



INFORME DE SEGUIMIENTO

Octubre 2024

Valoración del grado de desarrollo del
Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero



INFORME DE SEGUIMIENTO

Octubre 2024

Valoración del grado de desarrollo del
Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero

INFORME DE SEGUIMIENTO

El objetivo del presente informe es realizar una valoración de los logros alcanzados en los primeros años de aplicación del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero.

Para ello se ha analizado el grado de ejecución, durante los años 2022 y 2023, de las medidas inicialmente planteadas y englobadas en los 10 grandes retos establecidos.



Tabla 1. Objetivos parciales relacionados con los 10 grandes retos establecidos.

RETO		OBJETIVO
1	Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones.	• Reducir un 25% el número de peatones atropellados en vías interurbanas y travesías.
2	Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas.	• Conseguir un aumento de la movilidad ciclista en entornos urbanos sin aumentar el número de fallecidos y heridos graves. • Reducir en un 25% el número de ciclistas atropellados en vías interurbanas y travesías.
3	Visión cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas.	• Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves. • Reducir en un 25% el número de motociclistas y usuarios de ciclomotor involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.
4	Programa de mejora de actitudes hacia la visión cero.	• Reducir un 25% la representatividad de la velocidad inadecuada en los factores concurrentes de los accidentes. • Reducir un 25% la representatividad del consumo de alcohol y drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros. • Reducir un 25% la representatividad de las distracciones como factor concurrente. • Reducir un 25% los accidentes con víctimas asociados a la siniestralidad vial laboral.
5	Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).	• Conseguir una reducción anual de siniestralidad y víctimas en el conjunto de los TCA. • Análisis del 100% de los TCA identificados periódicamente.
6	Visión cero en la siniestralidad por salida de vía: plan de carreteras que perdonan.	• Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por salidas de vía.
7	Visión cero en los choques frontales y frontolaterales.	• Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por choques frontales y frontolaterales.
8	Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes.	• Reducir progresivamente el Índice de Peligrosidad (accidentes con víctimas en relación al tráfico) y el Índice de Mortalidad (fallecidos en relación al tráfico) en las vías de titularidad de la Xunta de Galicia. • Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves en intersecciones y accesos.
9	Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas.	• Optimizar la asistencia a las víctimas de siniestros.
10	Acciones específicas centradas en grupos de especial riesgo o vulnerabilidad.	• Realizar al menos 10 acciones anuales orientadas a grupos objetivo.

Índice

1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN GALICIA	5
1.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	5
1.1.1 ANTECEDENTES	5
1.1.2 CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO Y ESPAÑOL	5
1.1.3 EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN ESPAÑA.....	6
1.2 EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN GALICIA.....	9
1.2.1 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS.....	9
1.2.2 FALLECIDOS.....	9
1.2.3 HERIDOS GRAVES	11
1.3 EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN LA RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE GALICIA (RAEGA).....	12
1.3.1 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS.....	12
1.3.2 FALLECIDOS.....	13
1.3.3 EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE FALLECIDOS POR PROVINCIA.....	13
1.3.4 HERIDOS GRAVES.....	14
1.3.5 HERIDOS LEVES.....	14
1.3.6 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO.....	15
1.3.7 ÍNDICES DE PELIGROSIDAD Y MORTALIDAD	16
1.3.8 LA SINIESTRALIDAD POR ZONAS EN LA RED AUTONÓMICA.....	17
1.3.9 LA SINIESTRALIDAD DE LOS USUARIOS VULNERABLES.....	19
2. ANÁLISIS DE EVOLUCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2022-2025. VISIÓN CERO	23
2.1 ANTECEDENTES	23
2.2 GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS RETOS Y ACCIONES.....	25
2.3 EVALUACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE LOS RETOS.....	33
3. CONCLUSIONES	42

1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN GALICIA

1.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

1.1.1 ANTECEDENTES

Desde el Banco Mundial hasta las Naciones Unidas, sin olvidar a la Comisión Europea, coinciden en que, para mejorar la seguridad vial, es imprescindible la definición consensuada de objetivos concretos y ambiciosos, así como la evaluación continua de los progresos logrados.

Con este objetivo principal, la Xunta de Galicia puso en marcha sucesivos Planes de Seguridad Vial en los últimos años (PSVG 2006-2010, PSVG 2011-2015, PSVG 2016-2020), así como el presente Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, todos ellos marcados por el deseo y la necesidad de adaptar la política de seguridad a la evolución de la movilidad, al contexto internacional y nacional, así como a la obligatoriedad de dar respuesta a las demandas de los ciudadanos en cuanto a una movilidad segura, sana y sostenible.

A pesar de que el ámbito de actuación de la Xunta de Galicia se limita a la red autonómica de carreteras, el objetivo del Plan se planteó desde una perspectiva global, es decir, tomando como indicadores de referencia las tasas de fallecidos y heridos graves por millón de habitantes correspondientes a las cifras de siniestralidad registradas en todas las carreteras de la Comunidad Autónoma y no sólo en las de competencia autonómica.

Uno de los objetivos principales del Plan de Seguridad Vial 2022-2025 es la Visión Cero, persiguiéndose así alcanzar la eliminación de fallecidos y heridos graves registrados en siniestros de tráfico en el año 2050.

1.1.2 CONTEXTO MUNDIAL, EUROPEO Y ESPAÑOL

A lo largo de las últimas décadas, la Unión Europea y Naciones Unidas plantearon un objetivo ambicioso, pero realizable para muchos países y comunidades autónomas: reducir el número y la gravedad de los accidentes, de gran utilidad para los países con necesidades de fortalecimiento institucional en materia de seguridad vial.

En concreto, la Asamblea General de Naciones Unidas proclamaba, en su resolución del 31 de agosto de 2020, el periodo 2021-2030 como **Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial**.

Tal y como se recoge en la Declaración de La Valeta de 2017, en la que los Estados Miembros de la UE se comprometieron a darle continuidad con el objetivo final de la **Visión Cero para el año 2050**, pero con metas alcanzables durante el decenio 2021-2030, siendo el principal **objetivo para 2030 la reducción a la mitad del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico**.

El marco de las políticas de la UE en materia de seguridad vial para el período 2021-2030 se basa en el enfoque del «**Sistema Seguro**». En España, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico, se asentaba sobre los principios del Sistema Seguro. Posteriormente, se presentó la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 cuya misión es *"reducir el número de accidentes de tráfico y personas víctimas en las vías públicas de España, mediante el impulso y la coordinación de las acciones y resultados de todos los actores implicados en el ámbito de la movilidad segura" y "crear una cultura de la movilidad segura que nos haga avanzar en el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por accidentes de tráfico en el año 2050, así como a contribuir a los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad"*.

Por todo ello, el **Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025** se concibe como un instrumento de planificación alineado con las actuales políticas en materia de seguridad vial en el contexto mundial, europeo y nacional.

En este sentido, las acciones contempladas en el Plan 2022-2025 se basan en gran medida en aquellas que fueron realizadas con éxito en Planes anteriores, demostrando su eficacia en la mejora de la seguridad vial, complementadas por nuevas iniciativas que buscan reforzar aquellos aspectos no cubiertos por las medidas existentes o cuyos resultados no alcanzaron las metas previstas inicialmente.

1.1.3 EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN ESPAÑA

Galicia se situó entre las comunidades autónomas con menos de 5000 accidentes con víctimas en tramos urbanos e interurbanos en el año 2022 (con un total de 4.493, lo que supone una tasa del 0,64% respecto a su población total). Sin embargo, otras comunidades como Andalucía, Castilla y León y Cataluña están muy por encima de esa cifra, llegando a tasas del 1,41%, 1,34% y 1,14%, respectivamente.

Por provincias, Ciudad Real y León son las que presentan un menor número de accidentes con víctimas respecto a su población en el año 2022 (con un 0,08% y un 0,11%, respectivamente). Las provincias que presentan los valores más elevados son: Melilla y Ceuta, con un 0,35% y un 0,31%, respectivamente, seguidas de Barcelona y Lleida (con un 0,30% cada una de ellas).

En el caso de las provincias gallegas, Ourense (0,14%), Lugo (0,14%) y A Coruña (0,15%) presentan tasas inferiores a la media española (0,18%), mientras que Pontevedra (0,21%) se sitúa por encima de la media española en la relación entre el número de accidentes con víctimas en tramos urbanos e interurbanos respecto de la población, en el año 2022.

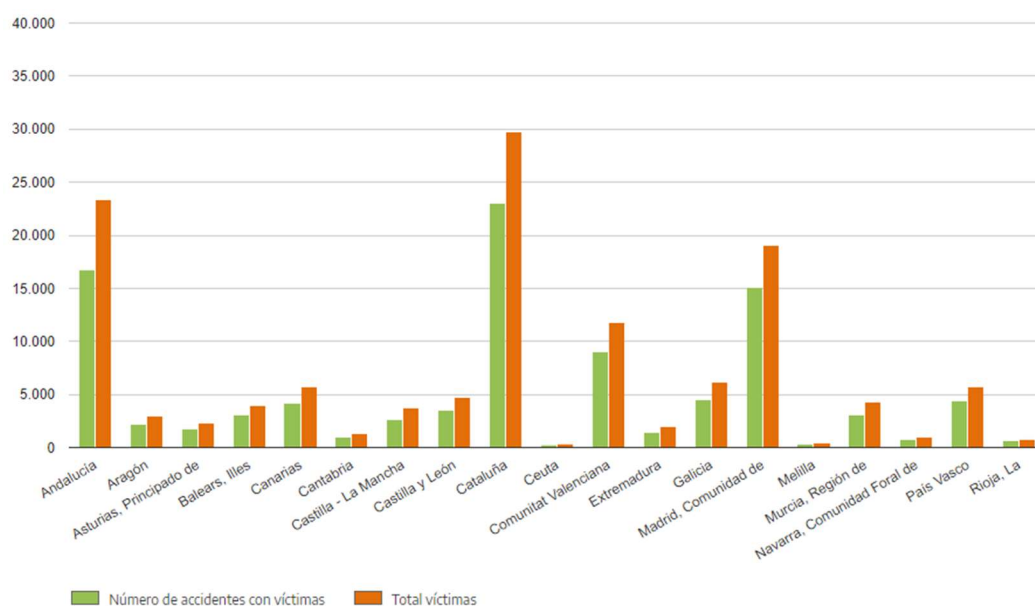


Gráfico 1. Número de accidentes con víctimas y número total de víctimas por Comunidad Autónoma en vías interurbanas y urbanas en el año 2022. Fuente: app.fomento.gob.es

Considerando el periodo de análisis 2011-2022, se puede apreciar una notable diferencia en el número de en accidentes de tráfico en vías urbanas e interurbanas para cada una de las diferentes Comunidades Autónomas:

Tabla 2. Incremento en el número de accidentes con víctimas en vías urbanas e interurbanas entre los años 2011 y 2022. Fuente: app.fomento.gob.es. Elaboración propia.

Comunidad Autónoma	Δ 2022 - 2011
Andalucía	43,6%
Aragón	6,8%
P. Asturias	-5,5%
I. Balears	53,7%
Canarias	124,0%
Cantabria	45,4%
Castilla - La Mancha	-3,4%
Castilla y León	-19,4%
Cataluña	1,2%
C. Valenciana	22,7%
Extremadura	8,3%
Galicia	39,1%
C. Madrid	8,1%
R. Murcia	401,8%
C. Navarra	101,0%
País Vasco	-4,0%
La Rioja	0,5%

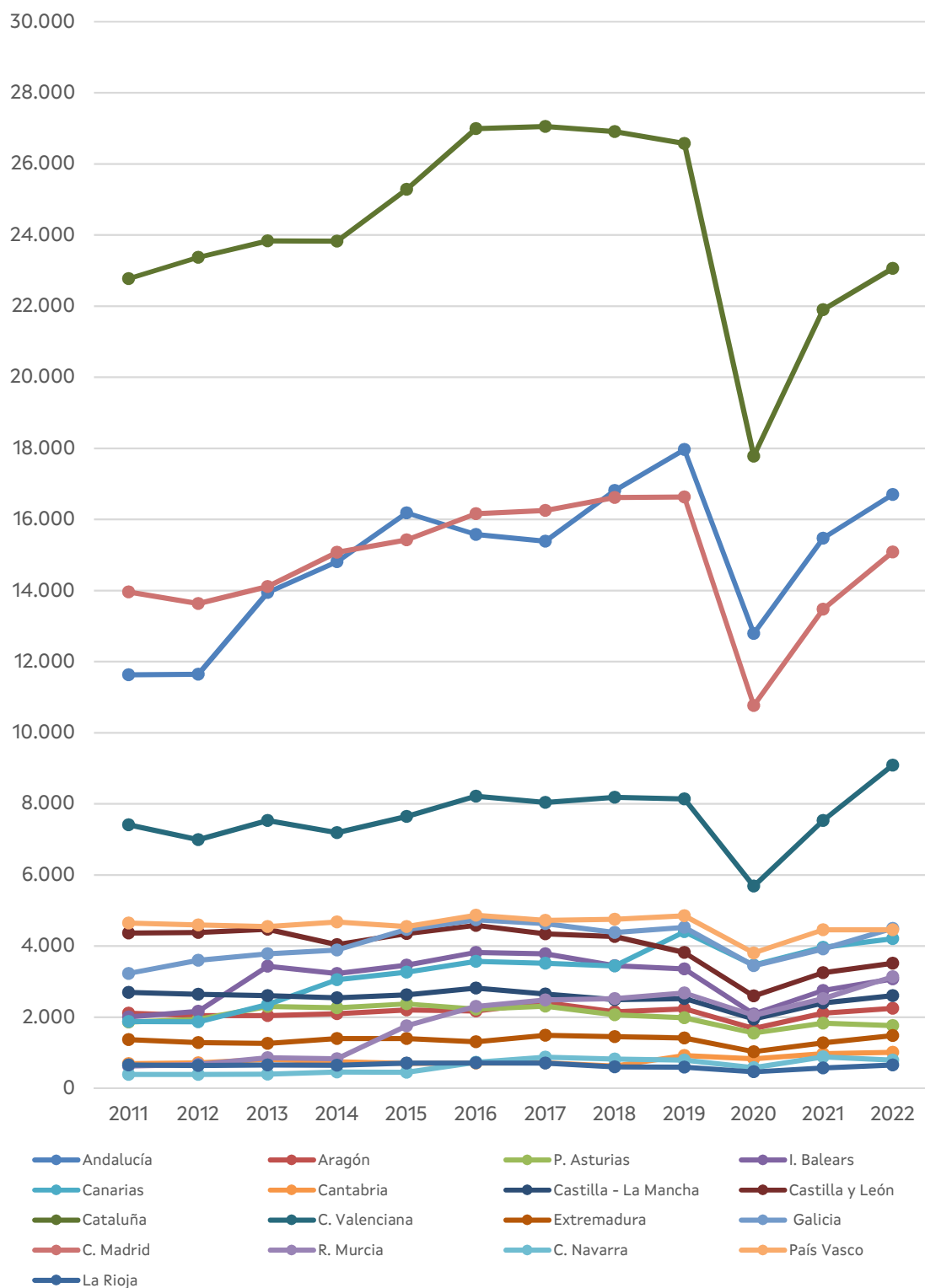


Gráfico 2. Evolución del número de accidentes con víctimas en vías urbanas e interurbanas entre los años 2011 y 2022. Fuente: app.fomento.gob.es. Elaboración propia.

