocurridos en la ciudad de Madrid y en especial aquellos donde hay heridos, suponen un entorno de actuación de cierta complejidad en el que participan de manera simultánea los servicios de emergencia, y aunque cada uno dispone de sus propios procedimientos y fines, **se plantea la intervención teniendo presente y como prioritario el tiempo de atención** y la actuación coordinada.

Existe evidencia de que **las lesiones que ponen en riesgo la vida tras un siniestro de tráfico incrementan la posibilidad de producir la muerte** en función del tiempo que transcurra desde el momento en que se han producido. De ahí que todo el esfuerzo se centre en disminuir los tiempos de llegada del socorro, los tiempos de prestación de la asistencia, y los de llegada al hospital donde se puedan proporcionar los cuidados específicos a las lesiones de riesgo.

Para ello, con el fin de mejorar la **actuación rápida y eficaz desde las primeras actuaciones tras la producción del siniestro vial**, se han planteado mejoras en los tiempos de respuesta con el objetivo de establecer un entorno y actuación de seguridad de los intervinientes y usuarios, y atender a las víctimas lo antes posible.

El objetivo de esta mejora en los tiempos de respuesta se ha convertido en un compromiso con la ciudadanía a través de las Cartas de Servicios y en una actuación prioritaria para los servicios de emergencia, lo que supone un reto para la 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 siniestros viales, se ha establecido un compromiso común de todos los servicios de emergencia de acudir al lugar de los siniestros viales con víctimas, al menos en el 87% de los casos en un tiempo máximo de 8 minutos.



"Ponemos todo nuestro esfuerzo para actuar de forma rápida e integral en los siniestros viales y mejorar la calidad de vida de los lesionados de tráfico"

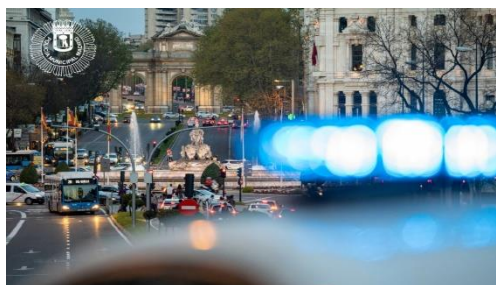
INCORPORAMOS VALOR PÚBLICO EN LA CADENA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD VIAL URBANA

La siniestralidad vial en España, en términos tanto del número total de personas fallecidas como de la tasa de personas fallecidas por millón de habitantes, es una de las más bajas entre los países miembros de la Unión Europea. Esto es gracias al compromiso de todas las administraciones y al propósito de ciudades como Madrid, que tiene el compromiso social de mejorar la calidad de vida, contando con la seguridad en la movilidad de las personas que viven, trabajan, o visitan la ciudad y con una respuesta profesional ante las consecuencias de los siniestros viales.

Los servicios de emergencia están en constante mejora con objeto de crear valor público, en la movilidad segura, desarrollando proyectos, planes y programas, y estableciendo compromisos de servicios con la ciudadanía como se muestran en la Carta de Servicios de Seguridad Vial de Madrid.

Para la generación de este valor público, se tiene presente a todas las partes interesadas en la seguridad vial, ya que es una cuestión social que requiere la implicación de todos. Este modo de entender la seguridad vial permite que exista una constante coordinación de los servicios de emergencia con todas las administraciones públicas competentes, así como con empresas y organizaciones sociales con el fin de adoptar criterios de seguridad vial en sus cadenas de valor.

El [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#), Marco de referencia de actuación del Ayuntamiento de Madrid.



"La Estrategia de Seguridad Vial de Madrid 2021-2030 es consolidar una cultura de la movilidad segura, para que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por siniestros de tráfico en el año 2050"



NUESTRA CARTA DE SERVICIOS DE SEGURIDAD VIAL, PERMITE ESTABLECER COMPROMISOS COORDINANDO LOS SERVICIOS PÚBLICOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL URBANA.

La Carta de Servicios de Seguridad Vial se convierte en una **herramienta de calidad y mejora continua** de los servicios públicos municipales relacionados con la seguridad vial, **establece unos estándares de calidad** con las personas destinatarias y pretende ofrecer una atención flexible, integral, rápida y eficaz.

