



INFORME DE EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA “ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020” DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

Elaborado por la Inspección de Servicios del Ministerio del Interior, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 6.2 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la información y Buen Gobierno.

Diciembre 2021



ÍNDICE

1. DESCRIPCIÓN DE LA “ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020” ...	3
2. METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO	7
3. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LOS DATOS OBTENIDOS EN LA EJECUCIÓN DE LA ESTRATEGIA.....	7
4. VALORACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRATEGIA	13
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	16



1. DESCRIPCIÓN DE LA “ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020”

La “Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020”¹ (en adelante, la Estrategia o la ESV) estableció las actuaciones de la Administración General del Estado, de las Administraciones de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales, en colaboración con agentes privados, que se consideraron prioritarias en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, promoviendo e impulsando además, las actuaciones del resto de las Administraciones públicas con competencias en esta materia.

El Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó aprobar las líneas básicas de la política de seguridad vial para el periodo 2011-2020, tras su aprobación por el Consejo Superior de Seguridad Vial.

La ESV concreta la visión y los valores en un conjunto de seis prioridades que se establecieron para dar solución a los principales problemas de accidentalidad identificados. Estas prioridades se desarrollan en treinta objetivos operativos, obtenidos de un diagnóstico detallado de la situación de la seguridad vial desarrollado durante la elaboración de la Estrategia. Están agrupados según los colectivos y temas clave en materia de seguridad vial a los que van dirigidos.

PRIORIDAD	COLECTIVO Y TEMA CLAVE	OBJETIVO
1. Proteger a los usuarios más vulnerables	Niños	<ul style="list-style-type: none">➤ Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros➤ Mejorar la utilización eficiente de los sistemas de retención infantil➤ Impulsar la seguridad vial en el curriculum escolar
	Jóvenes	<ul style="list-style-type: none">➤ Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes➤ Realizar intervenciones activas en el entorno de ocio nocturno
	Mayores	<ul style="list-style-type: none">➤ Mejorar el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción➤ Proporcionar espacios seguros de movilidad para mayores➤ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los mayores y su movilidad

¹ https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planos/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf



	Peatones	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promover el desplazamiento a pie como forma de movilidad económica y saludable ➤ Proporcionar espacios seguros de movilidad para peatones ➤ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los peatones y su movilidad
	Ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promover el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento eficiente ➤ Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y resto de usuarios ➤ Proporcionar espacios seguros de movilidad para bicicletas ➤ Mejorar el conocimiento de los ciclistas
2. Potenciar una movilidad segura en la zona urbana	Zona urbana	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Proporcionar un espacio público urbano y entornos seguros ➤ Potenciar la disciplina en el ámbito urbano
3. Mejorar la seguridad de los motoristas	Motoristas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conseguir comportamientos más seguros de los motoristas ➤ Incrementar la seguridad de las carreteras para los motoristas ➤ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los motoristas y su movilidad
4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales	Carretera convencional	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales ➤ Mejorar la seguridad de las carretera convencional a través de su diseño, especialmente para evitar salidas de la vía y colisiones frontales
5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo	Seguridad vial en la empresa	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes <i>in itinere</i> ➤ Mejorar el conocimiento de los accidentes <i>in itinere</i>
	Transporte profesional	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales ➤ Mejorar la capacitación y habilidad de los conductores profesionales
6. Mejorar los comportamientos en relación a alcohol y velocidad en la conducción	Alcohol y drogas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Desarrollar acciones preventivas para reducir el consumo de alcohol y drogas en la conducción ➤ Consolidar las acciones de control de la norma
	Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Conseguir comportamientos más seguros en relación a la velocidad ➤ Promover un diseño seguro de las vías para reducir la situaciones de riesgo por velocidad: áreas 30, accesos a poblaciones

La Estrategia identificaba un conjunto de objetivos concretos, cuantificables y científicos para alcanzar en el año 2020, siendo los dos principales “Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes” y “Reducir del número de heridos graves en un 35%”. Para el seguimiento de estas metas se establecieron los siguientes 13 indicadores:

INDICADORES	
1	Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes.