1.2 EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN GALICIA

1.2.1 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

En cuanto al número de accidentes con víctimas que se ha producido en Galicia, se observa en el siguiente gráfico la evolución positiva en cuanto a la reducción del 31,8% experimentada en 2023 con respecto al año 2001.

El importante descenso registrado en el año 2020 hay que contextualizarlo dentro de la situación derivada de las restricciones de movilidad debido a la pandemia del COVID-19. Teniendo en cuenta estos datos, a partir del año 2020 se ha registrado un incremento anual progresivo en el número de accidentes con víctimas.

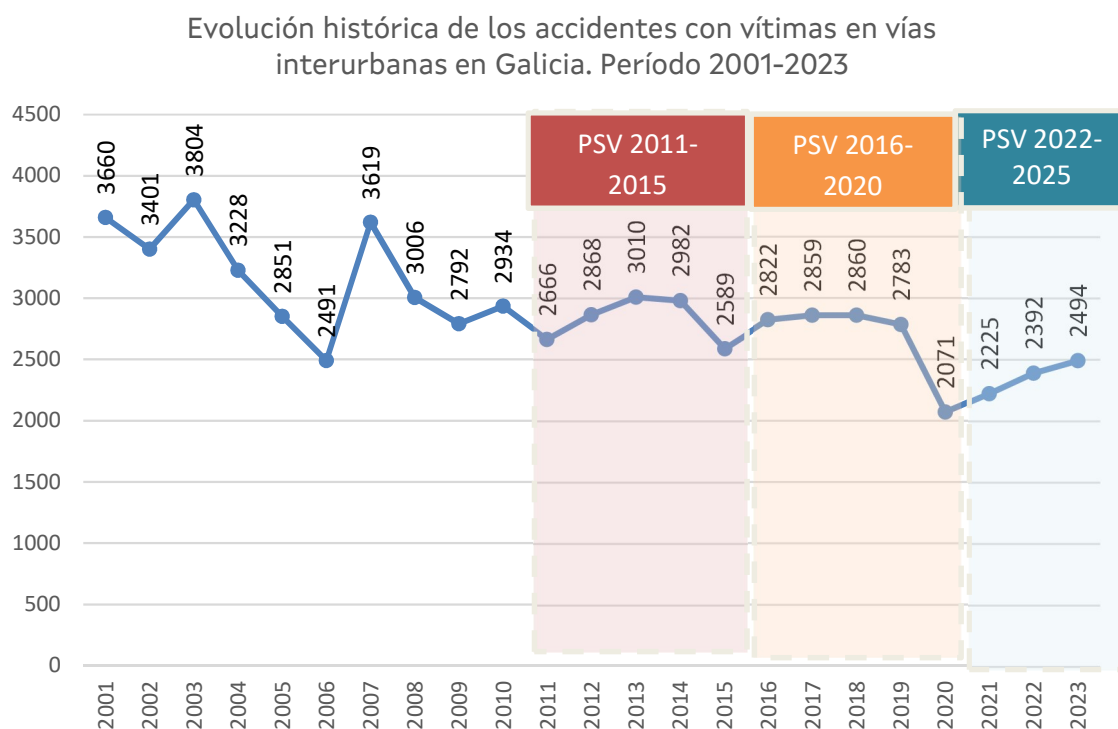


Gráfico 3. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas en Galicia. Fuente: Anuario estadístico de accidentes de la DGT.

1.2.2 FALLECIDOS

El número de fallecidos en carreteras muestra una evolución positiva de manera continuada a lo largo de los últimos 20 años, ya que, salvo excepciones concretas, la reducción del número de fallecidos en las carreteras en Galicia se mantiene de forma progresiva.

Es importante señalar la continuidad en el descenso de la mortalidad de los accidentes desde la existencia del primer Plan de Seguridad Vial, debido al esfuerzo continuado que requiere reducir las cifras de manera continua y progresiva año a año.

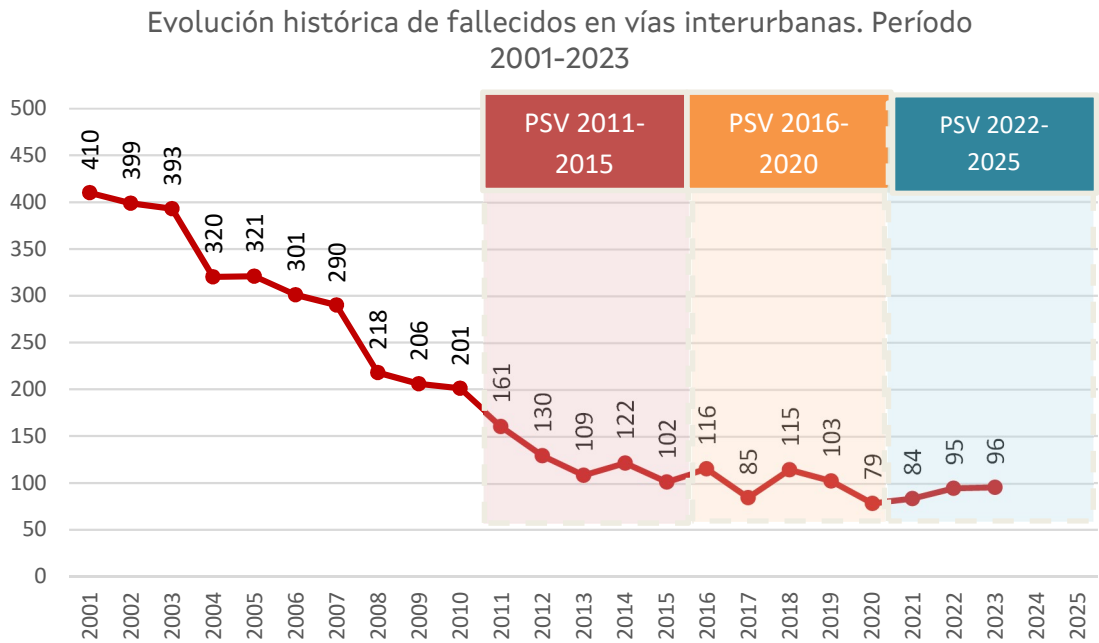


Gráfico 4. Evolución del número de fallecidos en vías interurbanas a 30 días en Galicia. En el año 2020 el dato es de fallecidos a 24 horas. Fuente: Anuario estadístico de accidentes de la DGT.

1.2.2.1 Evolución del número de fallecidos por provincia

En relación con la evolución de los fallecidos entre los años 2011 y 2023 en cada provincia, Lugo y A Coruña fueron las provincias que registraron el mayor descenso, alcanzando un 51% y un 44% de reducción, respectivamente, seguidas de Pontevedra (37%) y Ourense (26%).

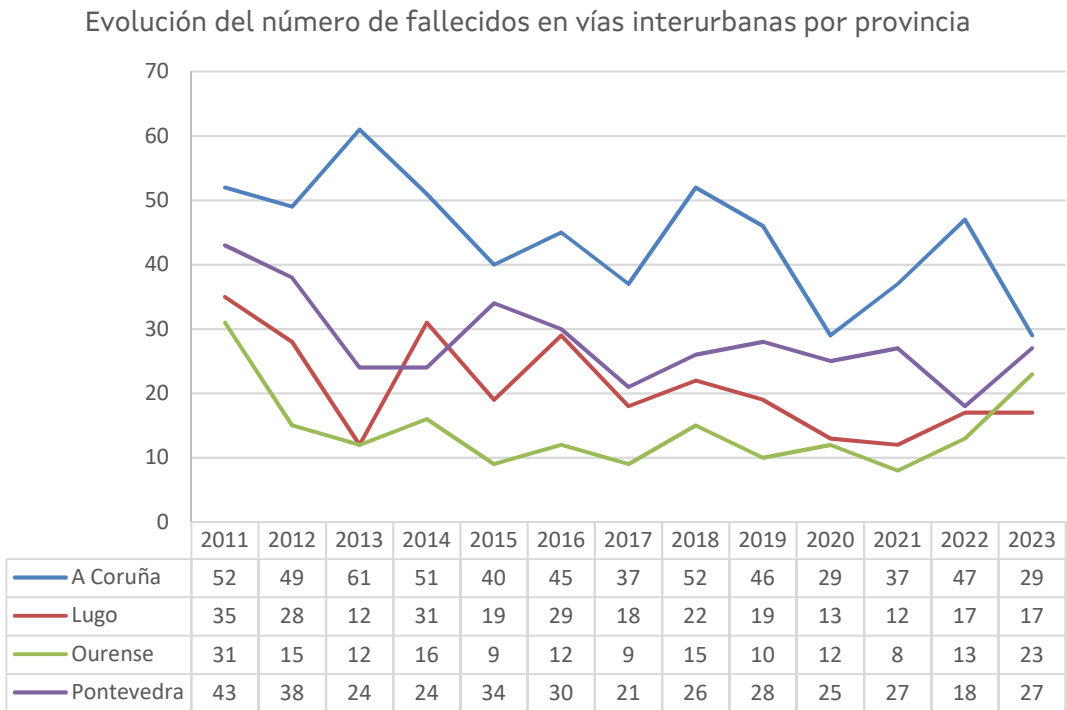


Gráfico 5. Evolución del número de fallecidos en vías interurbanas por provincia en Galicia. Fuente: Anuario estadístico de accidentes de la DGT.

1.2.3 HERIDOS GRAVES

Entre los años 2001 y 2023, Galicia experimentó un descenso del 82% en el número de heridos graves, siendo el valor de 297 el mínimo registrado en el año 2021.

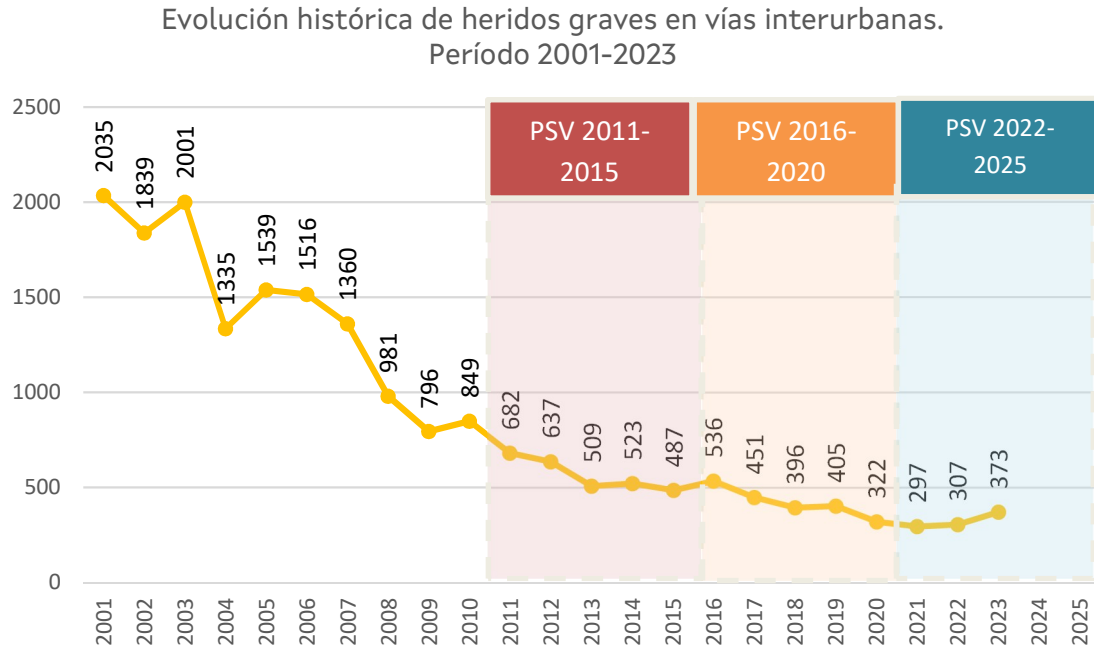


Gráfico 6. Evolución del número de heridos graves en vías interurbanas en Galicia. Fuente: Anuario estadístico de accidentes de la DGT.

1.3 EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN LA RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE GALICIA (RAEGA)

1.3.1 ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

Entre los años 2011 y 2023, en la Red Autónoma de Estradas de Galicia (RAEGA) se registró un descenso de la siniestralidad vial del 2%.

Evolución de la accidentalidad con víctimas en vías interurbanas en la RAEGA

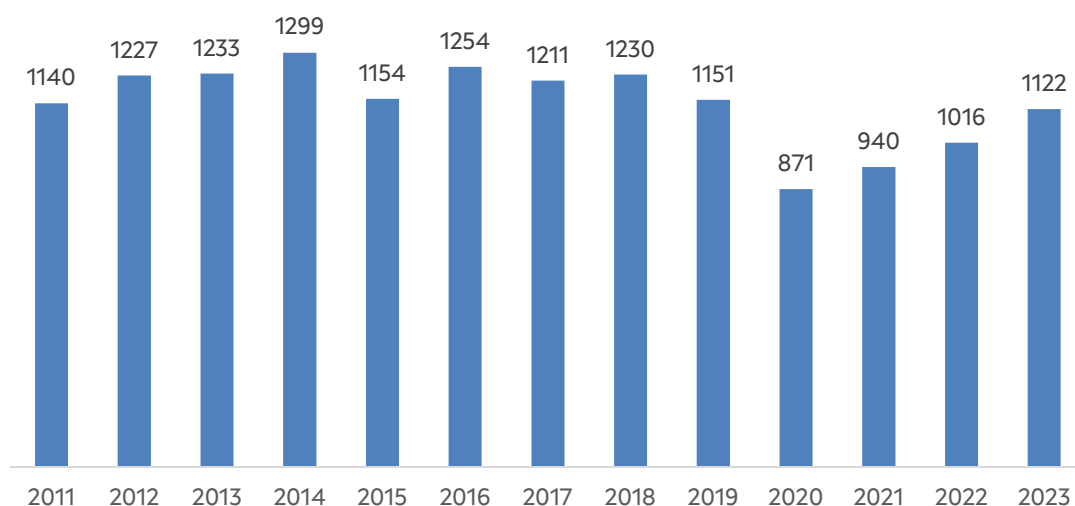


Gráfico 7. Evolución de los accidentes con víctimas en vías interurbanas en la red autonómica de carreteras de Galicia.

