

## **PROGRAMA 132B**

### **SEGURIDAD VIAL**

#### **1. DESCRIPCIÓN**

El Programa es la plasmación presupuestaria de la política pública de seguridad vial que, con el objetivo esencial de reducir los accidentes de tráfico y sus víctimas, es desarrollada por el Gobierno, con un papel central del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (Dirección General de Tráfico).

Desde una perspectiva jurídica, la política de seguridad vial encuentra su marco normativo y competencial en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Desde una perspectiva de políticas públicas, los accidentes de tráfico tienen un significativo impacto económico y social. Además del sufrimiento padecido por víctimas, familiares y personas cercanas, deben tenerse en cuenta pérdidas económicas de naturaleza diversa: costes médicos y de rehabilitación; pérdidas de productividad en las empresas y administraciones; pérdida de ingresos para las personas afectadas; daños materiales en vehículos, infraestructuras y bienes; actuación de las policías de tráfico y servicios de emergencia. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, el coste global de los accidentes de tráfico supone un 3 % del Producto Interior Bruto Mundial. Cualquier gasto en políticas de seguridad vial debe considerarse, por tanto, una inversión con un elevado nivel de retorno social. En España, los estudios disponibles cuantifican el beneficio social asociado a la evitación de una muerte en accidente de tráfico en 1,6 millones de euros, sin tener en cuenta los costes materiales y administrativos.

El año 2020 puso fin al “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”. Esta iniciativa, puesta en marcha por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 64/255, de 1 de marzo de 2010, tuvo el objetivo general de canalizar los esfuerzos globales en el ámbito de la seguridad vial para lograr estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. Mediante Resolución A/RES/74/299, aprobada el 31 de agosto de 2020, la ONU proclamó el período 2021-2030 “Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por

accidentes de tráfico en un 50 % de 2021 a 2030. La Resolución destaca algunos aspectos clave para la consecución de este objetivo, como el liderazgo político y la mejora de la gobernanza, la integración de las políticas de seguridad vial con otros ámbitos —movilidad, salud pública, medio ambiente—, la adopción de medidas sobre todos los elementos y factores de riesgo, y la importancia de la seguridad de los usuarios vulnerables. Actualmente, se está preparando, en el seno de la Organización Mundial de la Salud, el plan mundial de acción para la implementación del Segundo Decenio.

El objetivo del Segundo Decenio está en línea con el propuesto en la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 de la Unión Europea. La Comisión Europea ha publicado los documentos básicos en materia de planificación estratégica para la próxima década: el Tercer Paquete de Movilidad, publicado en 2018 y el documento de trabajo "Marco para la Política de Seguridad Vial de la Unión Europea 2021-2030. Próximos pasos hacia la Visión Cero", publicado en 2019.

En lo relativo al marco internacional, cabe destacar por último la Agenda 2030. Aprobada el 25 de septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Agenda 2030 puede ser considerada un Plan Estratégico Mundial 2016-2030, que nace con la visión de "Transformar nuestro mundo". Representa el compromiso internacional para hacer frente a los retos sociales, económicos y medioambientales de la globalización, poniendo en el centro a las personas, el planeta, la prosperidad y la paz, bajo lemas como "no dejar a nadie atrás". La Agenda define 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que se concretan en 169 metas. Las políticas de seguridad vial incluidas en este Programa están relacionadas directa o indirectamente con todos los ODS, aunque de una manera más directa con:

- ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. A través de las políticas para una movilidad sostenible y segura.

- ODS 4: Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos. A través de las acciones en materia de educación vial.

- ODS 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos. A través de las políticas para la promoción de vehículos poco contaminantes.

- ODS 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. A través de los planes de movilidad para empresas y la promoción de la formación para colectivos profesionales.

– ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. A través de las políticas de movilidad y seguridad vial urbana.

En España, el objetivo de reducir el número de personas fallecidas y heridas graves en un 50 % en 2030 ha sido asumido por los poderes ejecutivo y legislativo (Declaración de la Comisión de Seguridad Vial de 12 de noviembre de 2020), y constituirá el objetivo central de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, que está elaborándose en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. El Programa 2022 se basa en el despliegue de la nueva estrategia.

El año 2020 ha estado marcado por la pandemia de COVID-19, que ha tenido un impacto importante en la movilidad de personas y mercancías y, con ello, en el número de accidentes y víctimas en las vías públicas. De acuerdo con el balance provisional de siniestralidad a 30 días en vías urbanas e interurbanas, en 2020 el número de personas fallecidas se redujo en un 22 %, el de heridas hospitalizadas también en un 22 % y el de heridas no hospitalizadas en un 33 %. En función de la zona, la reducción de personas fallecidas fue de un 24 % en vías urbanas y de un 21 % en vías interurbanas, valor este último que cabe comparar con el descenso de un 25 % experimentado por los movimientos de largo recorrido. En el conjunto de la Unión Europea, la reducción del número de personas fallecidas fue de un 17 %.

Las circunstancias excepcionales del año 2020 han llevado a muchos países europeos a adoptar como referencia para sus objetivos del próximo decenio el año 2019. Este será también el caso de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

En 2019, hubo 1.755 fallecidos en vías públicas, de los que 1.236 se registraron en vías interurbanas y 519 en vías urbanas. En concreto, se definen los tres ámbitos siguientes:

– **Ámbito de la seguridad vial:** se establecen como prioridades la consolidación de los principios del sistema seguro en las políticas nacionales de seguridad vial; la integración de las políticas de seguridad vial con otros ámbitos, en el marco de la Agenda 2030; la gestión de datos sobre accidentes de tráfico y factores de riesgo; la protección de los usuarios vulnerables; la promoción de una movilidad segura y sostenible, proporcionando espacios públicos y entornos seguros, particularmente en el ámbito urbano, y potenciando la movilidad activa y eficiente; la mejora de la seguridad en las carreteras convencionales, en colaboración con los titulares de las vías; y la mejora de la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo.

– Ámbito de la gestión del tráfico y la movilidad, a través fundamentalmente de la red de Centros de Gestión del Tráfico de la Dirección General de Tráfico (DGT) y del desarrollo del vehículo conectado. El objetivo básico es proporcionar información a la ciudadanía sobre el estado de las carreteras, coordinar a los distintos agentes implicados en asegurar la movilidad y la seguridad vial y servir de instrumento para la adopción inmediata de decisiones que garanticen la máxima fluidez, seguridad y fiabilidad en la circulación por carretera.

– Ámbito de la gestión administrativa de vehículos, conductores, sanciones y transportes especiales que son competencia del Gobierno (con excepciones parciales en las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco). Las actuaciones en este área se ejercen a través de la Jefatura Central de Tráfico y se caracterizan por su repercusión en la mejora del servicio que se presta a los ciudadanos (volúmenes de tramitación masivos), por su impacto en sectores económicos sensibles –singularmente el del automóvil– y, en el caso del procedimiento sancionador, por su estrecha interrelación con los objetivos de reducción de la siniestralidad.

## **2. ACTIVIDADES**

Los tres objetivos primordiales y permanentes del programa, marcados por el ámbito de competencias en el que se desarrolla, son los siguientes:

- Disminuir el número de víctimas y lesionados graves de accidentes de tráfico.
- Garantizar la movilidad a través de una adecuada gestión del tráfico.
- Proveer la gestión de todos los trámites asociados a la gestión de la circulación.

En este contexto, se plantean los objetivos y la estrategia a seguir en 2022 y los próximos años. Para ello es imprescindible coordinar los trabajos de modernización y los cambios internos, culturales y tecnológicos, garantizando la continuidad y mejora de los servicios que actualmente se proporcionan en materia seguridad vial, gestión del tráfico y tramitación administrativa.

En esta definición estratégica, el Programa se fundamenta en la concreción de unas finalidades cuyo cumplimiento facilitarían la consecución de los objetivos antes mencionados. Estas finalidades son:

- Actualización del Permiso por Puntos. Después de 14 años, y con la experiencia acumulada, es necesario hacer un balance y adaptar la normativa de tráfico y seguridad vial, particularmente el permiso por puntos, a la realidad actual.

- Vigilancia en carreteras convencionales. Después de la reducción de la velocidad máxima autorizada en estas carreteras a 90 km/h, que entró en vigor en enero de 2019, la prioridad en 2022 será consolidar la reducción de velocidades medias mediante actuaciones de vigilancia, fundamentalmente a través de radares de tramo.