2	Reducción del número de heridos graves en un 35%
3	Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.
4	25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.
5	10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.
6	30% de reducción de fallecidos por atropello.
7	1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.
8	Cero fallecidos en turismos en zona urbana.
9	20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.
10	30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.
11	30% menos de fallecidos en accidente <i>in itinere</i> .
12	Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.
13	Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

Para poder conseguir estos objetivos se programaron 172 acciones, organizadas en las siguientes once áreas de actuación y ámbitos de intervención.

ÁREA DE ACTUACIÓN	MISIÓN del Área de Actuación
Educación y Formación	Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• En el entorno educativo• En el acceso a la conducción• En la actualización de conocimientos
Comunicación	Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• Campañas de información y concienciación• Implicación de la sociedad civil
La norma y su cumplimiento	Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma



Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• Las reformas normativas• Vigilancia y control de la disciplina• Las herramientas para el cumplimiento de la norma
Salud y seguridad vial	Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• Las aptitudes de los conductores• La implicación de los profesionales sanitarios
Seguridad en los vehículos	Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• La información técnica del vehículo• Hacia un vehículo más sostenible• Hacia un vehículo más seguro
Infraestructura e ITS	Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• La información sobre la seguridad de las infraestructuras• Explotación y conservación de las infraestructuras• El diseño seguro de las infraestructuras• Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico
Zona urbana	Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• Hacia una movilidad urbana sostenible y segura• El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial• La disciplina en el ámbito urbano
Empresa y transporte profesional	Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas• Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo• Las furgonetas• El transporte profesional de mercancías y viajeros
Víctimas	Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• La atención en el accidente• Después del accidente• Las asociaciones de víctimas
Investigación y gestión	Más y mejor información para proporcionar un tratamiento del conocimiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial• La investigación relacionada con la seguridad vial
Coordinación y participación	Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes
Ámbitos de intervención:	<ul style="list-style-type: none">• La participación de la sociedad civil• La coordinación entre administraciones• La acción internacional



La Estrategia establecía la realización de una revisión intermedia en el año 2015, con la finalidad, por un lado, de conocer el grado de cumplimiento de las acciones definidas en la misma, y por otro lado y a la vista de esos resultados, de actualizar y adaptar sus actuaciones y objetivos. Esta revisión a mitad del periodo fue llevada a cabo por la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT).

Asimismo, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 6.2 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la información y Buen Gobierno, la Inspección de Servicios del Ministerio del Interior procedió a la evaluación intermedia de la Estrategia, cuyo informe fue publicado en el Portal de Transparencia².

Finalizado el 31 de diciembre de 2020 el periodo de vigencia de la ESV, procede nuevamente la evaluación de su cumplimiento por parte de esta Inspección de Servicios.

2. METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO

Para la realización del presente Informe de evaluación del cumplimiento, la Inspección de Servicios ha mantenido reuniones con responsables de la DGT y ha analizado los datos y la información facilitados por dicho Centro directivo.

Como principal fuente de información se ha utilizado el documento “Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Informe de Evaluación” elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, en calidad de órgano gestor de la Estrategia.

3. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LOS DATOS OBTENIDOS EN LA EJECUCIÓN DE LA ESTRATEGIA

Previo al análisis de los datos, debe señalarse que, de acuerdo con lo informado por la DGT, en esta evaluación se tendrán en cuenta los datos consolidados hasta finales del año 2019, toda vez que las cifras del año 2020 están, en gran medida, condicionadas por el impacto y las restricciones de la movilidad derivadas de la pandemia Covid-19, considerándose además, que las cifras de siniestralidad vial de 2020 no son representativas a efectos de evaluar la ESV 2011-2020, ni para establecer el año base para los objetivos a incluir en la ESV del próximo decenio.

2

<http://www.interior.gob.es/documents/10180/2894648/INFORME+EVALUACION+C3%93N+ESTRATEGIA+SEGURIDAD+VIAL+2011-2016.pdf>



Cumplimiento de los objetivos de la Estrategia:

Se han alcanzado los objetivos en cuatro de los trece indicadores, siendo dos de ellos, el 1 y el 2 considerados, como se ha indicado, los dos principales de la Estrategia.