Respecto a la evolución de la accidentalidad por provincias en la RAEGA, A Coruña y Ourense registran un aumento en el número de accidentes en 2023 respecto a 2011, pasando de 362 a 497 y de 50 a 86, respectivamente. En el caso de Lugo y Pontevedra, en cambio, se produjo un descenso en 2023 respecto a 2011, pasando de 98 a 81 accidentes y de 630 a 458, respectivamente.

Evolución de la accidentalidad con víctimas en vías interurbanas la RAEGA

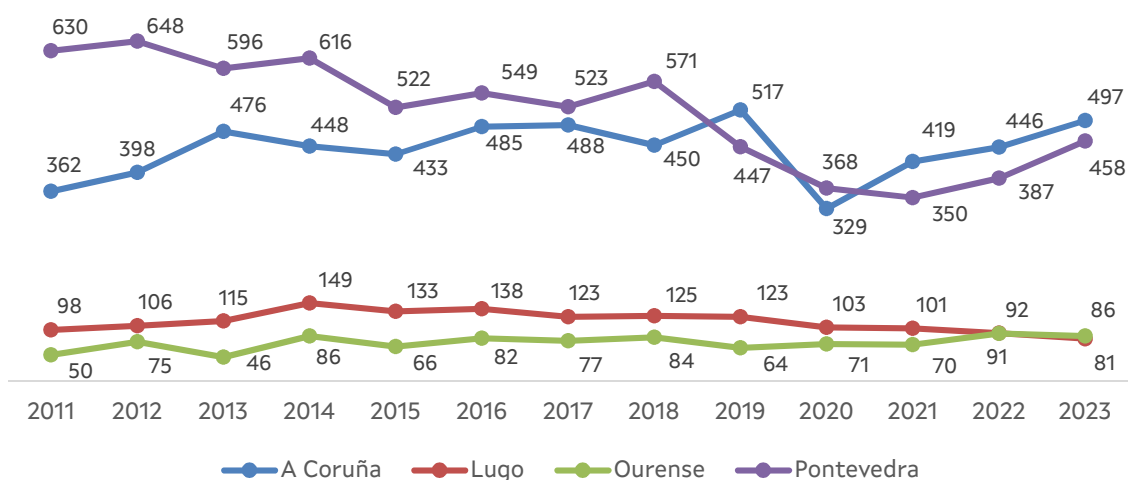


Gráfico 8. Evolución de los accidentes con víctimas por provincias en vías interurbanas en la red autonómica de carreteras de Galicia.

1.3.2 FALLECIDOS

En cuanto al número de fallecidos en la RAEGA, es importante señalar el descenso de la mortalidad registrado desde el año 2014. A pesar del ligero aumento registrado desde el año 2020, la línea de tendencia es decreciente.

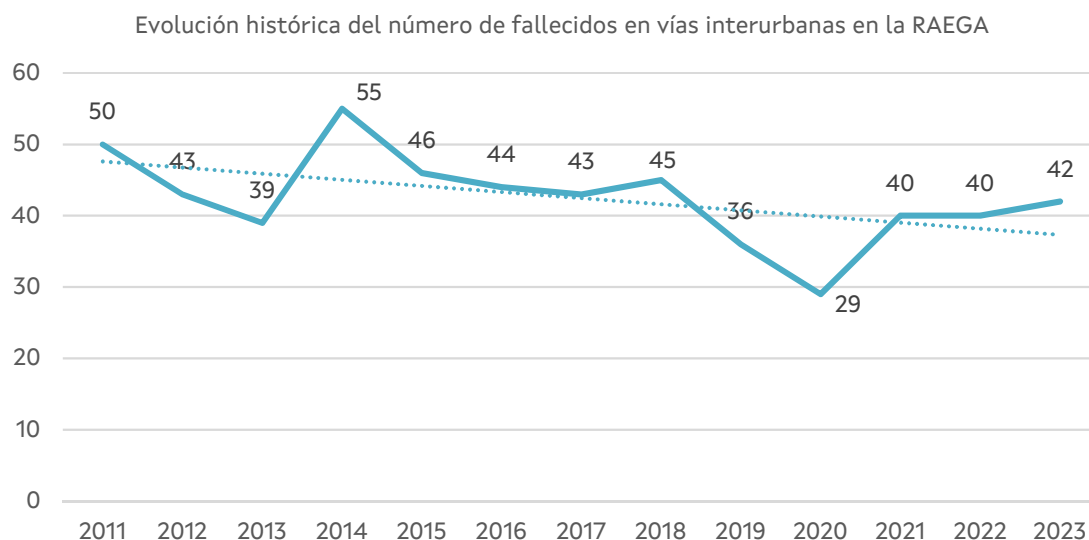


Gráfico 9. Evolución del número de fallecidos en vías interurbanas en la red autonómica de carreteras de Galicia.

1.3.3 EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE FALLECIDOS POR PROVINCIA

En relación con la evolución del número de fallecidos entre los años 2011 y 2023 por provincia, el mayor descenso se produjo en Lugo, alcanzando un 63,6% de reducción, seguido de Pontevedra (27,8%) y A Coruña (6,7%). La provincia de Ourense, en cambio, en el año 2023 registró un aumento del 83% respecto a los valores del 2011.

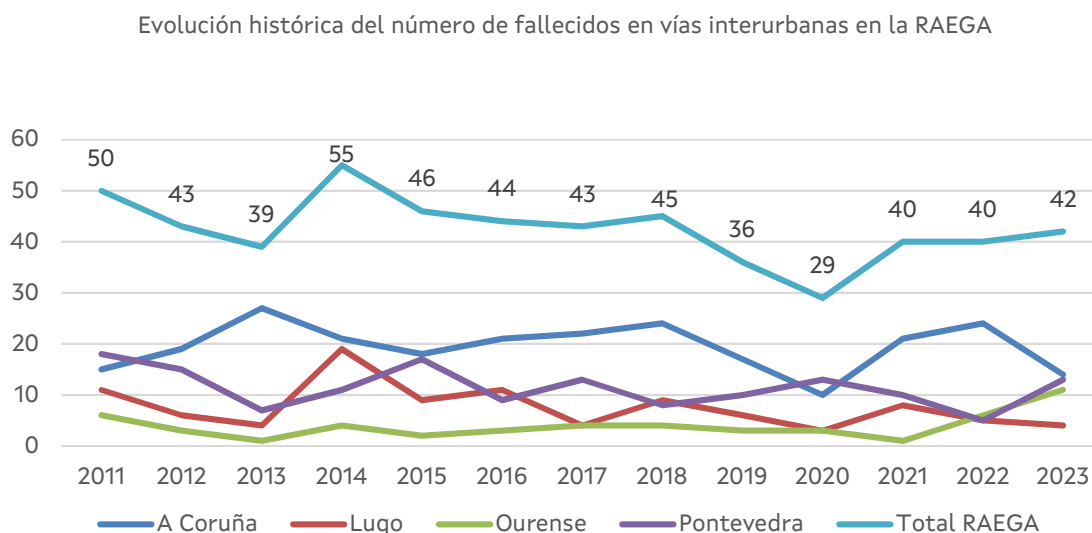


Gráfico 10. Evolución del número de fallecidos en vías interurbanas por provincia en la red autonómica de carreteras de Galicia.

1.3.4 HERIDOS GRAVES

Respecto al número de heridos graves, la tendencia de manera conjunta entre los años 2011 y 2023 también ha sido decreciente, reduciéndose desde los 306 heridos graves del año 2011 hasta los 199 del año 2023. Sin embargo, esa tendencia no se mantiene desde el año 2021, ya que en los últimos dos años ha ido aumentando.

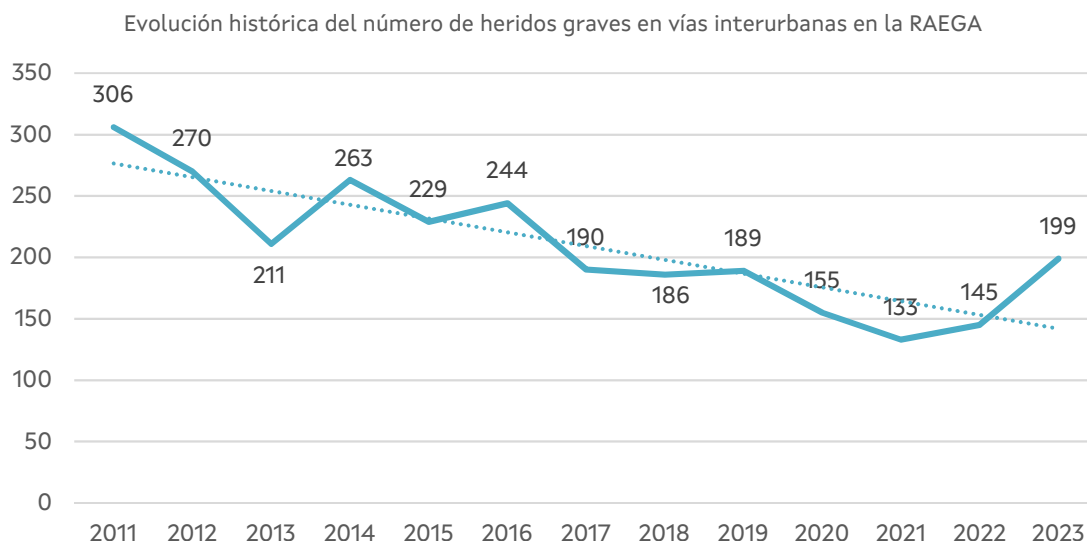


Gráfico 11. Evolución del número de heridos graves en vías interurbanas en la red autonómica de carreteras de Galicia.

1.3.5 HERIDOS LEVES

En cuanto al número de heridos leves, la evolución ha seguido la misma tendencia que en el caso de fallecidos y heridos graves, pero en menor medida, ya que se ha pasado de un total de 1388 heridos leves en el año 2011 a 1367 heridos leves en el año 2023, manteniendo también un aumento de manera continuada desde el año 2020.

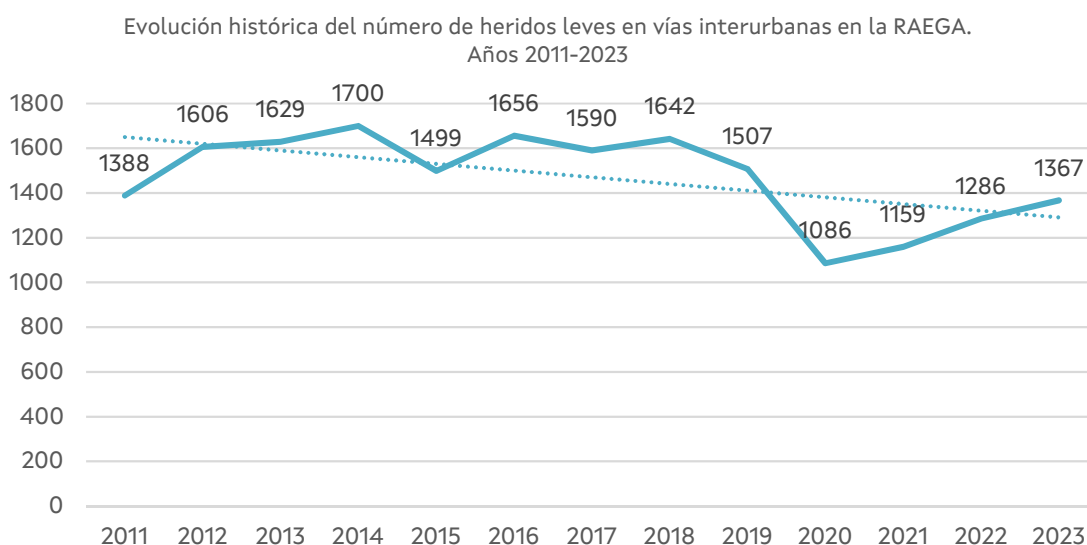


Gráfico 12. Evolución del número de heridos leves en vías interurbanas en la red autonómica de carreteras de Galicia.

1.3.6 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

En el año 2023 Galicia hay un total de 17.609 Km de carreteras pertenecientes a las distintas redes dentro de la comunidad autónoma con el siguiente reparto:

- Longitud de la Red de Interés General del Estado (RIGE): 2.375 Km (13,5% del total)
- Longitud de la Red Autonómica de Carreteras de Galicia (RAEGA): 5.493 KM (31,2% del total)
- Longitud de la red viaria provincial: 9.741 Km (55,3% del total)

En cuanto a la evolución de tráfico en la RAEGA, se ha detectado un leve descenso desde 2011 hasta el año 2023, pasando de una Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos de 3.227 en el año 2011 a una IMD media de 3.187 en el año 2023. En el año 2020, como se indicó anteriormente, se registró un descenso en la movilidad debido a las restricciones impuestas a los desplazamientos con motivo de la COVID-19, por lo que la IMD media llegó a 2.549.

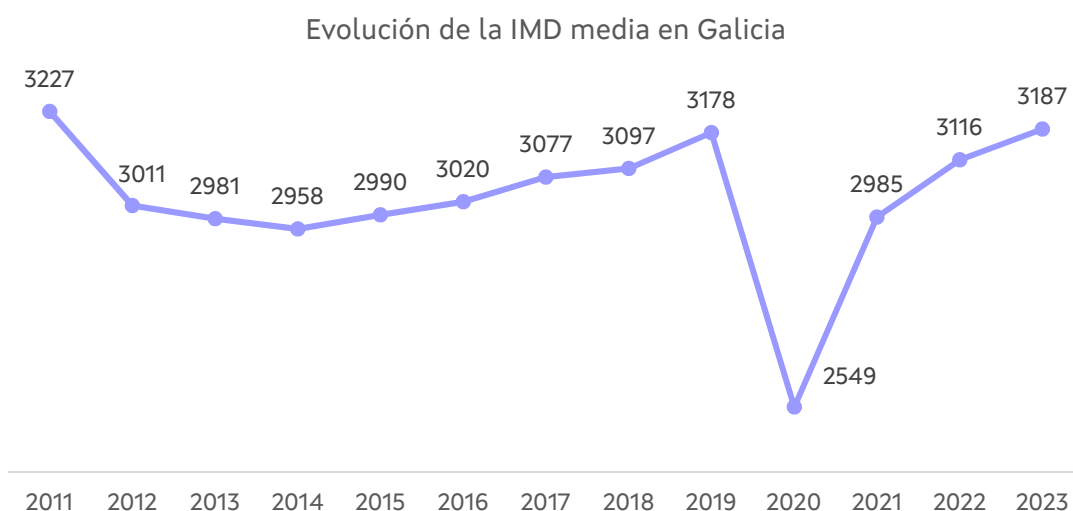


Gráfico 13. Evolución de la IMD media en la red autonómica de carreteras de Galicia.