Asimismo, esta Carta de Servicios **trabaja en línea con la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible**, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y adoptada por parte de los líderes mundiales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todas las personas, mediante procesos interconectados e interdependientes en los diferentes ámbitos territoriales.

Esta Carta se alinea con los Objetivos 3 y 11, relacionados con la Seguridad Vial:

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 graves 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 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, los niños y las niñas, las personas con discapacidad y las personas de edad.

La [Carta de Servicios de Seguridad Vial - Ayuntamiento de Madrid](#) pretende, entre otros, los siguientes objetivos:

- **Fomentar la prevención** como elemento de garantía frente a la siniestralidad vial.
- **Promover la formación, concienciación y educación** sobre una movilidad segura, con especial atención a los colectivos vulnerables.
- **Mejorar los tiempos de respuesta** y de atención en los siniestros viales.
- **Reducir la tasa de siniestralidad y victimización** por siniestros viales.
- **Analizar e investigar la siniestralidad vial y siniestralidad laboral vial.**
- **Promover la participación** ciudadana y de todas las partes interesadas.
- **Aumentar el grado de satisfacción de la ciudadanía** con los servicios prestados.
- **Fomentar el compromiso** en la prestación de los servicios públicos.
- **Prestar un servicio global**, mejorando la coordinación de los servicios.
- **Facilitar datos a la ciudadanía y partes interesadas** sobre la seguridad vial.
- **Ofrecer transparencia en la gestión** y en la prestación del servicio.

Desarrollamos actuaciones correctas y coordinadas frente a siniestros viales.

En el contexto de la actuación operativa relacionada con **actuaciones como primeros respondientes**, se destacan actuaciones relacionadas con Atención y auxilio a las víctimas de





Siniestros viales, unas actuaciones que a la vez son compromisos de servicios dentro de un despliegue operativo integral:

Como premisas generales a la hora de actuar en los siniestros viales:

- Se acude de forma prioritaria señalizando y regulando el tráfico en todas aquellas intervenciones relacionadas con siniestros viales que se produzcan dentro del término municipal de Madrid.
- Se recogen y custodian los vehículos siniestrados (motos, bicis, vehículos sin servicio de grúa)

Respecto a la coordinación de los servicios intervinientes:

- Se atienden los siniestros viales, identificando y desplegando los recursos necesarios de forma coordinada.

Además de proporcionar un entorno de seguridad necesario para el salvamento y rescate de víctimas de siniestros viales:

- Se detecta la existencia de víctimas y su estado, realizar maniobras de rescate, movilización y entrega a servicios sanitarios.
- Se detecta y evalúan los riesgos derivados del siniestro (incendio / riesgo de propagación, derrame de combustible, etc.)
- Se controlan los riesgos derivados de los vehículos implicados (airbag, baterías, gas...)
- Se eliminan elementos de las vías afectados por el siniestro, minimizando el impacto de este en la actividad ciudadana.

Para proporcionar la atención sanitaria necesaria de urgencias y emergencias en las vías de la ciudad de Madrid:

- Se asiste a todas las personas que sufren un siniestro vial, con una atención médica especializada.
- Se atiende psicológicamente a las víctimas secundarias, tanto en el lugar de los siniestros como la posibilidad de acudir al domicilio.
- Se traslada al hospital de destino más adecuado a la patología de las personas atendidas.
- Se da información sobre los trámites a seguir: seguros, retirada de grúa, etc.

Finalmente, y para investigar los siniestros viales e instruir el atestado:

- Se investigan todos los siniestros viales que normativamente lo requieren.
- Se elaboran atestados y se remiten al órgano judicial.