- Atención especial a los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas). El número de fallecidos pertenecientes a estos colectivos se incrementa año tras año, lo que indica que hay que prestarle una especial atención a la hora de aprobar medidas que mitiguen su vulnerabilidad. Como medida más importante, se ha reformado la normativa reglamentaria para reducir la velocidad máxima autorizada a 30 km/h en calles de un solo carril, de sentido único y de un carril por sentido.

- Reforzar la cultura de la seguridad vial mediante acciones educativas con proyectos de promoción de movilidad activa y saludable.

- Realizar acciones formativas para las cada vez más personas que tienen en los vehículos incluso su espacio laboral, en colaboración siempre con la comunidad escolar y con los gobiernos locales.

- Las distracciones. Las nuevas tecnologías nos han aportado multitud de ventajas, pero hay que ser conscientes de las limitaciones del ser humano cuando está conduciendo y aclarar que, no prestar toda la atención, puede tener graves consecuencias. Habrá que informar, concienciar del riesgo e intensificar la vigilancia.

- La importancia de las ciudades. Las ciudades están llevando a cabo numerosas iniciativas que hay que apoyar y compartir. Dentro del programa se propone organizar un Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial, donde se podrán poner en común, entre otras cosas, las buenas prácticas que se ha comprobado que son eficaces.

- Organismo prescriptor. Elaborar y distribuir, entre todos los interesados con influencia directa o indirecta en la consecución de los objetivos del organismo, fichas de medidas concretas y de buenas prácticas en materia de seguridad vial desde todos los vectores que componen el sistema: el vehículo, la infraestructura y el usuario.

- Nuevas tecnologías. En la actualidad las nuevas tecnologías están dando pasos de gigante: el coche eléctrico, el conectado y el autónomo comienzan a ser una realidad que se vislumbra en un futuro no muy lejano. Desde este organismo se está participando en todos los trabajos que realizados en este sentido desde la Unión Europea

y la ONU. Se continuará en esta línea. También se participará en la elaboración de proyectos que permitan certificar estas nuevas tecnologías, validar el adecuado comportamiento de las mismas y comprobar el impacto positivo en la protección indirecta del resto de usuarios de la vía, en especial de los usuarios más vulnerables.

- Latinoamérica. Se ha solicitado por parte de países iberoamericanos nuestra colaboración y experiencia para abordar el problema de seguridad vial al que se enfrentan y se ha previsto realizar esfuerzos para cooperar con esta región.

- Digitalización de la relación administrativa con la DGT, con el objetivo último de que cualquier trámite pueda realizarse desde el móvil.

Las actuaciones que se contemplan en el programa se han distribuido en cuatro áreas, a fin de facilitar su seguimiento y dar respuesta a los objetivos planteados. Estas áreas son:

- Seguridad vial.
- Sistemas de Información e Investigación.
- Gestión del Tráfico y Movilidad.
- Servicios Administrativos al Ciudadano.

## **2.1. Área de Seguridad Vial**

Como ya se ha señalado, el instrumento de referencia en esta área lo constituye la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, que integrará y alineará todas las actuaciones de la Administración General de Estado, que tengan impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, y promueve e impulsa las actuaciones del resto de las Administraciones Públicas que tienen competencias en esta materia, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT) como entidad líder.

La Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 deberá complementarse con planes sectoriales relacionados con aquellos colectivos o áreas de especial relevancia, bien porque hayan registrado una tendencia negativa durante los últimos años, bien porque se consideren estratégicos para la movilidad del futuro.

La implicación de la sociedad civil será otro pilar básico de las políticas de seguridad vial. En este ámbito, se reforzará el papel del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano consultivo e instrumento básico de gobernanza en el ámbito de la seguridad vial. Para ello, se actuará tanto a través del

Pleno del Consejo como de los Grupos de Trabajo que se consideren estratégicos desde el punto de vista de la elaboración de políticas.

Se reforzará la cooperación con la Unión Europea e Iberoamérica, así como los mecanismos de colaboración bilateral con sus países. Se fortalecerá la presencia en foros y grupos de trabajo de la ONU, Unión Europea, OCDE e Iberoamérica.

En el ámbito del comportamiento de los usuarios, los dos pilares básicos continuarán siendo, por un lado, la educación, formación y concienciación; por otro, la vigilancia del cumplimiento de las normas. En este ámbito, se considera prioritaria la reducción de los siguientes comportamientos de riesgo: distracciones, velocidad excesiva y consumo de alcohol y otras drogas.

A continuación, se explicitan y desarrollan los 4 objetivos de esta Área, especificando para cada uno de ellos las acciones que se van a acometer.

#### **2.1.1. Objetivo 1: Concienciar e involucrar a la sociedad en la seguridad vial y lograr mejores comportamientos y una conducción más responsable, cívica y segura**

La consecución de este objetivo tiene como metas específicas informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial, consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías, supervisando el cumplimiento de las normas y, potenciar la actividad de control de calidad en los centros colaboradores a fin de garantizar que los nuevos conductores reúnan las condiciones necesarias para realizar una conducción segura. Para el logro de estas metas, se han planificado las siguientes acciones:

##### **Acción 1: Fomentar una conducción responsable.**

La acción persigue mejorar la actitud de los usuarios de las vías para que se desarrollen comportamientos seguros, respetando las normas de tráfico y extremando la prudencia en sus desplazamientos. El objetivo es proponer y recordar a los ciudadanos, apelando a su responsabilidad, aquellas pautas y conductas de movilidad segura que pueden reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

La acción comprende las campañas de comunicación para colectivos y temáticas específicos, así como de factores de riesgo. Se trata de la puesta en marcha de campañas que se dirigen a toda la población, con mensajes creados para colectivos de ciudadanos de toda naturaleza: escolares, jóvenes, personas mayores, profesionales, usuarios de Smart mobility... En cualquiera de los casos, respetar las normas y mantener

comportamientos adecuados y seguros es imprescindible para lograr una convivencia vial eficaz, sostenible y beneficiosa para la sociedad en general y para cada ciudadano en particular.

*Acción 2: Impulsar la educación y la formación en seguridad vial.*

La acción consiste en fomentar la educación y la formación en seguridad vial de todos los colectivos de la población, lo que significa:

- Revisar y continuar con la educación escolar formal y no formal.
- Establecer líneas de formación en la población general a través de vías estratégicas múltiples.

Uno de los objetivos principales en este campo pasa por introducir la educación vial desde las primeras edades en todos los ámbitos. Para ello, resulta prioritario fomentar la educación vial como medida de prevención de los accidentes de tráfico y para la educación en valores para una movilidad segura y sostenible, mediante el desarrollo de un proceso de “aprendizaje a lo largo de la vida”.

Se incluirán medidas relacionadas con el buen uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), la creación de entornos y trayectos escolares seguros y el impulso de la inclusión de la educación vial en el currículo escolar.

Respecto al buen uso de los SRI, la Dirección General de Tráfico viene trabajando en la promoción de acciones formativas e informativas. Con el mismo fin, se diseñan y elaboran los recursos didácticos y de apoyo, en los que se incluyen contenidos básicos relacionados con la seguridad vial infantil.

Por otra parte, con el objetivo de proporcionar entornos y trayectos escolares seguros, resulta necesario impulsar la puesta en marcha de Proyectos de camino escolar seguros en distintos Ayuntamientos que apuestan por un cambio en la movilidad de manera segura y sostenible ([www.dgt.es/caminoescolarseguro](http://www.dgt.es/caminoescolarseguro)).

Desde el curso escolar 2014/2015, el Organismo participa en el Proyecto europeo “The Traffic Snake Game”, basado en la promoción de viajes seguros y sostenibles a la escuela. Desde su puesta en marcha, esta iniciativa ha involucrado a más de 200.000 alumnos de aproximadamente 1.200 colegios de 19 países europeos. Con la experiencia adquirida durante estos años se está desarrollando un recurso propio que, con los mismos principios de promoción de la movilidad segura, sana y sostenible, actualice y sustituya al Snake Game.