Son los siguientes:

- Bajar la tasa de fallecidos al año a 37 por millón de habitantes.
- Reducción del número de heridos graves en un 35%.
- En este caso se ha superado el porcentaje marcado, siendo del 38,1% la reducción alcanzada.
- Reducción del número de conductores de 18-24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana en un 25%.
- La reducción alcanzada ha sido mayor del porcentaje marcado, siendo del 54,9%.
- Reducción del número de fallecidos por salida de vía en carretera convencional en un 30%.
- Como en el caso anterior, la reducción real ha sido bastante mayor, situándose en un 49,8%.

En el resto de siguientes indicadores no se han alcanzado los objetivos marcados:

- Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.
- 10 % menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.
- 30 % reducción de fallecidos por atropello.
- 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.
- Cero fallecidos en turismos en zona urbana
- 20 % menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta
- 30% menos de fallecidos en accidente *in itinere*.
- Bajar del 1% los positivos por alcohol en aire espirado en los controles preventivos aleatorios.
- Reducir en un 50% de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

Para estos dos últimos indicadores no se ha dispuesto de datos con la periodicidad y fiabilidad requerida para su adecuado análisis.



Tabla: Evolución de indicadores de la ESV entre 2009 y 2019

(Fuente DGT)

Objetivos	Indicadores	Base: 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Objetivo 2019	Objetivo 2020
1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	Tasa de fallecidos por millón de habitantes	59	53	44	41	36	36	36	39	39	39	37	39	37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35%	Número de heridos graves	13.923	11.995	11.347	10.444	10.086	9.574	9.495	9.755	9.546	8.935	8.613	9.493	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil	Número de niños fallecidos sin sistema retención infantil	12	10	5	9	4	2	4	5	5	0	3	1	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	Número de conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	577	525	406	316	360	353	361	364	310	329	565	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	Número de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	227	179	202	182	213	200	206	192	206	205	185	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	Número de fallecidos por atropello	459	453	367	355	349	310	306	386	338	378	373	334	321



Objetivos	Indicadores	Base: 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Objetivo 2019	Objetivo 2020
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	Tasa de mortalidad de ciclistas	1,2	1,4	1,0	1,5	1,5	1,6	1,2	1,4	1,7	1,2	1,7	1,2	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	Número de fallecidos en turismos en zona urbana	101	84	75	71	72	71	61	80	82	69	62	9	0
9. 20% menos fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	Número de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473	2.914	2.966	2.760	2.811	2.870	2.928	3.024	3.143	3.041	3.146	2.841	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	Número de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	432	357	369	285	277	285	270	317	254	261	378	364
11. 30% menos de fallecidos <i>in itinere</i>	Número de fallecidos <i>in itinere</i>	170	165	128	100	100	99	101	120	120	144	134	124	119
12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios.	% controles DRUID con resultado >0,05 mg/l	6,7	N/D	N/D	N/D	4,1	N/D	N/D	N/D	N/D	4,7	N/D		
	% controles DRUID con resultado >0,15 mg/l	4,5	N/D	N/D	N/D	2,5	N/D	N/D	N/D	N/D	2,8	N/D	1,1	1,0



Objetivos	Indicadores	Base: 2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Objetivo 2019	Objetivo 2020	
	% controles DRUID con resultado >0,25 mg/l	2,3	N/D	N/D	N/D	1,8	N/D	N/D	N/D	N/D	1,9	N/D			
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	% vehículos que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h en autopistas	12,3% (autop.)	12,8% (autop.)		8,0% (autop.)									6,2% (autop.)	
	% vehículos que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h en autovías	6,9% (autov.)	7,0% (autov.)		4,3% (autov.)									3,5% (autov.)	
	% vehículos que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h en carreteras convencionales (tramos con límite de 90 km/h antes de la modificación RD 1514/2018)	15,8% (c.90)	21,2% (c.90)	No disponible. Estudio periódico	14,0% (conv.90)	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico		7,9% (c.90)
	% vehículos que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h en carreteras convencionales (tramos con límite de 100 km/h antes de la modificación RD 1514/2018)	16,4% (c.100)	15,5% (c.100)		10,8% (c.100)										8,2% (c.100)