1.3.7 ÍNDICES DE PELIGROSIDAD Y MORTALIDAD

La evolución del índice de peligrosidad entre los años 2014 y 2023 ha sido diferente en cada una de las cuatro provincias, siendo decreciente en las provincias de Lugo, Ourense y Pontevedra, y creciente en el caso de A Coruña. En toda Galicia, se ha pasado de un IP del 21,9 en el año 2014 a un 17,6 en el año 2023, lo que supone un descenso del 19,7%.

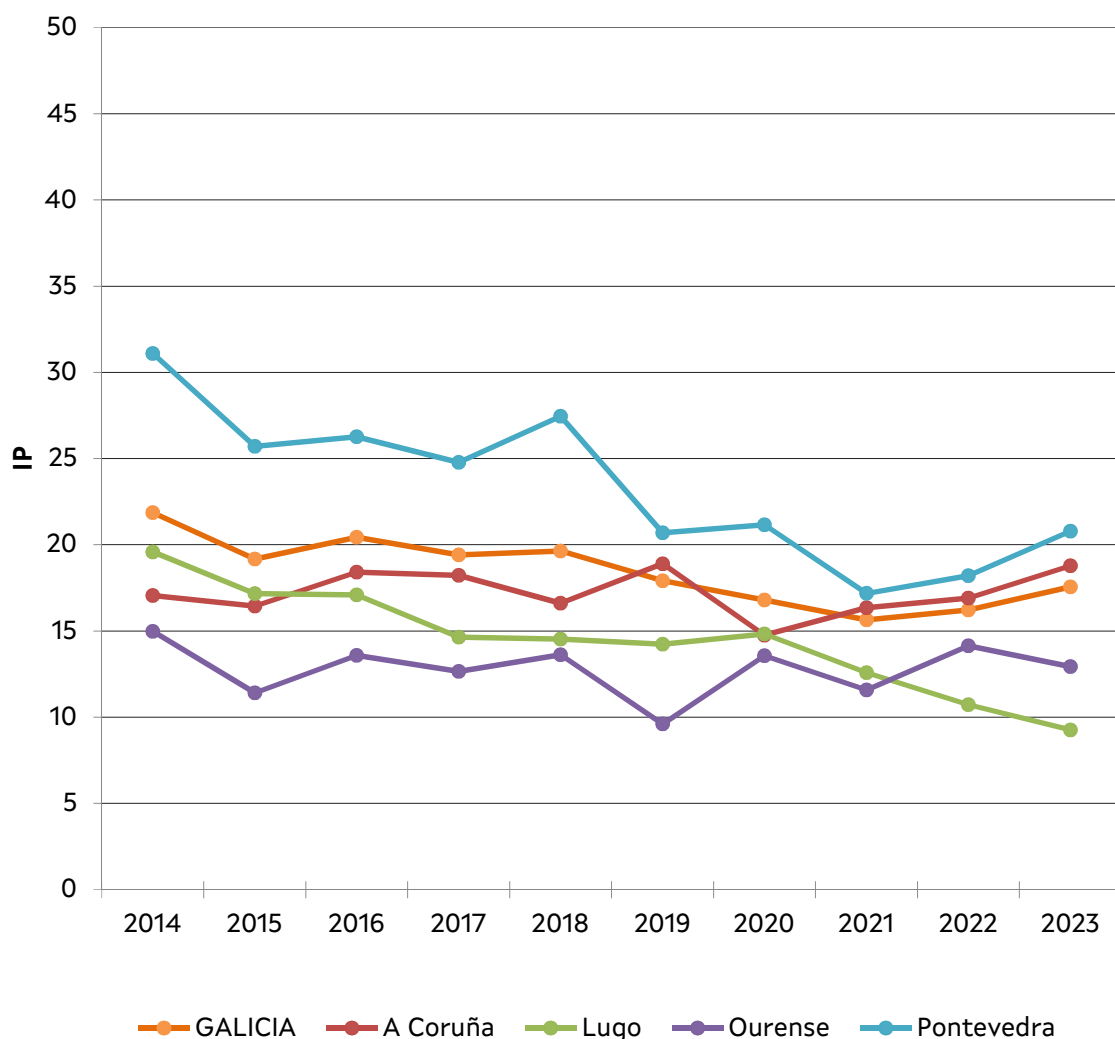


Gráfico 14. Evolución en los últimos 10 años del IP en la red autonómica de carreteras de Galicia.

De la misma manera, la evolución del índice de mortalidad entre los años 2014 y 2023 también ha registrado diferentes valores en cada una de las cuatro provincias, siendo decreciente en las provincias de A Coruña, Lugo y Pontevedra, y creciente en el caso de Ourense. En toda Galicia, se ha pasado de un IM del 0,9 en el año 2014 a un valor de 0,7 en el año 2023, lo que supone un descenso del 29%.

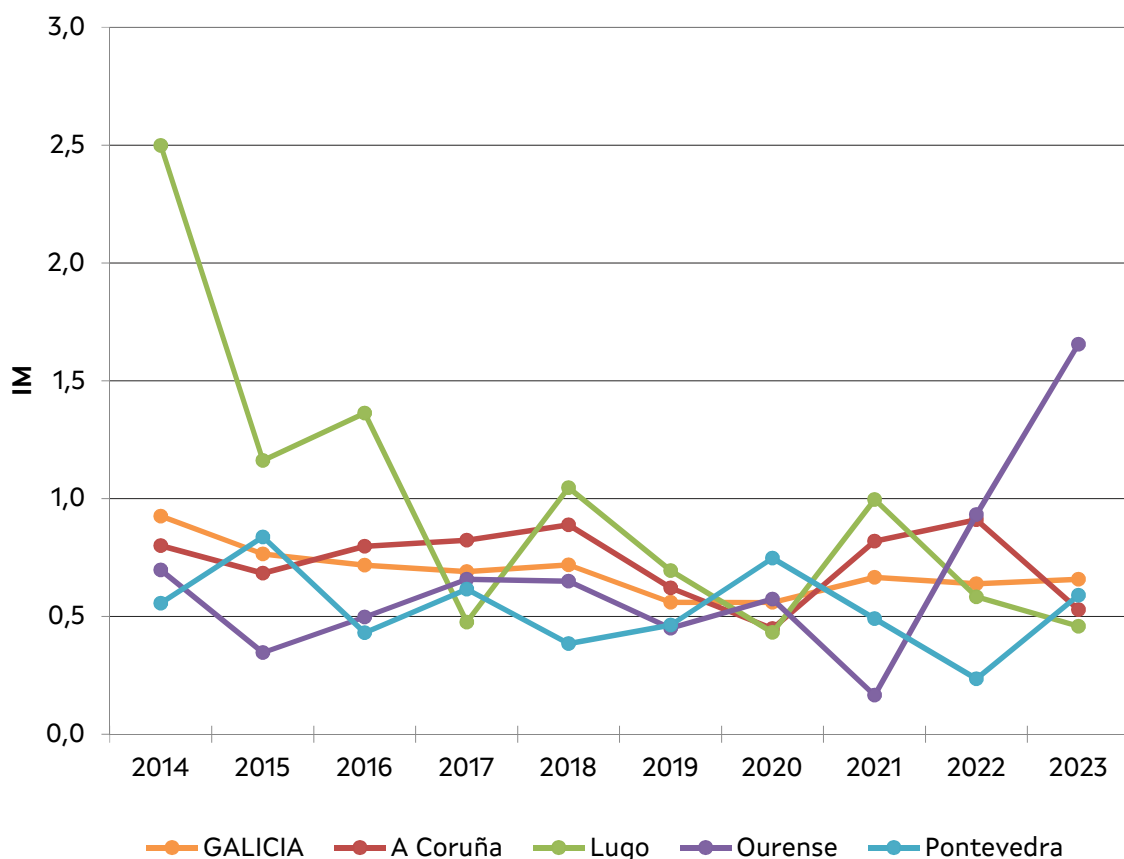


Gráfico 15. Evolución en los últimos 10 años del IM en la red autonómica de carreteras de Galicia.

1.3.8 LA SINIESTRALIDAD POR ZONAS EN LA RED AUTONÓMICA

Como se puede observar en el siguiente gráfico, en cuanto a su distribución por provincias, en 2023, Pontevedra registró el mayor porcentaje de Galicia de accidentes en zona de travesía con un 47%, seguida de Lugo con un 42%, A Coruña con un 41% y de Ourense con un 40%. Tal y como puede comprobarse en los dos gráficos siguientes, esta distribución apenas ha sufrido variaciones en los años anteriores.

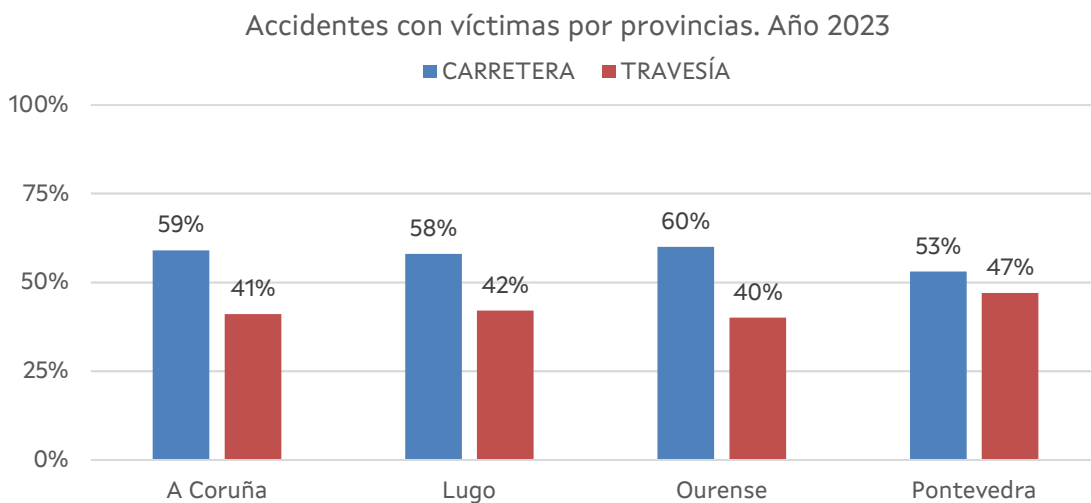


Gráfico 16. Distribución de los accidentes por provincia en tramos interurbanos según hayan tenido lugar en carretera o travesía en el año 2023. Fuente: Elaboración propia. Datos: Memoria de Seguridad Vial de la Xunta.

Accidentes con víctimas por provincias. Año 2022

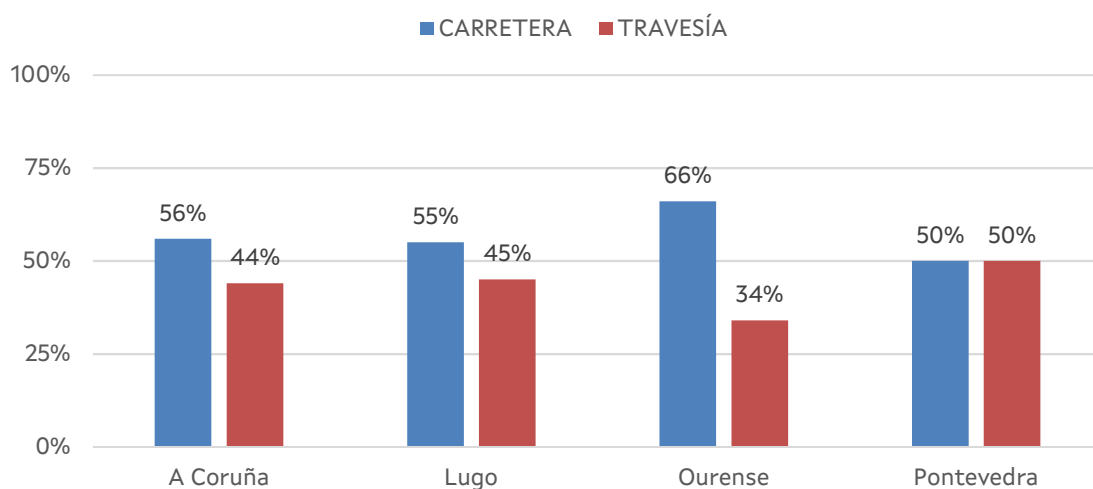


Gráfico 17. Distribución de los accidentes por provincia en tramos interurbanos según hayan tenido lugar en carretera o travesía en el año 2022. Fuente: Elaboración propia. Datos: Memoria de Seguridad Vial de la Xunta.

Accidentes con víctimas por provincias. Año 2021

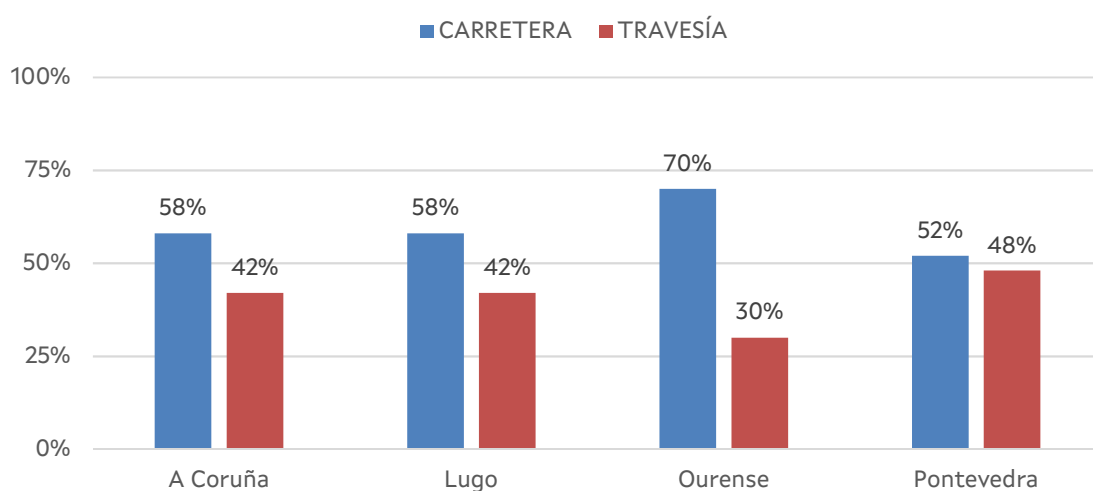


Gráfico 18. Distribución de los accidentes por provincia en tramos interurbanos según hayan tenido lugar en carretera o travesía en el año 2021. Fuente: Elaboración propia. Datos: Memoria de Seguridad Vial de la Xunta.