En el marco de la creación de entornos y trayectos escolares seguros, la DGT ha asumido desde 2016 la coordinación y liderazgo del Proyecto Europeo "Stars" (Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para colegios), que tiene como objetivo animar y premiar a los centros educativos que fomenten entre sus alumnos los desplazamientos seguros y sostenibles, tanto a pie como en bicicleta. El proyecto cuenta en la actualidad con 163 centros adheridos a la Red España ([www.starsespaña.es](http://www.starsespaña.es)). Desde la DGT se está trabajando con los Ayuntamientos y con las distintas Consejerías de educación para la integración del programa Stars en los proyectos educativos autonómicos y de esa forma dar impulso al proyecto.

El tercer objetivo en el ámbito de la educación vial en la infancia y en la adolescencia es el de impulsar la inclusión de la educación vial en el currículo escolar. Desde la DGT, en el marco de sus competencias, se está trabajando para que los contenidos de educación vial se incluyan y estén presentes en los proyectos educativos de los centros escolares como formación integral del niño en sus diferentes etapas, mediante el apoyo y colaboración con las Comunidades Autónomas y mediante la incorporación de objetivos específicos en el desarrollo de la LOMLOE. De forma específica, se está trabajando en la incorporación de la formación ciclista en la asignatura de educación física.

En el ámbito de la formación ciclista desde la DGT se ofrecen cursos básicos de formación ciclista en formato on line. En las dos ediciones realizadas hasta ahora se matricularon un total de 738 personas. Además se ha organizado un curso para monitores de ciclismo, en el que se han formado a 28 profesionales y se ha elaborado un manual como recurso para formadores: ¿Cómo formar ciclistas?.

Asimismo, se desarrollan actividades relacionadas con la formación de formadores dirigida a docentes de los distintos niveles educativos.

Los Parques Infantiles de Tráfico y unidades móviles tienen su importancia como recurso de apoyo, en donde el niño aprende a través de situaciones muy próximas a su realidad en relación con el tráfico. Este tipo de instalaciones, en la actualidad, están siendo objeto de revisión en cuanto a su funcionamiento, con el fin de dar un giro más real y actual en torno a la movilidad sostenible y, por tanto, al aprendizaje de conductas basadas en la movilidad sostenible.

Además de los objetivos dirigidos a la infancia y la juventud se continúa trabajando en la educación para la movilidad segura de mayores con actuaciones directas y sobre todo a través de la formación de formadores. A final de 2021 se desarrollará una nueva edición del curso de formación para personal voluntario.

Asimismo se ha creado un recurso didáctico para poner a disposición en el curso 2021-2022 de todas aquellas personas que trabajan la educación vial con personas mayores.

*Acción 3: Fomentar y mejorar la formación de los conductores y otros agentes implicados en la seguridad vial.*

La finalidad de la acción, que es la capacitación de los conductores en habilidades para una conducción segura, es un elemento esencial para generar un adecuado comportamiento como usuario de la vía.

Como principales actividades se enumeran las siguientes:

- Mejora de la formación de los conductores con conductas de riesgo a través de cursos de sensibilización y reeducación.
- Revisión de los sistemas de evaluación de los aspirantes al permiso de conducir.
- Mejora de la accesibilidad en la obtención del permiso de conducción.
- Concienciación de los conductores de motocicletas y ciclomotores sobre los riesgos asociados a la conducción de estos vehículos preparándolos para adoptar buenas prácticas en la conducción.
- Concienciación de los conductores de automóviles sobre las carencias formativas y errores más comunes cometidos durante la conducción y los riesgos asociados.

Durante 2022, se pretende aprobar y poner en marcha la Orden Ministerial que regulará el contenido de los cursos de conducción segura para conductores de motocicletas y ciclomotor y conductores de automóviles que autoriza a conducir el permiso de la clase B, así como las condiciones que deberán cumplir los centros que los impartan. El Programa recoge un nuevo indicador asociado a esta acción.

*Acción 4: Revisión y actualización del permiso por puntos.*

El sistema del permiso por puntos se puso en marcha en julio de 2006. En estos 14 años, los conductores lo han acogido favorablemente y no se duda de su eficacia en la reducción de la siniestralidad. No obstante, hay que reforzar y mejorar el sistema para adaptarlo a la realidad actual y se hace imprescindible conocer la evolución de las cifras más significativas en la gestión del permiso por puntos, para valorar su eficacia e introducir las modificaciones legales oportunas.

En este sentido, y dadas las circunstancias actuales, se tramita en la actualidad un proyecto de ley que modifica la Ley de Tráfico en materia de permiso por puntos, dejando en un segundo plano una revisión completa del marco legal. Esta modificación parcial se va a centrar en las infracciones que están ligadas en la actualidad a la siniestralidad —aumentando el número de puntos a detraer—, destacando el uso del teléfono móvil. Así mismo, se pretende introducir cambios normativos que favorezcan la mejora de la eficacia de los cursos de sensibilización y reeducación, como cauce principal para reconducir a conductores con comportamientos peligrosos al volante.

Esta acción engloba la ejecución de las siguientes actividades:

- Mejora del acceso a la consulta de puntos por los distintos medios y de las pérdidas de vigencia del permiso de conducir.
- Seguimiento del sistema de envío de datos relativos al Permiso por Puntos desde Ayuntamientos a la DGT.
- Puesta en marcha de proyectos de administración electrónica en el ámbito del permiso por puntos: gestión de las notificaciones de las pérdidas de vigencia del permiso de conducir de forma telemática y consulta de expedientes de forma telemática.
- Mantenimiento de las aplicaciones relativas al permiso por puntos.

*Acción 5: Estudiar, diseñar e implantar un nuevo modelo de evaluación y determinar los programas de intervención en los conductores reincidentes.*

Esta acción centrará sus bases en:

- Diseño de un nuevo protocolo de valoración de conductores actualizado conforme el anexo IV del Reglamento General de Conductores y los avances médicos.
- Identificar a los conductores que pueden suponer un riesgo para la integridad física del resto de los usuarios de las vías por posibles trastornos derivados del consumo de alcohol y/o drogas.
- Definir el procedimiento para la declaración de la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir por una posible falta de aptitudes psicofísicas a dichos conductores.

*Acción 6: Vigilancia y control.*

Esta acción consiste en la vigilancia y control, bien continuada o mediante campañas específicas, de los principales factores de riesgo.

En cuestión de control de la velocidad, se tendrá en cuenta que la bajada de velocidades legales en las carreteras convencionales tiene que venir acompañada de un seguimiento y control de la misma, por medio de la realización de un plan de radares centrado en aquellas vías convencionales en las que se constate la presencia del binomio exceso de velocidad y accidentalidad. Se dará prioridad al uso de radares de tramo

Igualmente, se mantendrá la vigilancia del consumo de alcohol, otras drogas y la velocidad excesiva, sobre todo en vías secundarias.

#### *Acción 7: Impulsar la incorporación de la cultura de la seguridad vial en las empresas.*

Dentro de las líneas básicas de la política de seguridad vial, una de las prioridades que se establecen es mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo. Este objetivo solo será posible si las empresas incorporan la seguridad vial dentro de la prevención de riesgos laborales.

Las actividades a llevar a cabo serían:

- Realización de una jornada a nivel nacional para intercambio de buenas prácticas entre las empresas.
- Firma de un protocolo de colaboración en materia de seguridad vial laboral con las Comunidades Autónomas.
- Lanzamiento de un proyecto nacional de sello de movilidad segura y sostenible para empresas que pongan en marcha planes de movilidad.

#### *Acción 8: Impulsar la colaboración con los Ayuntamientos en el ámbito de la seguridad vial urbana.*

El ámbito urbano, la ciudad, cada vez tiene mayor importancia en la seguridad vial y en la movilidad, pues es donde se están presentando los principales retos, como ponen de manifiesto tanto los expertos como los responsables urbanos. La DGT mantiene una estrecha relación con los encargados de movilidad de las principales ciudades y con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), lo cual permite avanzar en la búsqueda de soluciones normativas y de gestión, respetando el ámbito competencial.