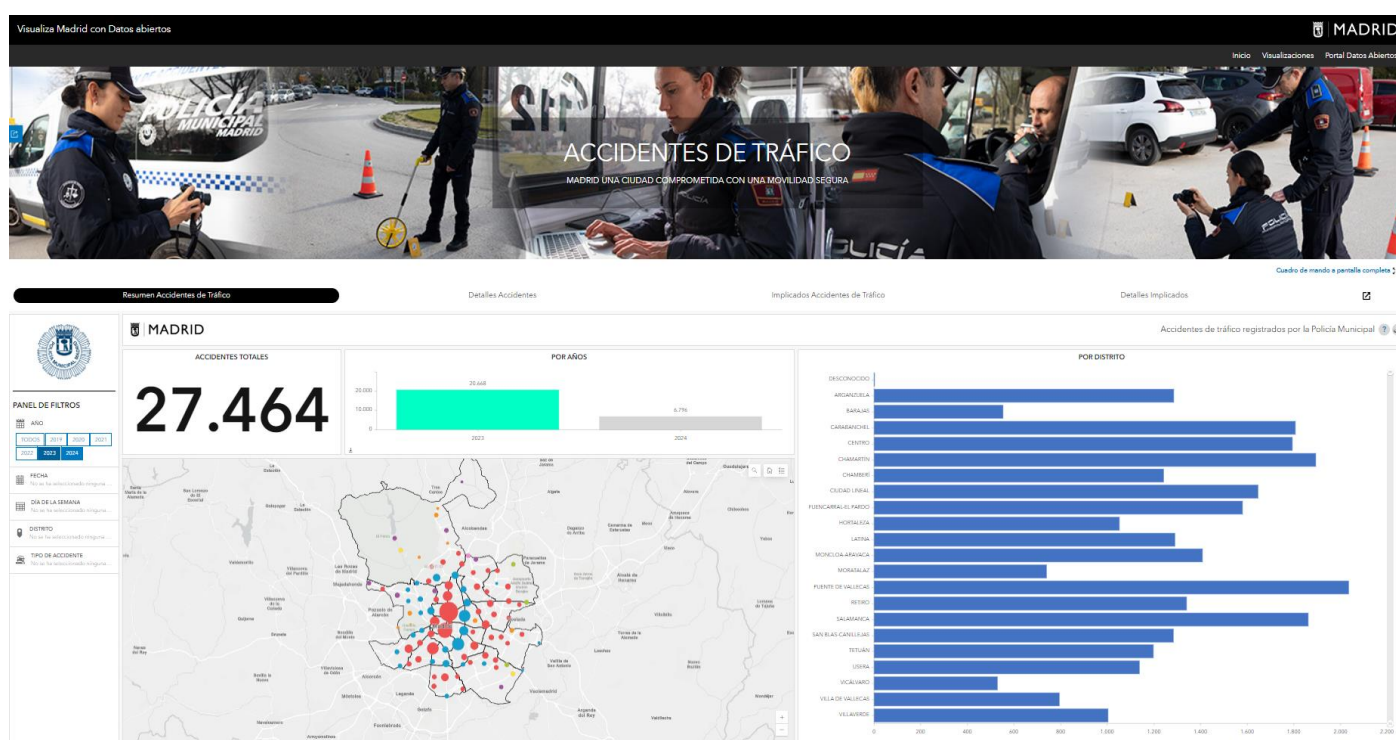
"Sumamos valor público generando y compartiendo conocimiento"



LA PUBLICACIÓN ACTIVA DE NUESTROS RESULTADOS, NOS PERMITE RENDIR CUENTAS A LA SOCIEDAD FACILITANDO DATOS EN FORMATO REUTILIZABLE.

A través del Portal de Visualizaciones "[Visualiza Madrid con Datos Abiertos](#)", el Ayuntamiento de Madrid pone a disposición de la ciudadanía y grupos de interés una visualización realizada con datos abiertos de Siniestros viales de la Ciudad de Madrid.

Además, mensualmente se publica información activa de las actuaciones desarrolladas por todas las Comisarías, mostrando resultados de los diferentes procesos operativos.



NOS SENTIMOS ORGULLOS DE NUESTROS CASOS DE ÉXITO EN LA ATENCIÓN A SINIESTROS VIALES

Los servicios de emergencia de la Ciudad de Madrid tienen una marcada vocación de servicio público, lo que les hace conscientes de su gestión y respuesta en la intervención de los siniestros viales, permitiendo mejorar las condiciones de las personas tras estos y además ayudar a la solucionar problemas, garantizando la calidad de vida.

Los servicios de emergencia son conscientes y por ello prestan especial atención a estos traumatismos que pueden tener plazos críticos: tal y como publica la OMS, "pocos minutos de demora pueden impedir que se salve una vida". Para mejorar la atención posterior a las colisiones, es necesario asegurarse de que la ciudadanía va a alertar a tiempo, se da acceso a



tiempo a la atención prehospitalaria de calidad y que la continuidad de cuidados tras el traslado se realizará en hospitales adecuados a las lesiones que presentan las víctimas. Para ello hay que contar con adecuados programas de formación a la ciudadanía que alerta y garantizar la mejor competencia de los profesionales sanitarios que asisten, mediante programas de formación especializada.