1.3.9 LA SINIESTRALIDAD DE LOS USUARIOS VULNERABLES

El número de accidentes en los que se han visto implicadas motocicletas ha seguido una tendencia alterna de aumentos y descensos a lo largo de los últimos años. En los años 2012, 2013 y 2014 se registraron sucesivos descensos que continuaron con un aumento posterior hasta el año 2017. Tras este año, comenzó un descenso progresivo en el número de accidentes con víctimas hasta el año 2020, a partir del cual comenzó a aumentar llegando al máximo de la serie histórica en el año 2023 con un total de 192 accidentes.

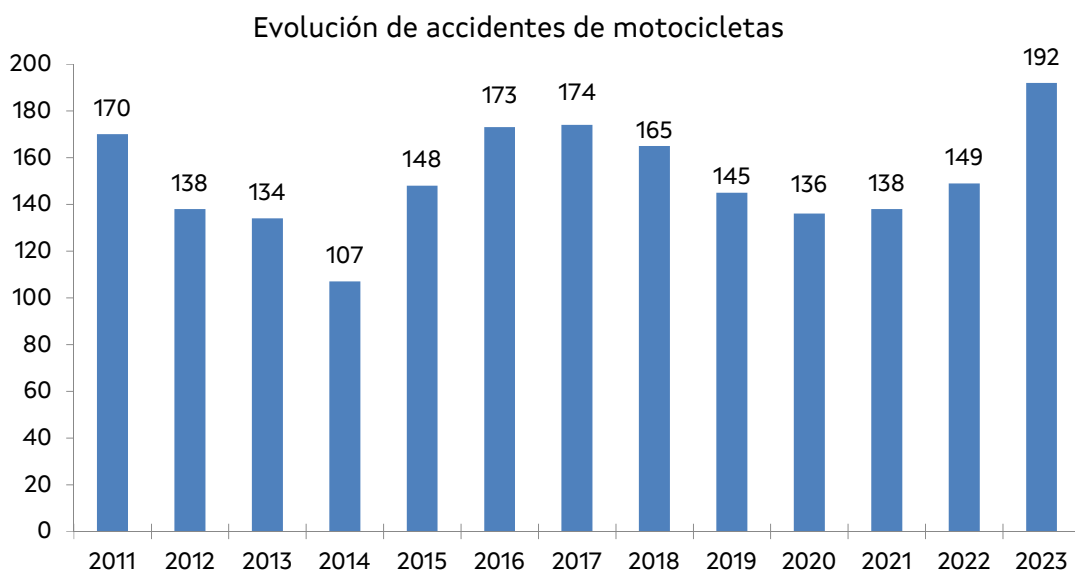


Gráfico 19. Evolución de los accidentes con víctimas de motocicletas en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

En cuanto al número de víctimas, también se ha registrado un aumento en el año 2023 respecto a los años anteriores, tanto en el número de fallecidos como en el número de heridos graves y leves.

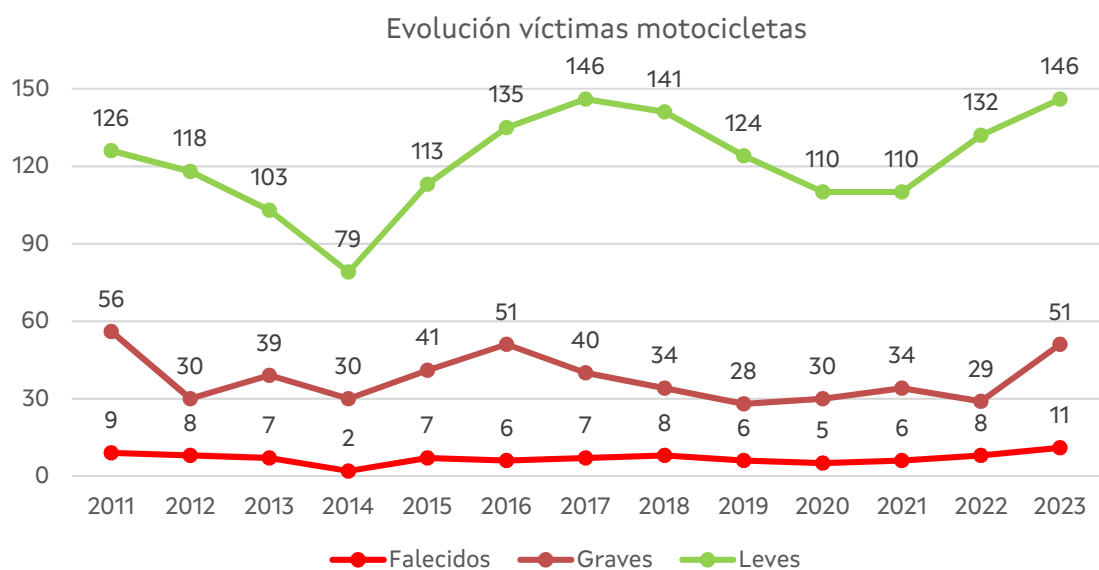


Gráfico 20. Evolución de las víctimas de accidentes con motocicletas en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

La tendencia en el caso de los ciclomotores difiere a la mencionada en el caso de las motocicletas, ya que los accidentes con víctimas registrados han descendido de manera global, registrándose aumentos puntuales en los años 2014, 2018 y 2022. Sin embargo, en el año 2023 se produjeron 20 accidentes con víctimas, igualando así el mínimo registrado en el año 2020.

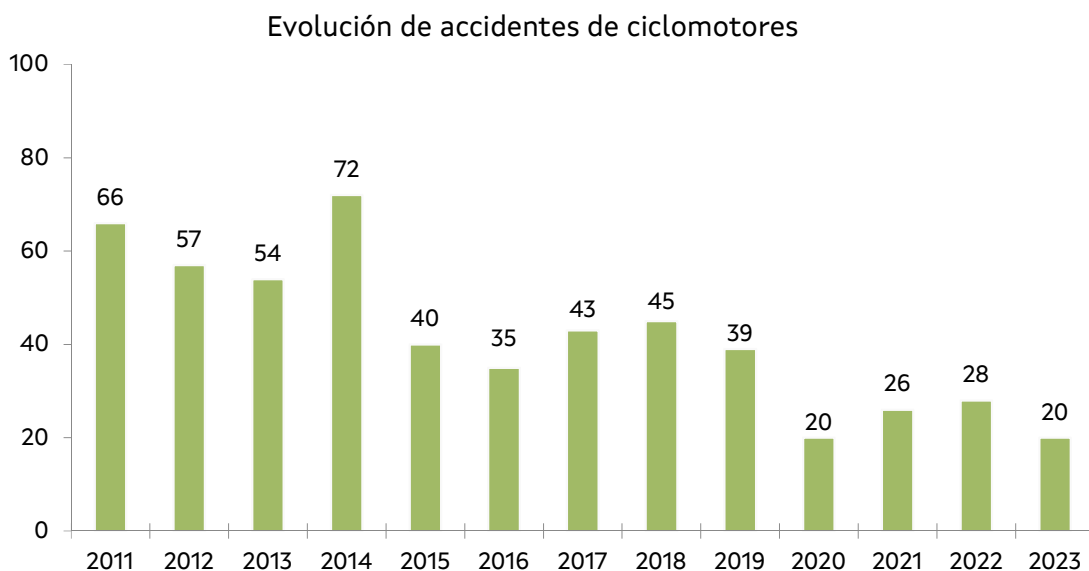


Gráfico 21. Evolución de los accidentes de ciclomotores en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

Al igual que en el caso de los accidentes con víctimas, el número de víctimas registrado en los accidentes de ciclomotores ha ido descendiendo progresivamente, especialmente llamativo en el caso de los fallecidos (con 0 fallecidos desde el año 2021) y de los heridos leves (llegando al mínimo de 12 en el año 2023).

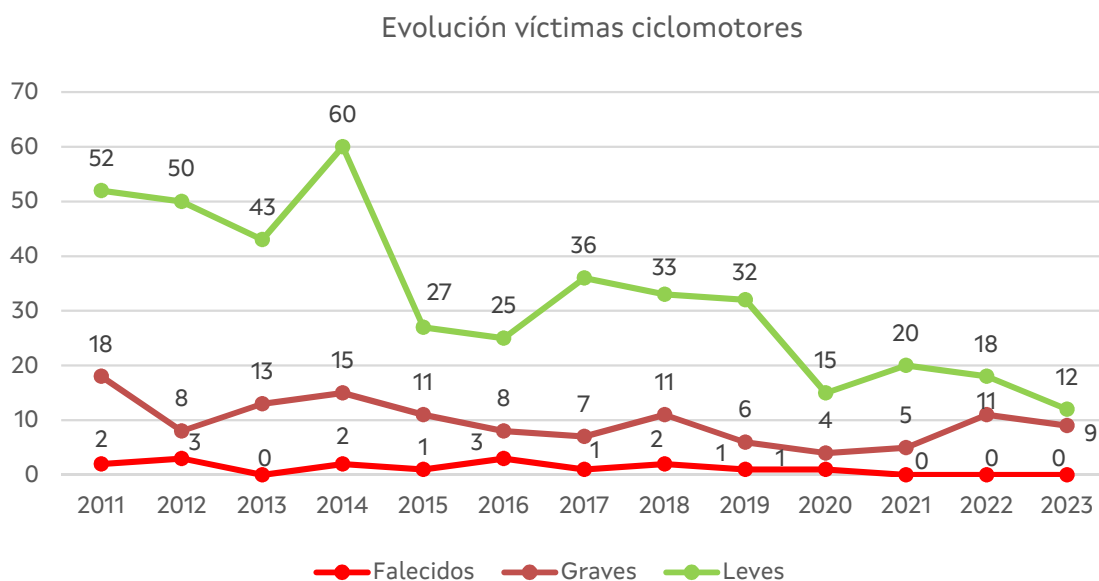


Gráfico 22. Evolución de las víctimas de accidentes de ciclomotores en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

El número de atropellos a peatones presenta un importante descenso desde el año 2014 hasta el año 2020, aunque a partir de este último se registra un repunte en los últimos años llegando a 74 accidentes por atropello a peatón en el año 2023.

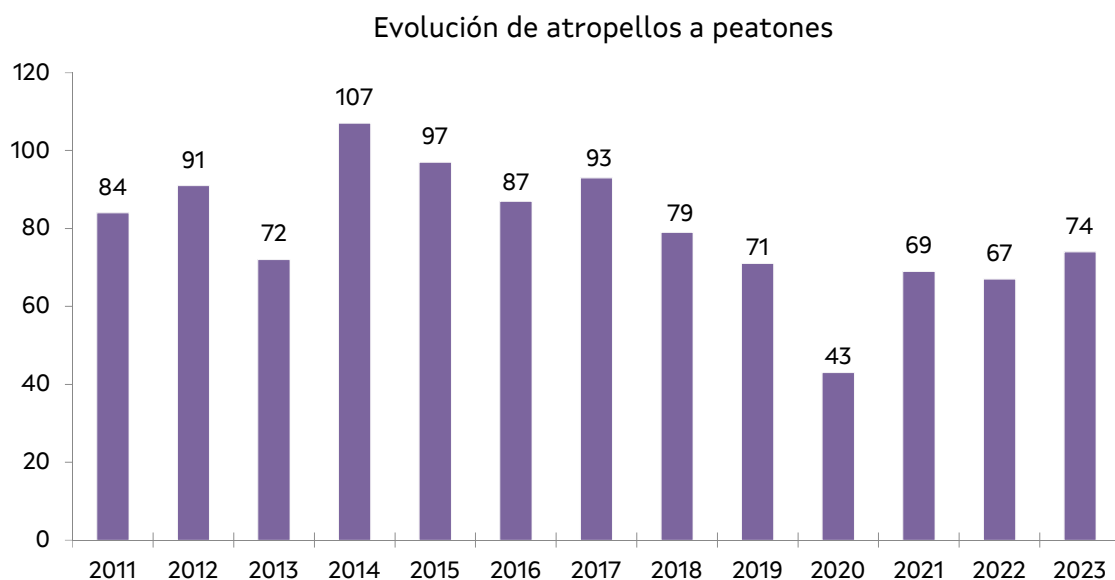


Gráfico 23. Evolución de los atropellos a peatones en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

Respecto al número de víctimas, tanto en el caso de los heridos (graves y leves) como en el de fallecidos, se mantiene la tendencia similar al número de accidentes, produciéndose un descenso entre los años 2017 y 2020, pero aumentando ligeramente desde entonces en los últimos tres años.

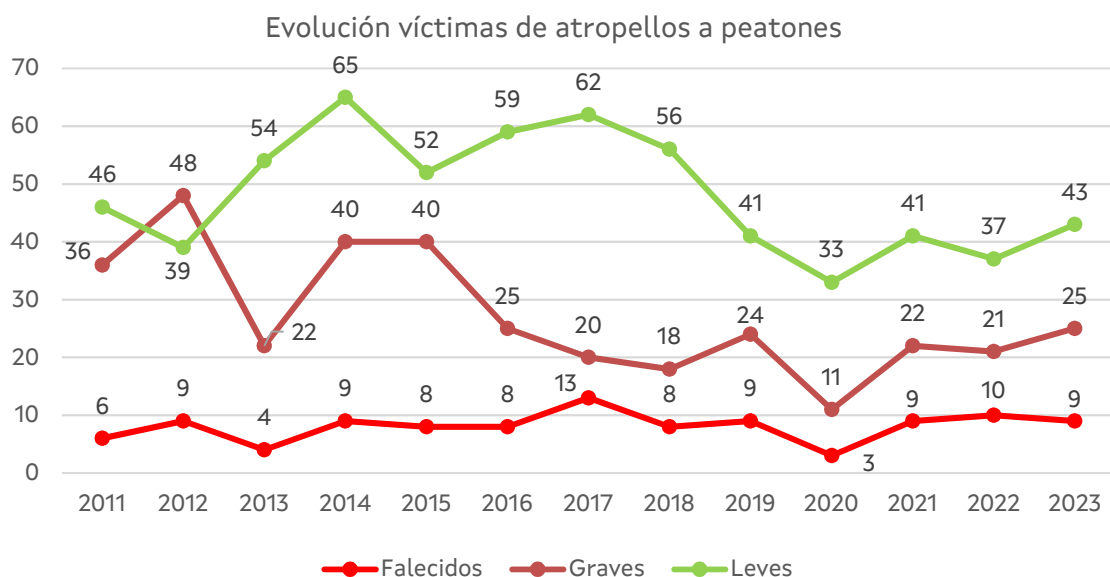


Gráfico 24. Evolución de las víctimas de atropellos a peatones en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

Finalmente, en el análisis de la accidentalidad histórica de los usuarios vulnerables, se muestra a continuación el gráfico de evolución del número de accidentes en los que se han visto implicados ciclistas en los últimos años.