Una de las prioridades es "potenciar una movilidad segura en zona urbana". Con objeto de avanzar en este ámbito, es necesaria la colaboración de las Entidades Locales, para lo cual se desarrollarán las siguientes actuaciones:

- Elaboración de Convenios entre la Dirección General de Tráfico (DGT) y la FEMP.
- Celebración del VI Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias. Este Encuentro irá acompañado de un documento de buenas prácticas municipales en materia de movilidad y seguridad vial.
- Regulación y coordinación de medidas que demandan hoy en día las ciudades para mejorar la movilidad segura y sostenible, y que se asocian a los usuarios vulnerables: peatones, personas con movilidad reducida, bicicletas y vehículos de movilidad personal.
- Prescripción de recomendaciones concretas, tanto en materia de infraestructura, como de pautas de mejora del comportamiento del vehículo, a fin de servir de apoyo y soporte a las Entidades Locales en la consecución de la reducción de la siniestralidad en las calles.
- Fomento de la participación de los Ayuntamientos en las campañas de vigilancia y control de la DGT.

#### Acción 9: Atención a usuarios vulnerables de la vía.

En los últimos años se viene constatando que el porcentaje de víctimas consideradas “usuarios vulnerables de la vía” -peatones, ciclistas, y motoristas- va creciendo y ya se sitúa en torno al 53 % del total. Por este motivo, y siguiendo los criterios de la Comisión Europea para la próxima década, estos colectivos van a requerir acciones concretas de protección. En 2019 se produjo la aprobación del Plan Estratégico de la Bicicleta, que contempla un amplio conjunto de medidas para la seguridad de este colectivo. En 2022, se desplegarán, en colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, las acciones que sean competencia de la Dirección General de Tráfico.

#### Acción 10: Gestión integral de la intervención disuasoria sobre el control de drogas de comercio ilegal.

El control del consumo de drogas de comercio ilegal entre los conductores de vehículos es uno de los pilares de la actual política vial.

Las principales líneas de trabajo son las siguientes:

- Reducción del número de conductores que conducen tras consumir drogas distintas al alcohol en zona interurbana. La gestión integral de la intervención

disuasoria sobre el control de drogas de comercio ilegal incluye, la gestión de las necesidades operativas (equipos, procedimientos científicos y toxicológicos) para el desarrollo de los controles de drogas. Se realiza, por tanto, en estrecha colaboración con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

– Conocimiento de la prevalencia del consumo de drogas en conductores en el ámbito nacional. Con la intención de conocer la evolución de los consumos de drogas y alcohol entre los conductores españoles, la DGT realiza con carácter periódico y bienal, el Estudio sobre la Prevalencia del consumo de Drogas y Alcohol en conductores de vehículos de España (EDAP).

#### Acción 11: Apoyo a la actividad de asociaciones de víctimas.

La seguridad vial nos afecta y beneficia a todos, y depende de cada uno. Por ello debe crearse una clara conciencia sobre los riesgos viales y fomentar un sentido de responsabilidad y de respeto hacia las normas de tráfico que garantice la convivencia segura en carreteras y calles. En este sentido es imprescindible destacar la contribución de la sociedad civil, encabezada por las Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico, a la seguridad vial, cuya labor principal realizan en los ámbitos de la prevención, concienciación, atención y reinserción de las personas afectadas por la violencia vial, desde un voluntariado que se caracteriza muchas veces por sus grandes limitaciones, pero siempre desde la cercanía a los problemas buscando respuestas adecuadas; también se las denomina “tercer sector”, ubicadas entre el sector gubernamental y el sector privado lucrativo: trabajan para fines públicos, son autónomas y actúan sin fines de lucro. En España contamos con una sociedad civil activa y profundamente implicada en la construcción de un espacio social de auténtica responsabilidad compartida, que incluso participa en la elaboración e implementación de políticas públicas de seguridad vial.

Este apoyo institucional de la Dirección General de Tráfico a las asociaciones de víctimas de tráfico se realiza a través de la convocatoria de ayudas/subvenciones a sus programas educativos de prevención y atención psicológica y reinserción socio-laboral, con objeto de mejorar la calidad de vida de las víctimas de accidentes de tráfico para que dejen de constituir un colectivo injustamente oculto, alineado con los objetivos de la Carta Europea de Seguridad Vial: fomentar y apoyar a asociaciones; reconocer las contribuciones de la sociedad civil a la seguridad vial, facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial, así como el intercambio de experiencias y prácticas de seguridad vial en todas las esferas de gobierno en la Unión Europea.

### **2.1.2. Objetivo 2: Lograr carreteras, vehículos y entornos más seguros**

El objetivo se orienta a conseguir carreteras más seguras y adaptadas al tráfico y vehículos actuales, así como a disponer de vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad, para lo cual se desarrollarán las siguientes acciones:

#### **Acción 1: Mejorar la fluidez del tráfico, la información al usuario de las vías y las acciones para el control de la seguridad de los vehículos.**

La acción tiene como elementos esenciales los siguientes:

- Realización de los estudios e informes para el seguimiento de los flujos de tráfico a lo largo del tiempo y el análisis de la aplicación de las medidas de regulación y gestión del tráfico descritas en el apartado 2.3. Área de Gestión de Tráfico y Movilidad.
- Planificación y ejecución de las actuaciones derivadas de la aplicación de la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea.

#### **Acción 2: Seguimiento del despliegue del “e-call”.**

El “e-call” es una iniciativa de la Comisión Europea, prevista para proporcionar ayuda rápida a los automovilistas implicados en un accidente de tráfico en cualquier parte de la Unión Europea, mediante dispositivos instalados en los vehículos que, en caso de accidente, realizan automáticamente una llamada a los servicios de emergencia enviando datos sobre el incidente, incluyendo la posición (coordenadas de GNSS–GPS y en el futuro Galileo), dirección del vehículo, tiempo del accidente y tipo de vehículo. La acción conlleva la colaboración con el Organismo que lidera la implantación del e-call en España.

La actividad a desarrollar es la participación en reuniones de coordinación para el seguimiento de la implantación del “e-call”. La incorporación de este sistema a los nuevos coches y furgonetas ligeras es obligatoria desde marzo de 2018.

#### **Acción 3: Estudio, análisis y difusión de medidas de mejora de la seguridad vial interurbana.**

La acción tiene como finalidad estar atento a las novedades en materia de seguridad vial, implantando pilotos, analizando el impacto de las medidas adoptadas, documentando las mismas y compartiéndolas con el resto de organismos que puedan

ejercer un efecto positivo en la reducción de la siniestralidad o la congestión en nuestras carreteras.

### **2.1.3. Objetivo 3: Planificación Estratégica**

La planificación estratégica tiene como objetivo la elaboración de propuestas de intervención en materia de seguridad vial y movilidad en relación a la ejecución y seguimiento de la Estrategia de Seguridad Vial.

En 2019, se produjo la actualización del Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores, así como un estudio de la siniestralidad de furgonetas.

En 2022, las principales acciones en el ámbito de la planificación estratégica son las siguientes:

#### **Acción 1: Evaluación final de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.**

Esta acción consiste en la monitorización de los trece indicadores estratégicos de la Estrategia de Seguridad Vial, así como en el análisis del grado de cumplimiento de las acciones previstas. Este proceso debe servir de base para futuras intervenciones de seguridad vial.

#### **Acción 2: Actualización del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana.**

Las ciudades representan un elemento clave en las políticas de seguridad vial. En 2019 el 64 % de los accidentes con víctimas y el 30 % de los fallecidos se produjeron en vías urbanas. Debido a que un gran número de competencias relacionadas con el tráfico y la seguridad vial son ejercidas por la administración local, la acción de la Dirección General de Tráfico debe centrarse en la promoción de buenas prácticas que puedan posteriormente ser adoptadas por los municipios. En esta línea de trabajo, en 2007, se aprobó, como parte del Plan Estratégico 2005-2008, el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana, que sirvió como apoyo para un número importante de los planes urbanos que se aprobaron durante los años posteriores.

Esta acción plantea la actualización de este Plan Tipo de Seguridad Vial, y especialmente la reflexión sobre cómo deben integrarse estos planes en los planes de movilidad sostenible que están siendo adoptados por muchas ciudades.

#### **Acción 3: Desarrollo de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.**



Se aprobará la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030, en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. La Estrategia establecerá el objetivo de reducir a la mitad el número de muertos y heridos graves, y estará alineada con las políticas internacionales mencionadas previamente.