Grado de ejecución de las acciones

El grado de ejecución de las 172 acciones programadas se recoge en el siguiente cuadro:

ESTADO	Nº ACTUACIONES	
Finalizada	41	23,8 %
En ejecución permanente	98	57,0 %
En ejecución	24	14,0 %
Sin iniciar	9	5,2 %

Desglosando los datos anteriores entre las once áreas de actuación que contemplaba la Estrategia, se obtienen las cifras recogidas en la tabla siguiente.

Área de actuación	Finalizadas	Ejecución permanente	En ejecución	Sin iniciar	Total
Educación y formación	3	9	0	1	13
Comunicación	2	20	1	1	24
La norma y su cumplimiento	6	11	2	1	20
Salud y seguridad vial	1	7	2	-	10
Seguridad en los vehículos	6	5	1	-	12
Infraestructura e ITS	9	9	6	2	26
Zona urbana	4	12	5	2	23
Empresa y transporte profesional	4	7	4	1	16
Víctimas	6	5	-	-	11



Investigación y gestión	-	9	1	1	11
Coordinación y participación	-	4	2	-	6
Total:	41	98	24	9	172

Considerando las actuaciones finalizadas y las que se siguen realizando de forma permanente, el grado de ejecución se sitúa en un 80,8%.

Debe indicarse que, además de las 172 actuaciones programadas en la ESV, durante la vigencia de la misma se han realizado otras no programadas inicialmente, siempre dentro de la visión y de los objetivos marcados en la misma y que se han llevado a cabo para la mejora de la seguridad vial³. Al no estar incluidas en la planificación de la Estrategia no se ha realizado evaluación de las mismas.

4. VALORACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRATEGIA

Se significa que cuatro de los trece objetivos programados en la Estrategia se han cumplido al 100%. Dos de ellos corresponden a los considerados como objetivos principales al ser de alcance general.

Los objetivos de la Estrategia que se han cumplido, o incluso mejorado, son los siguientes: “Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes”, “Reducir el número de heridos graves en un 35%”, “25% menos de conductores de 18-24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana” y “30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional”.

Considerando que un objetivo cumplido supone un 100% y un objetivo no cumplido es un 0%, el grado de cumplimiento de los objetivos de la ESV sería de un 30,77%, lo que supone un grado de cumplimiento bajo.

³ En el Informe de Evaluación elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial se da cuenta de las actuaciones no programadas en la ESV, entre las más destacadas: El “Plan de Medidas Urgentes para reducir la siniestralidad. Año 2017”; el “Plan de medidas especiales para la seguridad de motoristas y ciclomotores 2019-2020.”; las medidas relacionadas con velocidad (modificación de la velocidad máxima en carreteras interurbanas de 100 km/h a 90 km/h -entró en vigor en 2019-, y disminución del límite genérico de velocidad en vías urbanas de 50 km/h a 30 km/h en calles de un solo carril por sentido de circulación -se aprobó en 2020, entró en vigor en 2021-); el aprovechamiento de nuevas tecnologías como el uso de helicópteros, drones o cámaras para detección del uso del cinturón y la ITV que ha permitido optimizar la vigilancia por parte de los agentes de tráfico y prestar atención a factores de riesgo que se han incrementado en el último decenio, como son las distracciones motivadas por el uso del teléfono móvil; puesta en marcha de las patrullas integrales de tráfico en la que los motoristas disponen de equipamiento para actuar en un mayor número de situaciones; la plataforma del vehículo conectado DGT 3.0, donde eventos especiales, zonas de especial consideración e incidencias serán geolocalizados en tiempo real.