Se puede observar cómo la evolución ha sido variable, presentando ascensos y descensos alternativamente, llegando al máximo de 66 accidentes en el año 2017 y registrándose un aumento continuo en los tres últimos años, con un total de 51 accidentes con víctimas en el año 2023.

Evolución de accidentes de ciclistas

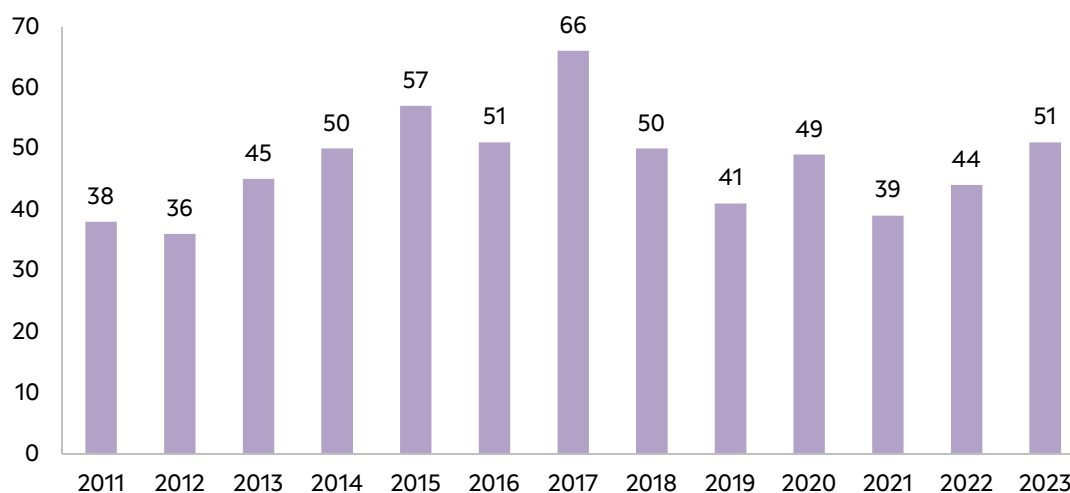


Gráfico 25. Evolución de accidentes de ciclistas en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

Respecto al número de víctimas registrado en los accidentes ciclistas, se mantiene de forma constante el número de fallecidos (entre 0 y 2 al año).

Evolución víctimas ciclistas

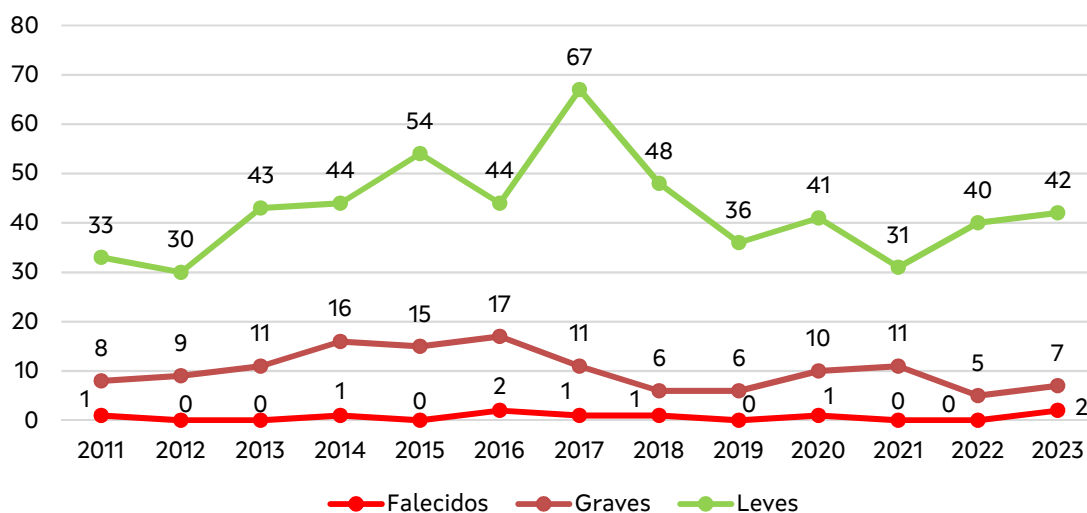


Gráfico 26. Evolución de las víctimas de accidentes ciclistas en tramos interurbanos en la red autonómica de carreteras de Galicia.

2. ANÁLISIS DE EVOLUCIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2022-2025. VISIÓN CERO

2.1 ANTECEDENTES

La Comunidad Autónoma de Galicia cuenta con una amplia experiencia tanto en el diseño como en el cumplimiento de Planes de Seguridad Vial (periodos 2006-2010, 2011-2015 y 2016-2020). En este sentido, el Plan 2022-2025 nace como continuidad al fuerte compromiso de la Xunta de Galicia con la reducción tanto del número como de las consecuencias de los siniestros de tráfico.

Como objetivo del Plan 2022-2025 se encuentran la Visión Cero y el Sistema Seguro:

- La **“Visión Cero”** está ligada al planteamiento del objetivo a largo plazo de cero muertos y lesiones graves.
- El **Sistema Seguro** trata de generar un sistema de capas de protección que garantice que, si un elemento falla, otro elemento tratará de compensar los errores para reducir los impactos negativos, desde la perspectiva de la **responsabilidad compartida**.

El Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 se articula de acuerdo con los siguientes ejes, que forman parte del planteamiento de Sistema Seguro:

- Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.
- Eje 2: Infraestructura segura.
- Eje 3: Vehículos seguros.
- Eje 4: Uso seguro de las vías.
- Eje 5: Respuesta tras los accidentes.

Así mismo, el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025 se enmarca en el Plan Estratégico de Galicia (PEG 2022-2030), desarrollando su eje 3, sobre competitividad y crecimiento y, en concreto, en relación con la prioridad de actuación 3.4, relativa a promover las infraestructuras productivas y las de red, en lo que se refiere a mejorar la calidad de la red viaria para aumentar su funcionalidad y seguridad vial. Adicionalmente, la movilidad segura y sostenible tiene otras implicaciones con otros ejes y prioridades de actuación establecidos en el plan.

En la siguiente tabla figuran los retos establecidos en el Plan, juntos con las acciones que se han considerado en cada uno de ellos.

Tabla 3. Plan de Acciones del Plan de Seguridad Vial 2022-2025. Fuente: Xunta de Galicia

RETO	ACCIÓN
Reto 1 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones”	1.1. <i>Construcción de aceras y sendas peatonales</i>
	1.2. <i>Mejora de la seguridad en travesías, pasos peatonales y cruces sin prioridad</i>
	1.3. <i>Mejora de la accesibilidad y seguridad de las paradas de autobús</i>
	1.4. <i>Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables – peatones</i>
Reto 2 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas”	2.1. <i>Construcción de carriles bici</i>
	2.2. <i>Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables - ciclistas</i>
Reto 3 “Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas”	3.1. <i>Cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta</i>
	3.2. <i>Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreras de seguridad</i>
Reto 4 “Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero”	4.1. <i>Campañas de comunicación de seguridad vial</i>
	4.2. <i>Reparto de dispositivos luminosos V-16</i>
	4.3. <i>Programa “Cambio de sentido”</i>
	4.4. <i>Intervenciones informativas de prevención de consumo de sustancias psicoactivas en espacios públicos de ocio y botellón</i>
	4.5. <i>Canal de difusión de seguridad vial a la ciudadanía “Xanela aberta á familia”</i>
	4.6. <i>Análisis de la accidentalidad laboral por siniestros de tráfico en el marco del observatorio gallego de condiciones de trabajo del ISSGA</i>
	4.7. <i>Campañas de concienciación sobre seguridad vial entre los trabajadores</i>
	4.8. <i>Jornadas técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral</i>
	4.9. <i>Acciones de sensibilización con población infantil</i>
	4.10. <i>Acciones formativas para trabajadores del transporte público y conductores profesionales</i>
	4.11. <i>Itinerario escolar seguro – Plan Proxecta</i>
	4.12. <i>Materia de libre configuración “Movilidad escolar sostenible e segura”</i>
	4.13. <i>Portal específico de seguridad vial</i>
	4.14. <i>Elaboración de materiales didácticos o pedagógicos sobre movilidad dirigidos al contexto educativo</i>
	4.15. <i>Programa de movilidad sostenible y segura – Plan Proxecta</i>
	4.16. <i>Acciones formativas con contenidos de educación vial para el profesorado</i>
	4.17. <i>Acciones formativas con contenidos en educación vial para personas adultas en régimen penitenciario</i>
	4.18. <i>Campañas de sensibilización en seguridad vial dirigidas a padres e hijos</i>
	4.19. <i>Formación específica de seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carretera</i>
	4.20. <i>Actividades formativas de seguridad vial para empleados públicos</i>
Reto 5 “Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA).”	5.1. <i>Plan de identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes y otras actuaciones de seguridad vial</i>
	5.2. <i>Mejora de intersecciones y accesos</i>
Reto 6 “Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan”	6.1. <i>Mejora de la seguridad de los márgenes de las carreteras</i>
Reto 7 “Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales.”	7.1. <i>Actuaciones específicas de refuerzo de separación de sentidos</i>
Reto 8 “Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes”	8.1. <i>Consideración del componente de seguridad vial en la planificación y ordenación del territorio</i>
	8.2. <i>Incorporación de la seguridad vial en los proyectos de carreteras</i>
	8.3. <i>Construcción de nuevos ejes de comunicación</i>

RETO	ACCIÓN
	8.4. Actuaciones de conservación en la red viaria
	8.5. Actuaciones en caminos rurales: ejecución de obras y creación de nuevos caminos
	8.6. Desarrollo de normativa y recomendaciones de seguridad vial en infraestructuras
Reto 9 “Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas”	9.1. Seguimiento y mejora de la atención prestada a través del centro de atención a las emergencias CAE 112
	9.2. Ampliación y mejora de los equipos de los servicios de protección civil y de bomberos
	9.3. Mejora de los equipos de intervención de los parques de bomberos en siniestros de tráfico
	9.4. Asistencia psicológica a víctimas y familiares
	9.5. Participación en proyectos para mejorar y optimizar la eficiencia y calidad en actuaciones sanitarias de las víctimas de siniestros de tráfico
	9.6. Formación para la mejora del conocimiento en la atención al paciente politraumatizado
	9.7. Elaboración de procedimientos de actuación conjunta de primeros intervinientes en siniestros
	9.8. Optimización de la respuesta ante siniestros de tráfico en el medio rural y urbano
	9.9. Ayuda a las víctimas y familiares en el postaccidente
Reto 10 “Acciones específicas centradas en grupos o situaciones de especial riesgo o vulnerabilidad”	10.1 Puesta en valor de la inspección técnica de vehículos como instrumento de mejora de la seguridad vial
	10.2 Acciones de control del transporte por carretera
	10.3 Acciones de control del transporte por carretera - tacógrafos
	10.4 Consulta pública de talleres habilitados
	10.5 Medidas para la reducción de la siniestralidad con fauna
	10.6 Monitorización de los tramos de concentración de accidentes con animales (TCAAs)
	10.7 Charlas informativas sobre seguridad vial en centros sociocomunitarios de bienestar
Otras acciones estratégicas que no pueden encajarse en alguno de los retos anteriores por su transversalidad	A. Adhesión de la Xunta de Galicia a la Carta Europea de la Seguridad Vial
	B. Plan de transporte público de Galicia
	C. Implantación de tecnología para la mejora de la seguridad vial
	D. Programa de obtención del permiso de conducir para personas en riesgo de exclusión social

Respecto al seguimiento del desarrollo del Plan, en su elaboración se planificó la realización de una valoración a mitad del periodo efectivo, basándose en la medida de lo posible, en datos cuantitativos.

Para ello, se definieron una serie de indicadores cuantitativos que permitiesen llevar a cabo un control sobre la ejecución de las medidas propuestas, de manera que, si los indicadores asignados a cada acción y las cifras de siniestralidad difieren de la planificación realizada, sea posible poner en marcha las acciones necesarias para corregir desviaciones indeseadas.

2.2 GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LOS RETOS Y ACCIONES

Se han analizado el conjunto de **retos y acciones** con el fin de conocer su grado de realización al finalizar el Plan. De las **58 acciones** planteadas inicialmente, en los primeros años de aplicación del Plan, tan solo se ha eliminado una medida. En estos primeros años, se han ejecutado un total de **52 medidas**, utilizándose para determinar su grado de cumplimiento **115 indicadores de desempeño**. Cinco actividades se encuentran aún a la espera de ser ejecutadas.

En las tablas siguientes se detallan los resultados de los trabajos de seguimiento realizados.

RETO 1 Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones

1

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Reducir un 25% el número de peatones atropellados en vías urbanas y travesías.

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
1.1. Construcción de aceras y sendas peatonales	Ejecutada	Ejecutada	--
1.2. Mejora de la seguridad en travesías, pasos peatonales y cruces sin prioridad	Ejecutada	Ejecutada	--
1.3. Mejora de la accesibilidad y seguridad de las paradas de autobús	Ejecutada	Ejecutada	--
1.4. Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables – peatones	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

100 %

De las 4 acciones que se plantearon al inicio del Plan, durante 2022 y 2023 se han ejecutado todas ellas, lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100%.

RETO 2 Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas

2

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Conseguir un aumento de la movilidad ciclista en entornos urbanos sin aumentar el número de fallecidos y heridos graves.
- Reducir en un 25% el número de ciclistas atropellados en vías interurbanas.

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
2.1. Construcción de carriles bici	Ejecutada	Ejecutada	--
2.2. Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables – ciclistas	No iniciada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

100 %

De las 2 acciones que se plantearon al inicio del Plan, en 2022 se había ejecutado una. En el año 2023, ambas acciones habían sido ejecutadas, lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100%.

RETO 3 Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Conseguir que el previsible aumento de la movilidad motociclista en entornos urbanos no aumente el número de fallecidos y heridos graves
- Reducir en un 25% el número de motociclistas y usuarios de ciclomotor involucrados en siniestros en vías interurbanas y travesías.

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
3.1. Cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta	No iniciada	No iniciada	--
3.2. Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreras de seguridad	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

50 %

50 %

De las 2 acciones planteadas al inicio del Plan, al finalizar el año 2023, una aún no se había iniciado, lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 50%.