#### **2.1.4. Objetivo 4: Lograr una mayor coordinación y participación de los agentes implicados en garantizar la seguridad vial**

El objetivo tiene como fines específicos generar sinergias, promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes públicos y privados, así como con los agentes colaboradores externos, y disponer de más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial.

El impulso y seguimiento de la Estrategia de Seguridad Vial, de los planes sectoriales y de los convenios con diferentes ministerios y administraciones, con especial referencia a la administración local, se realiza en el marco del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

##### **Acción 1: Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.**

Esta acción pretende hacer uso del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano consultivo y de impulso de las políticas viales más allá de la Administración del Estado, implicando no sólo a todas las comunidades autónomas y entes locales, sino también a las organizaciones profesionales, económicas y sociales con competencias en materia de seguridad vial. Asimismo, se dinamizará la actividad de los grupos de trabajo constituidos en el seno del Consejo para abordar diferentes temas relevantes a la seguridad vial. Estos grupos deberán estar enfocados a los problemas prioritarios identificados en otras partes de esta memoria.

## **2.2. Área de Sistemas de Información e Investigación**

### **2.2.1. Sistemas de Información**

Los sistemas de información son uno de los elementos claves para hacer frente a los retos presentes y futuros de las políticas de seguridad vial y tienen que responder a las necesidades que se plantean desde los sectores implicados, por lo tanto la información debe de estar dirigida a:

- Favorecer el desarrollo de políticas y la toma de decisiones, generando información actualizada y comparativa de la situación.

- Permitir la evaluación de los programas y de las acciones realizadas.
- Detectar cambios a corto plazo en las tendencias, con objeto de facilitar la adopción de medidas ante un incremento del riesgo.
- Facilitar una información accesible y de calidad que permita profundizar en el conocimiento de los factores implicados en la producción del accidente.

Por lo tanto, el mayor esfuerzo que se va a realizar en los sistemas de información, está dirigido a modificar los sistemas de tal manera que permitan tratar la información de forma integrada y que, por lo tanto, generen conocimiento, de modo que la DGT pueda posicionarse ventajosamente para dar respuesta a las necesidades de la sociedad.

#### **2.2.1.1. Objetivo 1: Mejorar la calidad de la información de los accidentes en vías urbanas remitidas por los ayuntamientos**

La Dirección General de Tráfico precisa disponer de una información de accidentes de tráfico de calidad para poder determinar las políticas más adecuadas. La acción que se ha marcado es la siguiente:

##### *Acción 1: Consolidar el papel de las Jefaturas Provinciales de Tráfico como gestoras del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico en el ámbito provincial.*

Los jefes provinciales de tráfico de la DGT se encargarán de impulsar la colaboración con los ayuntamientos y solventar los problemas que se puedan presentar para conseguir el envío de la información de accidentes en plazo y con los datos correctamente cumplimentados.

Con este objetivo se han puesto en marcha las siguientes líneas de trabajo:

- Impulso de la colaboración con otras instituciones, como los Institutos de Medicina Legal, para el intercambio de información sobre víctimas en accidentes de tráfico.
- Incorporación de mejoras en la aplicación informática ARENA 2, tales como nuevas funcionalidades en el citado sistema de información para la gestión de accidentes en vías urbanas, con el objeto de facilitar la actividad de las policías locales, desarrollando herramientas que les faciliten la explotación de la información en su territorio.
- Seguimiento de las actuaciones que se realicen en el ámbito local. Se elaborarán informes de situación, sistemáticamente en el ámbito local, para analizar la

situación de cumplimiento de los objetivos marcados y tomar las decisiones que se precisen.

**Acción 2: Adaptación del formulario estadístico de recogida de información a las nuevas realidades de la movilidad.**

La evolución de los nuevos modos de transporte: incremento del uso vehículos de movilidad personal (VMP), que ya conviven con los tradicionales: turismos, motocicletas y ciclomotores, pero se van a ver claramente incrementados, junto con el aumento del uso de la bicicleta, exigen un cambio en la forma de recogida de información de los accidentes acaecidos con estos nuevos modos de desplazamiento con objeto de poder determinar la magnitud del impacto de los mismos sobre la seguridad vial, especialmente, pero no exclusivamente, en vías urbanas, por lo que es imprescindible desarrollar un formulario común para espacios gestionados por otras autoridades de tráfico (municipios y ayuntamientos) para poder facilitar el intercambio de dicha información entre todas las administraciones.

**2.2.1.2. Objetivo 2: Facilitar el acceso a la información estadística y difusión de informes**

Se potenciará el Portal estadístico de datos abiertos como canal preferente para el acceso a la información, con la inclusión de nuevos contenidos.

**Acción 1: Difusión de información de accidentes.**

Este objetivo cubre la difusión, en diferentes formatos, de los informes estadísticos de la Dirección General de Tráfico, incluyendo en todo caso, los siguientes informes periódicos anuales:

- Las Principales Cifras de la Siniestralidad Vial.
- El Anuario Estadístico General.
- El Anuario Estadístico de accidentes.

**Acción 2: Mejora de la información estadística disponible en la página web.**

Junto con los informes periódicos descritos en la Acción 1, la Dirección General de Tráfico es el punto focal de acceso a los datos/microdatos que generan las bases de datos de este Organismo y que deben ponerse a disposición de los investigadores que trabajan para desarrollar soluciones para una mejor Seguridad Vial. Por lo tanto, el portal estadístico debe facilitar un acceso a los mismos, a partir de la

elaboración de consultas que permiten a los usuarios acreditados acceder a dicha información. Se trata de mejorar la información pero sobre todo de mejorar la accesibilidad a la misma.

### **2.2.2. Investigación**

Los proyectos a desarrollar, bajo la financiación, el apoyo institucional o la colaboración técnica de la DGT, deberán encuadrarse dentro de los objetivos estratégicos nacionales de seguridad vial y movilidad. Además, deberán ser congruentes con las líneas desarrolladas en el ámbito internacional, donde la DGT debe impulsar y apoyar la participación de nuestro país, así como la de los centros investigadores nacionales.

El objetivo principal sobre el que gravita esta actividad es la mejora del sistema de gestión de la investigación. La Dirección General de Tráfico ha combinado durante los últimos años dos procedimientos de financiación de los estudios e investigaciones necesarios para la determinación y evaluación de las políticas de seguridad vial: la contratación directa y las subvenciones. En el ámbito de las subvenciones, se considera prioritario desarrollar un procedimiento de gestión de la investigación que garantice los principios de pluralidad, calidad técnica y difusión. Para ello se marcan las siguientes actuaciones:

- Depuración del procedimiento de subvenciones conforme a las instrucciones de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE).
- Dotación de asistencia técnica para la gestión de las convocatorias realizadas.
- Plan de gestión documental científico-técnico.
- Armonización y generalización de los documentos técnicos de memoria de investigación, evaluación técnica y difusión de la investigación.
- Gestión de proyectos de innovación relacionados con la seguridad vial y movilidad.

### **2.3. Área de Gestión de Tráfico y Movilidad**

Este Área está enfocada a gestionar y optimizar de forma integral la movilidad y el tráfico en carretera. El objetivo es la regulación y ordenación del tráfico con un carácter dinámico y adaptativo, así como disponer de una oferta completa e inmediata de información sobre tráfico y estado general de las carreteras, utilizando para ello las

tecnologías más avanzadas y teniendo en cuenta las necesidades de movilidad sostenible que demanda la sociedad.

Igualmente, se contemplan acciones para contribuir a la seguridad de los conductores a través de la seguridad de las infraestructuras, aprovechando las mejoras derivadas del desarrollo tecnológico y la innovación en el ámbito de gestión del tráfico y la movilidad.

Por otro lado, la aprobación de la Directiva Europea 40/2010/UE sobre Sistemas Inteligentes de Transporte por Carretera, junto al Plan de Acción de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, Intelligent Transport Systems), fija el marco normativo en el que se han de desarrollar todas las actuaciones en esta materia.

Los objetivos del área, su concreción y las acciones presupuestadas se exponen a continuación:

### **2.3.1. Objetivo 1: Desarrollar un modelo de movilidad segura y sostenible y el Plan ITS 2021-2025**

Los objetivos específicos que se persiguen son el desarrollo de acciones en el marco de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible; el desarrollo del Plan ITS 2021-2025; la promoción de la cooperación con el sector empresarial con el fin de estimular la industria relacionada con el diseño, producción y explotación de ITS; la adaptación de la normativa española a la Directiva europea, y el despliegue de las infraestructuras y servicios de la DGT en base a dicho marco legislativo.