Debe indicarse, no obstante, que los resultados de los siguientes objetivos, si bien no se han cumplido, muestran un grado de cumplimiento por encima del 50%, como son: “Reducir en un 10% el número de conductores fallecidos mayores de 64 años” (90%), “Cero niños fallecidos sin uso del sistema de retención infantil” (75%), “Reducir 30% porcentaje de fallecidos en accidente *in itinere*” (70,59%), “Reducir un 30% el porcentaje de fallecidos por atropello” (62,32%) y “1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad” (58%).

Por debajo del 50% de cumplimiento se sitúan los objetivos restantes: “Reducir un 20% el porcentaje de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta” (47,05%), “Cero fallecidos en turismo en zona urbana” (38,61%), “Bajar del 1% el porcentaje de conductores positivos en controles de alcoholemia” (0%) y “Reducir en un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 Km/h” (0%).

Por otro lado, se valora muy positivamente la realización por parte de la DGT de un análisis de la matriz de preguntas de evaluación para la ESV, realizada de acuerdo con la *“Guía práctica para el diseño y la realización de evaluaciones públicas”* (enfoque AEVAL)⁴.

De este análisis⁵, que aporta información fundamental tanto para la valoración de la ESV 2011-2020 como para abordar la redacción de la nueva Estrategia, cabe concluir, en síntesis:

- En cuanto a la Pertinencia:
La ESV si respondía a las necesidades de mejora de la seguridad vial y estaba enfocada a resolver los problemas existentes en esta materia.
- Respecto a la Relevancia:
En su elaboración y aprobación se contó con un importante respaldo e impulso político. La ESV no siempre ha sido la fuerza motriz de las actuaciones en seguridad vial, consecuencia de los cambios en movilidad no contemplados inicialmente en la misma.
- Respecto a la Coherencia:
- La estructura de órganos, competencias y funciones de la ESV fue, en términos generales, adecuada. Destaca el importante papel del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. No se han creado dos de los órganos previstos en la ESV, el Comité Director y la Comisión Sectorial de Seguridad Vial, cuyo papel podría haber contribuido a la mejor coordinación, ejecución y seguimiento de la Estrategia. No obstante, debe indicarse que en la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial se creó la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de

⁴ <https://www.mptfp.gob.es/dam/es/portal/funcionpublica/evaluacion-politicas-publicas/Documentos/Metodologias/Guia1.pdf#page=1>.

⁵ Se han analizado los criterios relativos a Pertinencia, Relevancia, Coherencia, Complementariedad, Eficacia, Eficiencia, Gobernanza y Transparencia.



las Comunidades Autónomas que hayan asumido, a través de sus Estatutos de Autonomía, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Asimismo, aunque la estructura daba respuesta a los objetivos de la Estrategia, no se ha conseguido la interrelación entre actores que hubiera sido deseable para la mejor ejecución de la Estrategia.

Las causas de accidentalidad han ido variando en los 10 años de vigencia y la Estrategia no ha sido adaptada a esos cambios. Esto no quiere decir que desde la DGT y otros organismos competentes en las materias afectadas no se hayan llevado a cabo acciones en este sentido.

No todos los indicadores elegidos para el seguimiento de la Estrategia se ajustan a la estructura de acciones por colectivos y temas clave.

Los indicadores proporcionan la información adecuada para tomar decisiones en cuanto al planteamiento general de la Estrategia y el seguimiento de cómo evoluciona la seguridad vial en términos generales, pero no de cara a evaluar y reorientar las actuaciones concretas en caso necesario. Dos de estos indicadores no se han podido medir con la periodicidad requerida.

- Respecto a la Complementariedad:
La ESV establecía la participación de otras Administraciones Públicas, así como otros organismos de la AGE responsables de políticas complementarias, tales como infraestructuras, industria, justicia, educación o sanidad, pero no ha habido un seguimiento adecuado de las acciones realizadas, ni se ha medido el grado de coordinación de entre Administraciones.
- Sobre la Eficacia:
Véanse apartados 3 y 4.
- Respecto la eficiencia:
La ESV no contempló medir el coste de las acciones llevadas a cabo.
- En cuanto a la Gobernanza:
La ESV establecía un organismo responsable de la coordinación de la elaboración y el seguimiento de la Estrategia: el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (CSTSVMS) también ha realizado una labor de seguimiento a alto nivel del desarrollo de la Estrategia.