RETO Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero

4

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

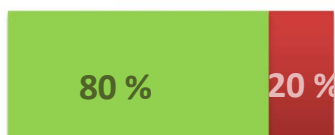
Objetivos estratégicos:

- Reducir un 25% la representatividad de la velocidad inadecuada en los factores concurrentes de los siniestros.
- Reducir un 25% la representatividad del consumo de alcohol y drogas como factor concurrente en víctimas de siniestros.
- Reducir un 25% la representatividad de las distracciones como factor concurrente de los siniestros.
- Reducir un 25% los accidentes con víctimas asociados a la siniestralidad vial laboral.

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
4.1. Campañas de comunicación de seguridad vial	Ejecutada	Ejecutada	Ejecutada
4.2. Reparto de dispositivos luminosos V-16	Ejecutada	No ejecutada	--
4.3. Programa "Cambio de sentido"	Ejecutada	Ejecutada	--
4.4. Intervenciones informativas de prevención de consumo de sustancias psicoactivas en espacios públicos de ocio y botellón	Ejecutada	Ejecutada	--
4.5. Canal de difusión de seguridad vial a la ciudadanía "Xanela aberta á familia"	Ejecutada	Ejecutada	--
4.6. Análisis de la accidentalidad laboral por siniestros de tráfico en el marco del observatorio gallego de condiciones de trabajo del ISSGA	Ejecutada	Ejecutada	--
4.7. Campañas de concienciación sobre seguridad vial entre los trabajadores	Ejecutada	Ejecutada	--
4.8. Jornadas técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral	Ejecutada	Ejecutada	--
4.9. Acciones de sensibilización con población infantil	Ejecutada	Ejecutada	--
4.10. Acciones formativas para trabajadores del transporte público y conductores profesionales	Ejecutada	Ejecutada	--
4.11. Itinerario escolar seguro – Plan Proxecta	No iniciada	No iniciada	--
4.12. Materia de libre configuración "Movilidad escolar sostenible e segura"	Ejecutada	No ejecutada	--
4.13. Portal específico de seguridad vial	No iniciada	No iniciada	--
4.14. Elaboración de materiales didácticos o pedagógicos sobre movilidad dirigidos al contexto educativo	No iniciada	No iniciada	--
4.15. Programa de movilidad sostenible y segura – Plan Proxecta	Ejecutada	Ejecutada	--
4.16. Acciones formativas con contenidos de educación vial para el profesorado	No iniciada	No iniciada	--
4.17. Acciones formativas con contenidos en educación vial para personas adultas en régimen penitenciario	Ejecutada	No ejecutada	--
4.18. Campañas de sensibilización en seguridad vial dirigidas a padres e hijos	Ejecutada	Ejecutada	--
4.19. Formación específica de seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carretera	Ejecutada	Ejecutada	--
4.20. Actividades formativas de seguridad vial para empleados públicos	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento



De las 20 acciones que se plantearon al inicio del Plan, en 2022 se habían iniciado 16. Al finalizar el año 2023, cuatro acciones aún no se habían iniciado. Lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 80%.

RETO 5 Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA)

5

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Reducir progresivamente el Índice de Peligrosidad (accidentes con víctimas en relación al tráfico) y el Índice de Mortalidad (fallecidos en relación al tráfico) en las vías de titularidad de la Xunta de Galicia.
- Conseguir una reducción anual de siniestralidad y víctimas en el conjunto de los TCA.
- Análisis del 100% de los TCA identificados periódicamente.

Acciones previstas:

- 5.1. Plan de identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes y otras actuaciones de seguridad vial
- 5.2. Mejora de intersecciones y accesos

Revisión
2022

Revisión
2023

Revisión
2024

Ejecutada

Ejecutada

--

Ejecutada

Ejecutada

--



Grado de cumplimiento

100 %

Las 2 acciones que se plantearon al inicio del Plan fueron ejecutadas tanto en 2022 como en 2023. Lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100%.

RETO 6 Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan

6

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Reducir un 25% el número de peatones atropellados en vías urbanas y travesías.

Acciones previstas:

- 6.1. Mejora de la seguridad de los márgenes de las carreteras

Revisión
2022

Revisión
2023

Revisión
2024

Ejecutada

Ejecutada

--



Grado de cumplimiento

100 %

El Reto 6 fue planteado al inicio del Plan con una única medida que ha sido ejecutada tanto en 2022 como en 2023. Lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100 %.

RETO 7 Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves por choques frontales y frontolaterales.

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
7.1. Actuaciones específicas de refuerzo de separación de sentidos	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

100 %

Se planteó una única acción al inicio del Plan, que ha sido ejecutada tanto en 2022 como en 2023. Lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100%.

RETO 8 Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Reducción del 25% de los fallecidos y heridos graves en intersecciones y accesos

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
8.1. Consideración del componente de seguridad vial en la planificación y ordenación del territorio	Ejecutada	Ejecutada	--
8.2. Incorporación de la seguridad vial en los proyectos de carreteras	Ejecutada	Ejecutada	--
8.3. Construcción de nuevos ejes de comunicación	Ejecutada	Ejecutada	--
8.4. Actuaciones de conservación en la red viaria	Ejecutada	Ejecutada	--
8.5. Actuaciones en caminos rurales: ejecución de obras y creación de nuevos caminos	Ejecutada	Ejecutada	--
8.6. Desarrollo de normativa y recomendaciones de seguridad vial en infraestructuras	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

100 %

Tanto en 2022 como en 2023 se han ejecutado las 6 acciones que se plantearon al inicio del Plan. Lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100%.

RETO 9 Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas

9

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Optimizar la asistencia a las víctimas de siniestros.
- Implantar un sistema piloto de ayuda 360° a las víctimas directas e indirectas de siniestros.

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
9.1. Seguimiento y mejora de la atención prestada a través del centro de atención a las emergencias CAE 112	Ejecutada	Ejecutada	--
9.2. Ampliación y mejora de los equipos de los servicios de protección civil y de bomberos	Ejecutada	Ejecutada	--
9.3. Mejora de los equipos de intervención de los parques de bomberos en siniestros de tráfico	No iniciada	Ejecutada	--
9.4. Asistencia psicológica a víctimas y familiares	Ejecutada	Ejecutada	--
9.5. Participación en proyectos para mejorar y optimizar la eficiencia y calidad en actuaciones sanitarias de las víctimas de siniestros de tráfico	Ejecutada	Ejecutada	--
9.6. Formación para la mejora del conocimiento en la atención al paciente politraumatizado	Ejecutada	Ejecutada	--
9.7. Elaboración de procedimientos de actuación conjunta de primeros intervinientes en siniestros	Ejecutada	Ejecutada	--
9.8. Optimización de la respuesta ante siniestros de tráfico en el medio rural y urbano	Ejecutada	Ejecutada	--
9.9. Ayuda a las víctimas y familiares en el postaccidente	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

100 %

De las 9 acciones que se plantearon al inicio del Plan, en 2022 se habían ejecutado 8. Al finalizar el año 2023, todas las acciones previstas se habían iniciado. Lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100 %.



RETO 10 Acciones específicas centradas en grupos o situaciones de especial riesgo o vulnerabilidad

Ejes del Plan Global de la Década de acción para la seguridad vial 2021-2030 con los que está relacionado:

Eje 1: Transporte multimodal y planificación del uso del suelo.	Eje 2: Infraestructura segura.	Eje 3: Vehículos seguros	Eje 4: Uso seguro de las vías.	Eje 5: Respuesta tras los accidentes.
---	--------------------------------	--------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

Objetivos estratégicos:

- Realizar al menos 10 acciones anuales orientadas a grupos objetivo

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
10.1. Puesta en valor de la inspección técnica de vehículos como instrumento de mejora de la seguridad vial	Ejecutada	Ejecutada	--
10.2. Acciones de control del transporte por carretera	Ejecutada	Ejecutada	--
10.3. Acciones de control del transporte por carretera - tacógrafos	Ejecutada	Ejecutada	--
10.4. Consulta pública de talleres habilitados	Ejecutada	Ejecutada	--
10.5. Medidas para la reducción de la siniestralidad con fauna	Ejecutada	Ejecutada	--
10.6. Monitorización de los Tramos de Concentración de Accidentes con Animales (TCAAs)	Ejecutada	Ejecutada	--
10.7. Charlas informativas sobre seguridad vial en centros sociocomunitarios de bienestar	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

100 %

Las 7 acciones que se plantearon al inicio del Plan, han sido ejecutadas, tanto en 2022 como en 2023. Lo que representa un grado de cumplimiento del Reto del 100 %.

O

Otras acciones estratégicas

Otras acciones fundamentales para la mejora de la seguridad vial que se van a desarrollar en el contexto del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025, que no pueden encajarse en alguno de los retos anteriores por su transversalidad

Acciones previstas:	Revisión 2022	Revisión 2023	Revisión 2024
A. Adhesión de la Xunta de Galicia a la carta europea de la seguridad vial	No iniciada	No iniciada	Ejecutada
B. Plan de transporte público de Galicia	Ejecutada	Ejecutada	--
C. Implantación de tecnología para la mejora de la seguridad vial	No iniciada	No iniciada	Eliminada
D. Programa de obtención del permiso de conducir para personas en riesgo de exclusión social	Ejecutada	Ejecutada	--



Grado de cumplimiento

75 %

25 %

De las 4 acciones que se plantearon al inicio del Plan, en 2022 y 2023 se habían ejecutado 2. Dado que durante el año 2024 se ha ejecutado la acción A y la acción C ha sido eliminada, el grado del cumplimiento es del 75%.

2.3 EVALUACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE LOS RETOS

Las tablas siguientes muestran, para cada una de las acciones contempladas en los diferentes retos, una evaluación de su implementación mediante la cumplimentación de los indicadores de desempeño establecidos.

Un seguimiento continuo a lo largo del desarrollo del Plan permite controlar y medir en tiempo real la evolución y posibles desviaciones del cumplimiento del objetivo de Plan, permitiendo corregir y subsanar posibles carencias de implementación, así como definir nuevas metas a partir de los resultados obtenidos.



Reto 1 "Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los peatones"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
1.1. Construcción de aceras y sendas peatonales	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Km de aceras y sendas peatonales construidas	31,88	48,35
1.2. Mejora de la seguridad en travesías, pasos peatonales y cruces sin prioridad		Número de actuaciones realizadas	28	38
1.3. Mejora de la accesibilidad y seguridad de las paradas de autobús		Número de actuaciones realizadas	66	148
1.4. Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables – peatones		Número de elementos reflectante repartidos anualmente a peatones	1240	490

Reto 2 "Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de los ciclistas"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
2.1. Construcción de carriles bici	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Km de carriles bici construidos	0,52	0,48
2.2. Reparto de elementos reflectantes para usuarios vulnerables - ciclistas		Número de elementos reflectantes repartidos anualmente a ciclistas	0	74

Reto 3 "Visión Cero en usuarios vulnerables: mejora de la seguridad de usuarios de ciclomotor y motociclistas"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
3.1. Cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Número de cursos de conducción segura para usuarios de motocicleta y número de usuarios formados	0	0
3.2. Instalación de sistemas de protección de motociclistas en barreras de seguridad		Metros de Sistema de Protección de Motociclistas instalados	1.848	410

Reto 4 "Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
4.1. Campañas de comunicación de seguridad vial	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Impacto de las campañas de comunicación	Prensa: 110 inserciones Digital: 19.610.455 impresiones Radio: 252 cuñas TV: 191,8 GRPs TVG+4 programas + 82 spots teles locales	Prensa: 149 inserciones Digital: 10.500.162 impresiones Radio: 294 cuñas TV: 520,1 GRPs TVG+215 pases teles locales
		Número de campañas/año	1	1
4.2. Reparto de dispositivos luminosos V-16		Número de dispositivos luminosos V-16 repartidos.	98	0
4.3. Programa "Cambio de sentido"	Dirección Xeral de Saúde Pública	Número de personas asistentes	500	511
		Número de horas empleadas	210	220
4.4. Intervenciones informativas de prevención de consumo de sustancias psicoactivas en espacios públicos de ocio y botellón		Número de intervenciones realizadas	91	82
		Número de personas participantes	4.648	4.053
		Número de personas suscriptoras	7.211	7.933
4.5. Canal de difusión de seguridad vial a la ciudadanía "Xanela aberta á familia"		Número de boletines específicos publicadas	0	0
		Número de publicaciones editadas	1	0
4.6. Análisis de la accidentalidad laboral por siniestros de tráfico en el marco del observatorio gallego de condiciones de trabajo del ISSGA	Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	Ratios de accidentes y víctimas	3.150 trabajadores sufrieron accidentes laborales de tráfico (gravidad de los accidentes: 3.082 leves, 57 graves y 11 mortales), del total de los 28.329 accidentes laborales. Se incluyen los accidentes en jornada e in itinere (datos extraídos a 30/02/2023)	3.565 trabajadores sufrieron accidentes laborales de tráfico (gravidad de los accidentes: 3.489 leves, 65 graves y 11 mortales), del total de los 30.423 accidentes laborales. Se incluyen los accidentes en jornada e in itinere (datos extraídos a 01/02/2024).
4.7. Campañas de concienciación sobre seguridad vial entre los trabajadores	Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA)	Número de carteles, folletos y vídeos editados	17	Campaña "A túa vida sen voltas" 4 soportes. Preparación campaña prevención riesgos en el manejo del tractor en colaboración con la DGT: • Guía: 5.250 ejemplares en papel • Cartel 1.000 ejemplares en papel.
		Número de empresas y trabajadores objeto de la campaña	480 personas + difusión digital	93 personas + difusión digital
		Número de campañas anuales	2	1
		Número de jornadas	16	2
		Número de asistentes a las jornadas	480	93
4.8. Jornadas técnicas de seguridad vial en el ámbito laboral				

Reto 4 "Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
4.9. Acciones de sensibilización con población infantil		Número de visitas de centros educativos	Acción no iniciada	5
		Número de niños asistentes.	Acción no iniciada	69
4.10. Acciones formativas para trabajadores del transporte público y conductores profesionales	Dirección Xeral de Mobilidade	Número de centros autorizados para la formación CAP	304	313
		Número de personas formadas	11.750	10.377
4.11. Itinerario escolar seguro – Plan Proxecta	Consellería de Cultura, Educación, FP e Universidades	Número de centros participantes	0	0
4.12. Materia de libre configuración “Movilidade escolar sostible e segura”		Nº de centros participantes.	1	0
		Nº de docentes participantes.	1	0
		Nº de alumnos participantes.	72	0
		4.13. Portal específico de seguridad vial	Número de visitas a la página web “Eu círculo”	0
Número de noticias publicadas por año			0	0
4.14. Elaboración de materiales didácticos o pedagógicos sobre movilidad dirigidos al contexto educativo		Número de materiales desarrollados	0	0
4.15. Programa de movilidad sostenible y segura – Plan Proxecta		Número de centros participantes.	22	30
		Número de docentes participantes.	204	295
		Número de docentes certificados.	204	295
		Número de alumnos participantes.	3.518	4.353
		Número de proyectos reconocidos como buena práctica	0	0
4.16. Acciones formativas con contenidos de educación vial para el profesorado		Número de plazas ofertadas	0	0
		Número de docentes certificados.	0	0
4.17. Acciones formativas con contenidos en educación vial para personas adultas en régimen penitenciario		Número de solicitudes.	1	0
		Número de acciones impartidas	1	0
		Número de alumnos formados.	11	0
4.18. Campañas de sensibilización en seguridad vial dirigidas a padres e hijos	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	Número de jornadas de formación impartidas	32	30
		Número de personas asistentes	2.513	2.615

Reto 4 "Programa de mejora de actitudes hacia la Visión Cero"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
4.19. Formación específica de seguridad vial para policía local y agrupaciones de voluntarios en la intervención de los accidentes en carretera	Academia Galega de Seguridade Pública (AGASP)	Nº de cursos	59	54
		Nº de participantes	1.442	1.607
4.20. Actividades formativas de seguridad vial para empleados públicos	Escola Galega de Administración Pública (EGAP)	Nº de actividades formativas impartidas (total de ediciones)	4	3
		Nº de horas de formación impartidas	42	30
		Nº de alumnado formado	74	62

Reto 5 "Programa de eliminación de tramos de concentración de accidentes (TCA)."