La Coordinación de los servicios de emergencia, uno de los propósitos del Plan de Seguridad Vial, permite abordar la seguridad vial urbana de manera holística. Por ello, se ha requerido la participación de múltiples sectores. Trabajar de forma integral, con sentido de pertenencia gracias a la apropiación de valores institucionales como son la honestidad, el respeto y el compromiso, y hacerlos propios, hace que el propósito inspiracional igualmente sea común.

En el marco de la Seguridad Vial Urbana, y de forma concreta en los siniestros viales, está orientado a reducir las muertes por siniestros viales y proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacios públicos **como actores directos y primeros intervinientes tras un Siniestro Vial en la Ciudad de Madrid**, permitiendo que las actuaciones conjuntas **mejoren la calidad de vida de los lesionados de tráfico**.

Los servicios de emergencia son conscientes del compromiso que representa ser agentes de cambio en la seguridad vial urbana, inspirando de manera positiva a las entidades y comunidades, y liderando el constante impulso necesario para avanzar juntos hacia una movilidad segura.

Precisamente, son estos casos de éxito y esta forma de trabajo integral y coordinado como la actuación bajo el paradigma de "Incidente Único". Los datos estadísticos muestran todos los siniestros viales ocurridos en la Ciudad de Madrid, así como los resultados. Estos representan casos de éxito donde las personas puedan entender los beneficios de contar con unos servicios de emergencia excelentes, gracias a los esfuerzos que se ponen diariamente para que sean más eficaces y eficientes en todos sus procesos.

EJEMPLO DE CASO DE ÉXITO DE TRABAJO COORDINADO DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA DE LA CIUDAD DE MADRID EN EL MARCO DE LA SEGURIDAD VIAL URBANA

Con objeto de establecer el anonimato y adecuar las posibles publicaciones a la Ley de Protección de datos, se menciona a modo de ejemplo, a uno de los casos de éxito que, gracias a una coordinación operativa integral, permitió un tratamiento de las personas heridas de forma rápida y coordinada.

vicealcaldía, portavoz, seguridad y emergencias MADRID		POLICÍA MUNICIPAL Madrid	
UNIDAD DE POLICÍA JUDICIAL DE TRÁFICO			
EQUIPO INSTRUCTOR		IT-36	
1005.4		9103.0	
ATESTADO INSTRUIDO POR CONDUCIR BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL /TAAE SUPERIOR A 0,60 MG/L			
MOMENTO	GRAVEDAD	REFERENCIA	
Fecha: 25-03-2021	Heridos: 10		
Hora: 17:00	Muertos: 0	AT-2021S004742	
LUGAR			
AVDA. MEDITERRANEO, 41			
CLASE			
COLISIÓN MÚLTIPLE			



En caso de requerirse la comprobación de esta u otras evidencias, se pondrían a disposición del jurado para su valoración, junto con aquellos otros casos o información que, bajo el marco de, les permita comprobar la evidencia presentada como evidencia para el premio y sirvan además como buena práctica para para su conocimiento y evaluación.

Tal y como se explicaba en nuestro marco de actuación integral, ante un siniestro vial con personas heridas, bajo el paradigma de "Incidente Único" son coordinadas desde el Centro Integrado de Seguridad y Emergencias de Madrid CISEM, esto permite atender de forma rápida, eficaz y eficiente este tipo de siniestros y, además, garantizar una actuación integral de acuerdo con las necesidades del incidente.

Por ello, si a una actuación operativa rápida y correcta, se le suma la integración de todos los servicios que permiten realizar una intervención integral de atención y auxilio a las víctimas de siniestros viales, saber cómo actuar, y crear un entorno seguro para víctimas, su entorno e intervinientes en caso de siniestro vial, genera un valor de éxito que repercute de forma exponencial en la **mejora de la calidad de vida de los lesionados de tráfico.**



Siguiendo este proceso de actuación el caso presentado, muestra las fases de Atención y auxilio a las víctimas, investigación y estudio y comunicación.