La ESV contemplaba contar con los actores sociales para el seguimiento del desarrollo de la misma. Esto se ha realizado en los Grupos de Trabajo del Consejo Superior.

No obstante, no se han llevado a cabo algunas de las acciones que la Estrategia establecía para la correcta gobernanza de las actuaciones previstas. No se han



realizado los Planes anuales de actuaciones, ni las Memorias de Actividad anuales de la Estrategia. La DGT sí ha publicado sus Memorias anuales de actividad, pero en ellas sólo se refleja su propia actividad en los ámbitos de intervención de la Estrategia, no la de los demás actores implicados en la misma.

También se detecta que el sistema de seguimiento no permite identificar las posibles causas que hay detrás de los resultados obtenidos. Aquí se pone de manifiesto una vez más que no hay una conexión clara entre la obtención de los valores esperados en los indicadores y la consecución de los objetivos.

- Finalmente, respecto a la Transparencia:
La DGT se ha afianzado como referente de la seguridad vial en España.

La Estrategia, así como la evolución anual de los indicadores, está publicada y disponible en la página web de la DGT, tanto para los actores de la Estrategia como para la ciudadanía en general.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De lo señalado anteriormente, se realizan las siguientes consideraciones y recomendaciones.

En primer lugar, se señala que dado que varios de los objetivos de la ESV no se han alcanzado, se deberá prestar especial atención a los temas relativos a: Zona urbana, especialmente la de usuarios vulnerables; Motoristas, especialmente en vías interurbanas; Personas de edad avanzada, como conductores y como peatones; y Siniestralidad relacionada con la movilidad laboral.

Debe indicarse que las recomendaciones efectuadas por la Inspección de Servicios en el Informe de evaluación intermedia de 2015 fueron objeto de estudio por la DGT y se tuvieron en consideración en los trabajos de revisión de la ESV. Se valora positivamente la realización de estos trabajos, si bien no se llegaron a consolidar, ni se llegó a formalizar una revisión de la Estrategia.

Se recomienda abordar la nueva ESV desde una clarificación conceptual entre “líneas estratégicas”, “temas o colectivos claves”, “objetivos”, “indicadores” y “actuaciones”, plenamente alineados, vinculados y ponderados.

Los objetivos e indicadores que se incorporen a la próxima Estrategia deben permitir una correcta medición, incluyendo, de ser necesario, nuevos indicadores de “desempeño” que complementen los indicadores “resultados” que se han utilizado en la ESV 2011-2020.

En cuanto a las actuaciones que no se han podido llevar a cabo, sería recomendable revisar y analizar las razones por las que no se han podido realizar.



Asimismo, como ya se hizo en la citada revisión de 2015, se recomienda que todas las actuaciones programadas en la próxima Estrategia estén claramente vinculadas a los objetivos y a los temas clave o colectivos en los que se estructure la misma.

Otro aspecto que deberá ser considerado es que las Administraciones públicas, agentes sociales, etc. que intervengan en la elaboración de la próxima Estrategia, dispongan del mecanismo adecuado para facilitar su participación en la ejecución y en el seguimiento de la misma.

En este sentido, sería conveniente que los órganos de seguimiento previstos en la ESV se constituyan formalmente y se reúnan periódicamente para llevar a cabo la correcta ejecución y supervisión de las actuaciones programadas.

Del análisis realizado se percibe que, dado el amplio periodo de vigencia de la Estrategia (10 años), sería recomendable proyectar su ejecución mediante Planes anuales o bianuales que permitan, de ser necesaria, la adaptación de la misma con nuevas actuaciones que den respuesta a aspectos tan cambiantes como los referidos a la seguridad vial.