Este objetivo se abordará a través de una acción:

#### **Acción 1: Integración de las acciones en marcha y planificadas en materia de movilidad segura y sostenible en un programa de acción y elaboración del plan ITS 2021-2025**

Las actividades que se han previsto, dentro del marco de la misma, son:

- Promover la asistencia a foros internacionales de Movilidad.
- Incorporar la movilidad segura y sostenible en la política de comunicación del Organismo.
- E-movilidad: Reconocer las mejores prácticas internacionales en ITS, promover la extensión de servicios apoyados en geolocalización de vehículos y su conectividad.
- Investigar sobre nuevos sistemas para la mejora de la captura de datos y servicios de monitorización, para la prestación de servicios de ayuda al conductor.

### **2.3.2. Objetivo 2: Realizar una eficiente gestión del tráfico**

El objetivo presenta una serie de hitos a conseguir: promover acuerdos entre ayuntamientos y plataformas logísticas para evitar las fuentes de congestión que supone la distribución al detalle; potenciar el uso de sistemas para la monitorización del estado del tráfico y la detección de incidentes, accidentes e infracciones; potenciar los mecanismos de comunicación y de actuación entre los servicios de los Centros de Gestión del Tráfico, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y Jefaturas Provinciales; mejorar el intercambio de información entre los agentes involucrados en la gestión de la movilidad; mejorar los sistemas de difusión de información de tráfico al ciudadano; gestionar la instalación y el mantenimiento de equipos conforme al Plan de ITS; desarrollar el esquema nacional de dirección de la gestión de tráfico en situaciones excepcionales, y potenciar el uso de sistemas para facilitar la gestión de obras y otros usos de la carretera.

Este objetivo se abordará a través de tres acciones:

#### **Acción 1: Gestionar la instalación y el mantenimiento de equipos conforme al plan ITS, así como el control y vigilancia de las vías.**

La acción tiene como elementos:

- Instalación y mantenimiento de equipos para la gestión y control del tráfico, de señalización dinámica y control de tráfico, de Centros de Gestión del Tráfico y similares.
- Maximización de la operatividad de la red viaria, aprovechando su capacidad mediante un ajuste oferta-demanda.

Esta acción incluye avanzar en la ejecución de las siguientes actividades:

- Gestión y explotación de los siete Centros de Gestión del Tráfico.
- Mejora de la vigilancia, videovigilancia y autovigilancia: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Servicios Centrales, Jefaturas Provinciales de Tráfico y Helicópteros.
- Potenciación del servicio de los Centros de Gestión del Tráfico, a través de la integración de nuevas fuentes de información y su difusión a través del punto de acceso nacional (nap) en materia de tráfico y movilidad.
- Optimización de la información de la base de datos de carreteras (BDC) y el sistema de información geográfica (GIS) corporativo, a fin de poder utilizarla en la localización de incidencias, el establecimiento de rutas de transportes especiales, la

gestión de la movilidad y, en general, el apoyo a la toma de decisiones de alto nivel del organismo.

- Obras de instalaciones y mantenimiento de equipos para la gestión y control del tráfico, de señalización dinámica y control de tráfico, de Centros de Gestión del Tráfico y similares, así como otras medidas especiales de regulación y control.

- Potenciación del uso de sistemas para facilitar la gestión de las obras y otros usos de la carretera.

- Revisión, reubicación y renovación del parque de Paneles de Mensaje Variable empleados para ofrecer información al usuario de la vía en ubicaciones concretas.

**Acción 2: Promover sistemas de información multicanal para mejorar el acceso a usuarios finales y profesionales de la carretera, por diferentes canales de comunicación.**

Realización de sucesivas evoluciones en los sistemas de información, en línea con la mejora continua del proceso de difusión de información de tráfico al usuario, ampliando los canales de comunicación para alcanzar la meta de hacer dicha información más cercana y accesible al usuario.

Esta acción incluye avanzar en la ejecución de las siguientes actividades:

- Evolución del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real.

- Dar continuidad a la implantación de los diferentes casos de uso, definidos en el marco de la estrategia de vehículo conectado DGT 3.0.

- Ampliación de la información referente a las afecciones de la vía, añadiendo como nueva casuística eventos programados, previsiones y restricciones que serán incluidas en el Punto de Acceso Nacional.

- Adaptación a dispositivos móviles de los sistemas de difusión de información de tráfico en el marco de la Directiva ITS.

- Señalización dinámica en Paneles de Mensaje Variable en el marco de la Directiva ITS.

- Difusión de información de tráfico por los medios disponibles (televisión, radio, twitter, teléfono 011, etc.) y los nuevos canales y tecnologías.

#### **2.4. Área de Servicios Administrativos al ciudadano**

Las necesidades y expectativas de los ciudadanos en relación a los servicios ofrecidos por las Administraciones Públicas, generan la demanda de una rápida y eficaz gestión administrativa, una optimización y mejora en los trámites que faciliten la agilización del proceso, y una coordinación basada en la comunicación entre las diferentes entidades y Organismos.

En este contexto, se debe continuar con el trabajo de mejora de los servicios de atención al ciudadano, la plena adaptación a las Leyes 39 y 40/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la simplificación de los procedimientos administrativos y de Régimen Jurídico del Sector Público, respectivamente.

Las actuaciones de la DGT relativas a este fin se engloban en el Área Estratégica de Servicios Administrativos al ciudadano, la cual tiene como objetivo principal optimizar la calidad de los servicios, trámites y gestiones demandados por los ciudadanos, favoreciendo el acercamiento de éstos al Organismo.

Seguidamente se describen los Objetivos que delimitan el marco de actuación en el ámbito relativo a Servicios de Administración al Ciudadano.

#### **2.4.1. Objetivo 1: Optimizar la gestión administrativa**

La consecución de este objetivo incluye las siguientes finalidades: facilitar la atención al ciudadano por todos los canales posibles, pero, sobre todo, promoviendo la administración electrónica que permite un ahorro de tiempo para los interesados y la reducción de costes para la Administración; mantener los trámites telemáticos relativos a la notificación de sanciones; gestionar y mantener el sistema de tratamiento en movilidad de accidentes, denuncias y gestión de la información general de tráfico (TRAMO); optimizar la gestión del servicio de gestión y explotación del Centro Estatal de Tramitación de Denuncias Automatizadas (Centro ESTRADA), incluyendo la digitalización, acceso y búsqueda de expedientes relacionados con vehículos y sanciones; implementar y mantener los trámites telemáticos relativos al vehículo (matriculación, cambios de titularidad, bajas, situación administrativa del vehículo, ITV del vehículo); implementar y mantener los trámites telemáticos relativos al conductor (obtención y renovación del permiso de conducción); potenciar el uso telemático de solicitudes de autorizaciones especiales de circulación y mejorar la eficiencia en la expedición de la autorización y el control de las circulaciones asociadas; y habilitar mecanismos de pago electrónico de tasas y sanciones. Todo ello a través de nuestra sede electrónica.

Para ello se han planificado las siguientes acciones:



Acción 1: Mejorar la gestión y tramitación del procedimiento sancionador.

La acción persigue facilitar al ciudadano la realización de los trámites más frecuentes relacionados con sanciones de manera electrónica.

Esta acción engloba la ejecución de las siguientes actividades:

- La gestión y explotación del Centro Estatal de Tramitación de Denuncias Automatizadas (Centro ESTRADA).
- La puesta en marcha de proyectos de administración electrónica en el ámbito de sanciones, en particular, la consulta telemática de expedientes sancionadores y la puesta a disposición de las notificaciones en el Punto de Acceso General (PAG).
- La extensión de la tramitación de expedientes sancionadores a los ciudadanos de todos los países de la UE y por todas las infracciones que se contemplan en la normativa, así como realizar el seguimiento de los trabajos de modificación de la Directiva (UE) 2015/43 de intercambio transfronterizo de información en materia de infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad vial.
- La finalización del proyecto de rediseño de todas las notificaciones del procedimiento sancionador, con el objetivo de mejorar la presentación de la información, de modo que sea más clara y comprensible para los ciudadanos, con toda la documentación en color.
- La promoción de la firma de convenios de encomiendas de gestión con Ayuntamientos para la delegación de la competencia sancionadora respecto de las infracciones cometidas en vías urbanas con vehículos matriculados en la UE.
- Mantenimiento de los sistemas de identificación de conductores responsables de infracciones por Internet; de presentación de alegaciones y recursos vía telemática; de consulta del estado de expedientes, del pago de sanciones por vía telemática o telefónica, de notificaciones telemáticas y de consulta de notificaciones edictales en el TESTRA.
- Implantación del Sistema de tratamiento en movilidad de accidentes, denuncias y gestión de la información de tráfico (TRAMO).