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
5.1. Plan de identificación y gestión de tramos de concentración de accidentes y otras actuaciones de seguridad vial	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	€ invertidos en actuaciones de mejora de la seguridad vial	19.679.532,54	34.044.945,52
		Km de actuaciones de mejora de seguridad vial en TCAs	9,9	9,9
5.2. Mejora de intersecciones y accesos		Nº de intersecciones y accesos mejorados	113	98

Reto 6 "Visión Cero en la siniestralidad por salida de vía: carreteras que perdonan"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
6.1. Mejora de la seguridad de los márgenes de las carreteras	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Km de cunetas de seguridad ejecutadas	24,06	14,45
		Nº de salvacunetas eliminados o protegidos	42	26
		MI de barrera nueva instalada	30.369,3	4702
		MI de barrera innecesaria eliminada o existente retranqueada	2911	2668
		Ud de bifurcación mejorada	2	0

Reto 7 "Visión Cero en los choques frontales y frontolaterales"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
7.1. Actuaciones específicas de refuerzo de separación de sentidos	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Km de actuación	47,36	29,23

Reto 8 "Plan específico de mejora de la infraestructura desde la perspectiva de la prevención de accidentes"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
8.1. Consideración del componente de seguridad vial en la planificación y ordenación del territorio	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Nº de informes emitidos	163	130
8.2. Incorporación de la seguridad vial en los proyectos de carreteras		Número de proyectos que incluyen un anexo de seguridad vial	23	27
8.3. Construcción de nuevos ejes de comunicación		Km de nuevos viales construidos	9,7	1,23
		Km de travesías que se evitan con la construcción de un nuevo vial	0	0
8.4. Actuaciones de conservación en la red viaria	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	€ de contratos de conservación y vialidad invernal	24.640.000,00	26.064.000,02
		€ en actuaciones de refuerzos de firme	19.924.895,20	19.413.227,05
		Nº de señales repuestas	2.659	2567
		Km de marcas viales repintadas	4.645,26	5.113,45
		Nº de inspecciones principales de obras de paso	392	341
8.5. Actuaciones en caminos rurales: ejecución de obras y creación de nuevos caminos	Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural	Km de caminos rurales construidos y/o mejorados	179,82	98,46
		Nº de caminos rurales construidos y/o mejorados	559	218
8.6. Desarrollo de normativa y recomendaciones de seguridad vial en infraestructuras	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Nº de normativas / recomendaciones aprobadas	6	5

Reto 9 "Plan de asistencia y apoyo integral a las víctimas"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
9.1. Seguimiento y mejora de la atención prestada a través del centro de atención a las emergencias CAE 112	CAE-112 Axencia Galega de Emerxencias (AXEGA)	Nº de incidencias atendidas por el CAE 112	27.493	36.788
9.2. Ampliación y mejora de los equipos de los servicios de protección civil y de bomberos	Dirección Xeral de Emerxencias e Interior	Nº de vehículos de nueva dotación o mejorados	18	0
		Otros equipamientos	178	86
9.3. Mejora de los equipos de intervención de los parques de bomberos en siniestros de tráfico		Nº de intervenciones	0	10.834
9.4. Asistencia psicológica a víctimas y familiares		Nº de movilizaciones	12	10
		Nº de personas asistidas	60	66
9.5. Participación en proyectos para mejorar y optimizar la eficiencia y calidad en actuaciones sanitarias de las víctimas de siniestros de tráfico	Servicio Gallego de Salud – SERGAS.	Nº de proyectos en los que participa	2	1
9.6. Formación para la mejora del conocimiento en la atención al paciente politraumatizado		Nº de cursos impartidos	5	9
		Nº de sanitarios formados	105	267
9.7. Elaboración de procedimientos de actuación conjunta de primeros intervinientes en siniestros		Nº de grupos constituidos	5	5
		Nº de procedimientos comunes desarrollados	5	5
		Nº de simulacros conjuntos realizados	5	5
9.8. Optimización de la respuesta ante siniestros de tráfico en el medio rural y urbano		Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital básico en medio urbano	1.796	1.908
		Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital avanzado en medio urbano	308	503
		Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital básico en medio rural	4.250	4.410
		Nº de accidentes de tráfico atendidos anualmente por el 061 con unidades asistenciales de soporte vital avanzado en medio rural	353	414
		Nº de personas asistidas	188	119
9.9. Ayuda a las víctimas y familiares en el postaccidente				

Reto 10 "Acciones específicas centradas en grupos o situaciones de especial riesgo o vulnerabilidad"

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
10.1. Puesta en valor de la inspección técnica de vehículos como instrumento de mejora de la seguridad vial	Secretaría Xeral de Industria	Porcentaje de vehículos recogidos en la estadística.	100% vehículos pasaron ITV	100% vehículos pasaron la ITV
		Nº de informes anuales	1	1
10.2. Acciones de control del transporte por carretera.	Dirección Xeral de Mobilidade	Nº de jornadas controladas en tiempos de conducción y descanso y uso del tacógrafo mediante control en empresas	21.040	13.933
		Nº de vehículos controlados en controles de exceso de peso	3.273	3.266
		Nº de infracciones detectadas en materia de tiempos de conducción y descanso	4.309	5.246
		Nº de infracciones detectadas en materia de exceso de peso	2.116	1.315
		Nº de infracciones detectadas por falta o por deficiencias en la autorización de transporte	565	781
		Nº de cursos CAP controlados	704	748
10.3. Acciones de control del transporte por carretera - tacógrafos	Secretaría Xeral de Industria	Nº de talleres oficiales en los que se puede realizar la instalación y la verificación de tacógrafos digitales	55	59
10.4. Consulta pública de talleres habilitados		Nº de consultas realizadas	32.521	18.234
10.5. Medidas para la reducción de la siniestralidad con fauna	Dirección Xeral de Patrimonio Natural	Nº de batidas de caza	38.165	38.464
		Nº de manuales de buenas prácticas desarrollados	0	1.000
		Nº de cursos de seguridad en la caza y primeros auxilios	1	1
10.6. Monitorización de los tramos de concentración de accidentes con animales (TCAAs).	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Nº de atropellos de animales en tramos con vallado reforzado	18	18
10.7. Charlas informativas sobre seguridad vial en centros sociocomunitarios de bienestar	Dirección Xeral de Maiores e Atención Sociosanitaria	Nº de charlas celebradas	3	13
		Nº de personas mayores informadas	100	805

Otras acciones estratégicas de carácter transversal

ACCIÓN	RESPONSABLE	INDICADORES DE DESEMPEÑO	MEDICIÓN	
			2022	2023
A. Adhesión de la Xunta de Galicia a la Carta Europea de la Seguridad Vial	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	Formalización de la adhesión y actualización anual	-	-
B. Plan de transporte público de Galicia	Dirección Xeral de Mobilidade	Municipios adheridos al plan a través de Áreas de transporte metropolitano o del Área de Transporte de Galicia	68	68
		Número de tarjetas de transporte emitidas	55.833	135.162
		Número de tarjetas "Xente Nova" emitidas	36.570	28.185
		Servicios prestados (veh*km/año)	57.441.842,09	57.940.570
		Líneas de servicios (totales/compartido/a demanda)	3.539 total 2.276 compartida 2.333 bajo demanda	3.578 total 2.241 compartida 2.361 bajo demanda
C. Implantación de tecnología para mejorar la seguridad vial	Agencia Gallega de Infraestructuras (AXI)	ACCIÓN ELIMINADA		
D. Programa de obtención del permiso de conducir para personas en riesgo de exclusión social	Dirección Xeral de Inclusión Social	Nº de participantes en el programa	18	16

30/05/2024
se adhiere

3. CONCLUSIONES

A continuación, se presentan las conclusiones derivadas del análisis de evolución de los primeros años de aplicación del Plan de Seguridad Vial 2022-2025. Visión Cero.

Seguimiento del Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero:

- El Plan se ha desarrollado según lo previsto: de las 58 acciones inicialmente propuestas, en los dos primeros años de aplicación del Plan (2022 y 2023), tan solo se ha eliminado una acción (C- Implantación de tecnología para la mejora de la seguridad vial).
- En 2023, el 90% de las acciones recogidas en el plan, es decir, 52 acciones, ya han sido puestas en marcha.
- No han sido desarrolladas 5 de las acciones recogidas.
- Se ha eliminado la acción C- "Implantación de tecnología para la mejora de la seguridad vial", debido a las dificultades para hacer el seguimiento de los proyectos que realizan diversas entidades implicadas en este campo. Además, en otro tipo de tecnología, como por ejemplo las medidas tecnológicas para avisar a los usuarios de las vías de la presencia de animales, se está en un momento de análisis sobre la eficacia de las distintas soluciones que hay en el mercado, previo a su implantación.
- Se estima necesario continuar con un esfuerzo constante con implicación de todos los sectores para conseguir los objetivos de visión cero previstos en el Plan.
- En la reunión de seguimiento que se ha realizado con las Consellerías de la Xunta de Galicia, se ha puesto de manifiesto que existen sinergias entre distintas entidades, especialmente en el ámbito de la concienciación y educación, por lo que sería necesario reforzar la colaboración en este sentido.
- Se han planteado nuevos ámbitos de trabajo de cara al próximo Plan de Seguridad Vial que, específicamente en el ámbito de la seguridad vial laboral y de la implicación de las empresas; si bien no están lo suficientemente maduros actualmente como para incluirlos en el Plan en vigor, se incorporarán en Planes posteriores.

Participación institucional y social en el Plan de Seguridad Vial de Galicia 2022-2025. Visión Cero:

- Se ha constatado un interés creciente por el Plan de Seguridad Vial de Galicia, incrementándose la participación institucional y de agentes sociales, lo que supone un respaldo para la continuidad del trabajo que se viene realizando.
- Preocupan especialmente los riesgos asociados al incumplimiento de las normas, en particular los relacionados con el consumo de alcohol, drogas y psicofármacos, que están presentes en un elevado número de víctimas de siniestros mortales. Por ello, es importante actuar con contundencia para impedir que exista una cierta sensación de impunidad ante este tipo de conductas. Asimismo, se debe trabajar en conseguir que los procedimientos de control sean más visibles para la ciudadanía, adaptándolos al uso de las nuevas tecnologías que realizan algunos usuarios. En este sentido, la publicidad puede ayudar a trasladar este mensaje a la sociedad.
- Se destaca el interés de trabajar de manera coordinada entre las administraciones titulares de vías para la mejora de la seguridad de las infraestructuras, dando así continuidad a la labor que se realiza en la comisión ya existente. Además, es importante tener en cuenta las opiniones de los usuarios, de manera organizada.
- La asistencia psicológica a las víctimas y a sus familiares se debe plantear a lo largo de todo el proceso, tanto desde que se produce el siniestro, independientemente de sus consecuencias, y los meses posteriores. Asimismo, es preciso trabajar en el desarrollo de protocolos para la comunicación con los familiares de las víctimas desde los centros hospitalarios.
- En relación a la siniestralidad de los motociclistas, es un ámbito de trabajo que preocupa especialmente, debido al aumento de las cifras de siniestros y víctimas en los últimos años. Desde el convencimiento de que las motocicletas y ciclomotores desempeñan un importante papel en la movilidad sostenible, se apuesta por una colaboración entre las administraciones y las plataformas de usuarios para continuar avanzando en la línea de la mejora de la seguridad.
- En el ámbito de la educación, es importante garantizar la disponibilidad de profesionales adecuadamente formados para poder impartir los contenidos a los escolares a lo largo de todas las etapas educativas, considerando el papel del usuario como peatón, ciclistas, usuario de ciclomotor, motociclistas, pasajero, conductor, etc. En este contexto, existen espacios para la colaboración entre las administraciones y los agentes sociales, que ya están dando buenos resultados.

- En el ámbito de la prevención, es importante seguir trabajando en todos los ámbitos, considerando también la labor que realizan usuarios como los vehículos de asistencia en carretera o los transportistas, que necesitan medidas de seguridad adecuadas e infraestructuras específicas para favorecer su descanso.
- También en el ámbito de la infraestructura, además de todas las actuaciones que se realizan por parte de las diferentes administraciones de carreteras, es importante garantizar el adecuado diseño de las paradas de autobús e incorporar los mejores parámetros de seguridad desde la planificación a la puesta en servicio de las infraestructuras, considerando el diseño, la construcción, la explotación y el mantenimiento, con la colaboración de los profesionales más adecuados para su ejecución.

Evolución de la siniestralidad vial a escala global:

- La evolución de los registros de siniestralidad en Galicia, en España y en el ámbito europeo no es la deseada; se aprecia un estancamiento e incluso un repunte en las cifras, especialmente tras la abrupta bajada de la siniestralidad asociada al descenso de la movilidad con la pandemia del Covid-19. Por ello, es preciso seguir trabajando de manera coordinada desde todos los sectores de la administración pública, con el apoyo del sector privado, los centros de investigación, medios de comunicación, fuerzas de seguridad, etc. así como la sociedad en su conjunto, desde la perspectiva del "Sistema Seguro".