Todo comienza con el conocimiento del hecho a las 16:42h, se pone en marcha el proceso de atención y auxilio a las víctimas, y tal y como se muestra en este ejemplo, a las 22h finaliza la comparecencia de los agentes actuantes.

"Actuar rápido y de forma coordinada permite una atención excelente, que repercute de forma exponencial en la mejora de la calidad de vida de los lesionados de tráfico."

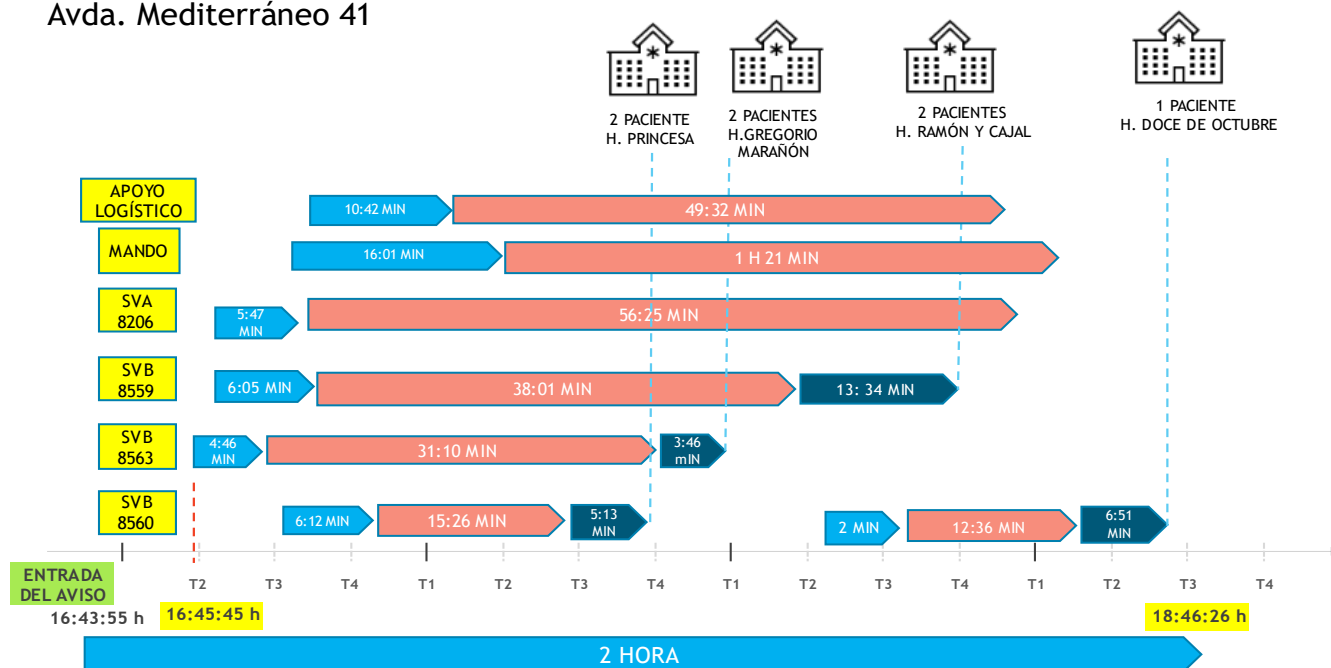


Dentro de este proceso de actuación integral y coordinada, se muestra la alineación operativa de los servicios de emergencia de la Ciudad de Madrid, con la llegada de los equipos sanitarios en menos de tres minutos, de los equipos de atestados en menos de 10 minutos, el traslado de las personas heridas a diferentes hospitales de referencia y finalmente la comparecencia como elemento necesario para el atestado, comunicando el mismo a las partes interesadas.