Acción 2: Definición, puesta en marcha y mantenimiento de los trámites telemáticos asociados al vehículo.

Comprende el conjunto de actuaciones destinadas a facilitar al ciudadano la realización de los trámites más frecuentes relacionados con el vehículo de manera telemática, simplificando así los procedimientos de tramitación.

Esta acción incluye avanzar en la ejecución de las siguientes actividades:

- Seguimiento de la telematización de las bajas por exportación o tránsito comunitario.
- Puesta en marcha y mantenimiento de la tramitación electrónica del cambio de titularidad del vehículo, incluyendo la tramitación de vehículos pesados y de vehículos agrícolas.
- Mantenimiento de las aplicaciones que dan soporte a la tramitación telemática del vehículo.

*Acción 3: Definición, puesta en marcha y mantenimiento de los trámites telemáticos asociados al conductor.*

Comprende las acciones y actuaciones destinadas a facilitar al ciudadano la realización de los trámites más frecuentes relacionados con el conductor de manera telemática, simplificando así los procedimientos de tramitación.

Esta acción incluye la ejecución de las siguientes actividades, algunas de las cuales ya viene desarrollando el Organismo:

- Desarrollo e implantación del cambio de domicilio por Internet: disponibilidad de realizar el cambio de domicilio de notificaciones de una persona a través de la Sede Electrónica, mediante acceso con certificado electrónico.
- Solicitud de duplicado del permiso de conducción: disponibilidad de realizar la solicitud de duplicado del permiso de conducción a través de la Sede Electrónica, mediante acceso con certificado electrónico, e incluyendo el pago de la tasa correspondiente y a través del 060.
- Puesta en servicio del módulo del proyecto TRAMO (Tratamiento en Movilidad de Accidentes), para la realización de las pruebas de destreza y circulación mediante tabletas, permitiendo la comunicación directa del resultado a los sistemas de información de Exámenes y el lanzamiento automático de la elaboración del permiso de conducción en tarjeta de plástico.
- Solicitudes de exámenes desde las autoescuelas, lo cual permitirá la realización de las solicitudes de exámenes desde las escuelas particulares de conductores.
- Mantenimiento de las aplicaciones que dan soporte a la tramitación telemática del conductor.

- Seguimiento de la remisión telemática de las condenas penales de privación del derecho a conducir desde el Sistema de Registros Administrativos de apoyo a la Administración de Justicia (SIRAJ) a DGT.

- Introducción de mejoras en la aplicación que permite la anotación de las condenas penales de privación del derecho a conducir desde el Sistema de Registros Administrativos de apoyo a la Administración de Justicia (SIRAJ) a DGT, con el objetivo de llegar a la automatización.

- Análisis funcional para la creación de un Registro de no residentes.

**Acción 4: Definición, puesta en marcha y mantenimiento de los trámites telemáticos asociados a las autorizaciones especiales de circulación.**

Comprende las acciones y actuaciones para facilitar a los transportistas la realización de los trámites más frecuentes relacionados con las autorizaciones especiales de circulación de manera telemática, simplificando así los procedimientos de tramitación y mejorando el control efectivo de los transportes en tiempo real.

Esta acción incluye la ejecución de la siguiente actividad:

- Optimización del sistema TRAZA para una mejor y más ágil gestión telemática de las solicitudes de ACC (autorizaciones complementarias de circulación) para vehículos en régimen de transporte especial y vehículos especiales.

### 3. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Nota: Con objeto de simplificar y actualizar la memoria presupuestaria se han redefinido indicadores reduciendo su número.

#### 3.1. Área de Seguridad Vial

OBJETIVO / ACTIVIDAD
3.1.1. Concienciar e involucrar a la sociedad en la seguridad vial y lograr mejores comportamientos y una conducción más responsable, cívica y segura.

#### Acción 1: Fomentar una conducción responsable

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Campañas difundidas en TV (*) (Nº)	3	1	3	3	3
• Campañas difundidas en radio (*) (Nº)	11	6	6	6	6
• Campañas difundidas en prensa (*) (Nº)	4	0	2	1	2
• Campañas difundidas en Internet y teléfono móvil (*) (Nº)	6	5	6	6	6
• Visitas página on line revista Tráfico (**) (Nº millones)	6,5	5,9	7	6	-
• Seguidores Twitter (Nº)	165.000	341.000	300.000	385.000	395.000
• Seguidores Facebook (Nº)	255.000	342.000	350.000	370.000	380.000
• Seguidores YouTube (Nº)	6.000	12.700	11.000	14.500	15.000
• Seguidores Instagram (Nº)	-		40.000	50.000	60.000
<b>De resultados:</b>					
• Cobertura población difusión campañas TV (%)	94	74,40	76	75	75
• Cobertura población difusión campañas radio (%)	60	46,38	60	50	50
• Cobertura población difusión campañas prensa (%)	30	-	30	30	30
• Cobertura población difusión campañas Internet (%)	46	59,10	45	75	75

(\*) Se trata de una única campaña de seguridad vial con carácter anual, por lo que el número indicado para cada medio (tv, radio, prensa e internet/mobile) se corresponde con las oleadas de emisión previstas para cada uno, a lo largo del año.

(\*\*) Queda integrada en la web de la DGT

**Acción 2: Impulsar la educación y la formación en seguridad vial**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Materiales y otros recursos didácticos de Educación Vial para todos los ámbitos: formales y no formales (Nº)	400.000	0,00	60.000	60.000	60.000
• Otros materiales (reflectantes, mochilas, chalecos, etc.) (Nº)	-	-	10.000	15.000	15.000
• Cursos y otras acciones formativas presenciales y on-line para profesores y otros mediadores educativos (Nº)	40	4	40	4	6
<b>De resultados:</b>					
• Centros escolares que han realizado actividades de Educación Vial (Nº)	15.000	7.000	12.500	112	-
• Niños, jóvenes, adultos y personas mayores que han participado en actividades de Educación Vial (Nº)	550.000	350	520.000	30.000	-
• Personas que han recibido formación directa en los cursos ofertados por la DGT (*) (Nº)	-	-	-	400	800
• Formadores que han recibido formación especializada por parte de la DGT (*) (Nº)	-	-	-	100	100

(\*) Nuevos indicadores

**Acción 3: Fomentar y mejorar la formación de los conductores y otros agentes implicados en la seguridad vial**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Cursos de recuperación de puntos (Nº)	2.900	2.878	3.800	3.750	3.800
• Cursos de recuperación de permiso (Nº)	3.400	4.009	4.500	4.728	4.850
• Cursos de conducción segura de motocicletas y ciclomotores acreditados y registrados en DGT (Nº)	-	-	25	-	25
• Cursos de conducción segura de turismos acreditados y registrados en DGT (*) (Nº)	-	-	-	-	25
<b>De resultados:</b>					
• Conductores que han realizado cur- sos de recuperación de puntos (Nº)	25.000	19.814	25.000	26.242	26.500
• Conductores que han realizado cur- sos de recuperación de permiso (Nº)	38.000	36.216	40.000	41.138	41.500

(\*) Nuevo indicador

**Acción 4: Revisión y actualización del permiso por puntos**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Declaraciones de pérdida de vigencia (Nº)	16.000	15.268	17.000	17.000	17.000
• Conductores que han recuperado el permiso tras la pérdida de vigencia por pérdida de puntos (Nº)	14.000	14.102	13.000	13.000	14.000
• Sanciones con puntos de todas las administraciones (Nº)	1.000.000	869.626	1.000.000	1.000.000	1.100.000
• Conductores con 3 o menos puntos (Nº)	65.000	68.912	72.000	72.000	69.000
<b>De resultados:</b>					
• Tiempo medio de recuperación del permiso retirado por puntos (Días)	750	830	800	850	800
• Población cubierta por el permiso por puntos (%)	99	99	99	99	99