Cronología siniestro vial (25/3/2021). SAMURProtección Civil

Avda. Mediterráneo 41





9. CONSIDERACIONES FINALES

Además de la **normativa europea, estatal, autonómica y municipal**, que son una referencia obligatoria para el desarrollo competencial de la Seguridad Vial en la Ciudad de Madrid, **la estrategia ambiental Madrid 360** define los objetivos e identificación de las acciones específicas a implantar en los próximos años, para transformar Madrid en una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y de movilidad, y precisamente en este marco, **la seguridad vial urbana se desarrolla dentro de un eje estratégico específico.**

En el marco de la Seguridad Vial, en la ciudad de Madrid **se combinan las tradicionales políticas de fomento de la movilidad sostenible** (mejora de la oferta peatonal, ciclista y de transporte público), **con prácticas más innovadoras sustentadas en la intermodalidad y las nuevas tecnologías.** El madrileño, dispone de un amplio abanico de posibilidades para desplazarse que permiten que, para cada trayecto, pueda optar por la solución óptima, y fruto de ello, se han de implementar nuevos modos de actuación integral que permitan garantizar la seguridad de las personas que utilizan las vías.

Entre estos **modos de actuación integral**, se encuentra la actuación en siniestros viales con heridos, donde a modo de **"incidente único"** los servicios de emergencia actúan como un único equipo de intervención dentro de las competencias y funciones de cada uno de los cuerpos.

En caso de los siniestros viales, se trata de un modelo de actuación que orienta las actuaciones bajo criterios de eficacia y eficiencia operativa e integral, lo que permite **mejoras en la calidad de vida de los lesionados de tráfico y de su entorno.**

Precisamente **con la Visión Cero** y este marco de actuación, se persigue que, si bien todos los siniestros viales no son prevenibles, se dirija la atención hacia la prevención de lesiones graves o mortales.



"Nuestro objetivo es reducir en un 50% el número de fallecidos y víctimas graves en siniestros viales en el próximo decenio"



Este convencimiento y compromiso se plasma en diferentes áreas del Ayuntamiento de Madrid con el objeto de adecuar la política de seguridad vial con el Marco Europeo en esta materia, y, por **tanto, alinear las actuaciones y Planes al paquete de medidas** entre los que destacan como objetivos, **la reducción del número de personas fallecidas o heridos graves por siniestros viales**.

En los cuerpos encargados de la Seguridad Vial y aquellos servicios de emergencia que actúan de forma coordinada en los Siniestros viales, existe **una misma mentalidad**, y esta, tal y como se desarrolla en el Plan de Seguridad Vial 2021 – 2030, se basa en el **objetivo “Visión Cero”**.

Mediante un servicio coordinado de emergencias, se trabaja en un proceso continuo que abarca desde la prevención, hasta la comunicación activa en los portales de datos abiertos en un marco de trabajo integral y comprometido con el valor público y la rendición de cuentas a la ciudadanía.

Dentro de este Marco de trabajo de mejora continua, se aplican medidas y actuaciones dentro del entorno conceptual de **“Sistema Seguro” definido en el Marco de la Unión Europea** en materia de seguridad vial y, es por ello, por lo que se pone énfasis en comprobar que los vehículos que circulan por las vías y calles de la ciudad de Madrid, así como las infraestructuras sean seguras, que se haga un uso seguro de las mismas (velocidad, conducción en estado sobrio, uso de cinturones de seguridad, cascos y otras medidas) y que en la atención tras los siniestros viales se siga un ciclo de mejora continua.

Precisamente en el marco de la presentación a este premio, destacan diferentes acciones y actuaciones producto del Plan Estratégico, como la **actuación bajo el paradigma de “incidente único”**, donde los servicios de emergencia del Ayuntamiento de Madrid trabajan de forma rápida y coordinada como **actores directos y primeros intervinientes** tras un Siniestro Vial en la Ciudad de Madrid, todo ello con el objeto de **mejorar en la calidad de vida de los lesionados de tráfico**.

Todos estos esfuerzos se desarrollan diariamente de forma intensiva y continua, y en ocasiones, de forma cooperativa con todas las partes interesadas, mostrando un compromiso real con un desarrollo de una seguridad vial urbana segura y sostenible donde está presente de forma continua, la prevención y mitigación de los fallecimientos y lesiones graves.

Por todo ello presentamos nuestro [Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 de la Ciudad de Madrid](#) “ **comprometidos con la seguridad vial urbana**”, como eje vertebrador de la Seguridad Vial urbana en la Ciudad de Madrid, mostrando nuestro compromiso con el marco europeo y alineación con la Carta de Seguridad Vial Europea, además de la continuidad temporal tomando como referencia el horizonte y visión 0 víctimas para el año 2050.