**Acción 5: Estudiar, diseñar e implantar un nuevo modelo de evaluación y determinar los programas de intervención en los conductores reincidentes**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Procedimientos iniciados de declaración de pérdida de vigencia por reincidencia en consumo de drogas y alcohol (Nº)</li> </ul>	-	100	133	-	100

**Acción 6: Vigilancia y control.**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fallecidos en vías interurbanas que no usaban casco en motocicletas (Nº)</li> </ul>	4	2	3	3	3
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fallecidos en vías interurbanas que no usaban cinturón de seguridad (%)</li> </ul>	19	26	19	22	19
<ul style="list-style-type: none"> <li>Niños fallecidos sin sistema de retención infantil en vías interurbanas (Nº)</li> </ul>	2	-	1	1	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Infracciones de velocidad detectadas por los equipos de la ATGC en tramos de vigilancia (Índice VEVOL) (%)</li> </ul>	4,75	-	4,75	-	-

**Acción 7: Impulsar la incorporación de la cultura de la seguridad vial en las empresas**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Realización Jornada Buenas Prácticas de empresas (Nº)</li> </ul>	1	0	1	1	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de Comunidades Autónomas con las que se firma un Protocolo de Colaboración en materia de seguridad vial laboral (Nº)</li> </ul>	-	-	8	3	8
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de Comunidades Autónomas que han sido informadas del proyecto de sello de movilidad segura y sostenible en la empresa (Nº)</li> </ul>	-	-	17	17	17
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de Jefaturas Provinciales con Planes de Movilidad Segura y Sostenible (*) (Nº)</li> </ul>	-	-	-	45	52

(\*) Nuevo indicador

**Acción 8: Impulsar la colaboración con los Ayuntamientos en el ámbito de la seguridad vial urbana**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Elaboración de un Convenio de DGT con la FEMP (Nº)	-	2	2	-	2
• Celebración del VI Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible* (Nº)	-	-	1	1	-
• Número de municipios de los que se documentan buenas prácticas* (Nº)	-	-	15	25	35
• Número de reuniones con municipios en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (*) (Nº)	-	-	-	1	1

(\*) Nuevo indicador

**Acción 9: Atención a usuarios vulnerables de la vía**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
• Informes de evaluación de la reducción del límite en calles de un carril por sentido a 30 km/h (*) (Nº)	-	-	-	-	1

(\*) Nuevo indicador

**Acción 10: Gestión integral de la intervención disuasoria sobre el control de drogas de comercio ilegal**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
• Controles de drogas de comercio ilegal realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (*) (Nº)	-	45.000	120.000	90.000	100.000
• Reducir la proporción de conductores que conducen en vía interurbana después del consumo de drogas de comercio ilegal (%)	-	1	1	33	30

(\*) Nuevo indicador



**Acción 11: Apoyo a la actividad de asociaciones de víctimas (\*)**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de proyectos subvencionados a entidades sin ánimo de lucro relacionadas con la atención, defensa o representación de las víctimas de accidentes de tráfico (Nº)</li> </ul>	-	-	-	26	28

(\*) Nueva acción

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>3.1.2. Lograr carreteras, vehículos y entornos más seguros</b>

**Acción 1: Mejorar la fluidez del tráfico, la información al usuario de las vías y las acciones para el control de la seguridad de los vehículos**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de movimientos del número de desplazamientos de largo recorrido por todo el territorio nacional (Nº)</li> </ul>	12	48	12	73	74
<b>De resultados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Días sometidos a operaciones especiales (Nº)</li> </ul>	109	40	117	86	127

**Acción 2: Seguimiento del despliegue del “e-call”**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Participación en reuniones de coordinación para el seguimiento de la implantación-del “e-call” (Nº)</li> </ul>	5	2	2	1	-
<b>De resultados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de informes procedentes de las reuniones (Nº)</li> </ul>	5	2	2	1	-

**Acción 3: Estudio, análisis y difusión de medidas de mejora de la seguridad vial interurbana**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Pilotos implantados (N°)	-	3	4	4	4
<b>De resultados:</b>					
• Número de medidas documentadas para ser compartidas (N°)	-	6	8	16	8

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>3.1.3. Planificación Estratégica</b>

**Acción 1: Evaluación final de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
• Acciones revisadas (%)	100	100	100	100	-
• Indicadores revisados (%)	100	100	100	100	-

**Acción 2: Actualización del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
• Actualización del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana (N°)	-	1	1	1	-

**Acción 3: Desarrollo de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Documentos publicados relacionados con la Estrategia de Seguridad Vial 2021	-	2	3	3	2
• Número de reuniones de Grupos de Trabajo para la elaboración de la Estrategia (N°)	-	4	6	8	8

OBJETIVO / ACTIVIDAD
3.1.4. Lograr una mayor coordinación y participación de los agentes implicados en garantizar la seguridad vial

**Acción 1: Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Reuniones del Pleno del Consejo (Nº)	2	-	1	1	1

### 3.2. Áreas de Sistemas de Información e Investigación

#### 3.2.1. Sistemas de Información

OBJETIVO / ACTIVIDAD
3.2.1.1. Mejorar la calidad de la información de los accidentes en vías urbanas remitida por los ayuntamientos

**Acción 1: Consolidar el papel de las Jefaturas Provinciales de Tráfico como gestoras del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico en el ámbito provincial**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
• Media de días de comunicación del accidente mortal (Nº)	5	5	2	4	3
• Ayuntamientos con policía local que envían información sobre accidentes (Nº)	973	1.394	1.100	1.394	1.400
• Ayuntamientos que envían la información utilizando web services (Nº)	7	21	12	24	30
• Número de ciudades de las que se dispone de cuadro de mando de siniestralidad y factores de riesgo (*) (Nº)	-	-	-	-	30
• Número de informes de seguimiento provisional de la siniestralidad en vías urbanas (*) (Nº)	-	-	-	-	3

(\*) Nuevos indicadores

**Acción 2: Adaptación del formulario estadístico de recogida de información a las nuevas realidades de la movilidad (\*)**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de informes de recomendaciones para la modificación del formulario estadístico (Nº)</li> </ul>	-	-	-	-	1

(\*) Nueva acción

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>3.2.1.2. Facilitar el acceso a la información estadística y difusión de informes</b>

**Acción 1: Difusión de información de accidentes**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realización de informes estadísticos editados: Principales cifras de la siniestralidad vial, Anuario estadístico general y Anuario estadístico de accidentes (Nº)</li> </ul>	3	7	3	5	5
<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de nuevos ficheros de datos abiertos en la página web de la DGT (*) (Nº)</li> </ul>	-	-	-	-	10

(\*) Nuevo indicador

**Acción 2: Mejora de la información estadística disponible en la página web (\*)**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de nuevos ficheros de datos abiertos en la página web de la DGT (Nº)</li> </ul>	-	-	-	-	10

(\*) Nueva acción

### 3.2.2. Investigación

OBJETIVO / ACTIVIDAD
3.2.2.1. Mejora del sistema de gestión de investigación

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
• Número de expedientes de subvenciones de investigación tramitados (Nº)	-	37	50	45	-
• Número de indicadores de factores de riesgo elaborados de acuerdo con las recomendaciones internacionales (*) (Nº)	-	-	-	-	4
• Número de estudios vinculados a la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 (*) (Nº)	-	-	-	-	5

(\*) Nuevos indicadores

### 3.3. Área de Gestión de Tráfico y Movilidad

OBJETIVO / ACTIVIDAD
3.3.1. Desarrollar un modelo de movilidad sostenible y definir el Plan ITS 2021-2025

**Acción 1: Integración de las acciones en marcha y planificadas en materia de movilidad segura y sostenible en un programa de acción y elaboración del plan ITS 2021-2025**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Participación en foros, proyectos y estudios nacionales e internacionales (Nº)	20	22	20	20	-
• Informes y estudios emitidos sobre Seguridad Vial y Movilidad (Nº)	20	24	1.110	925	1.100

OBJETIVO / ACTIVIDAD
<b>3.3.2. Realizar una eficiente gestión del tráfico</b>

**Acción 1: Gestionar la instalación y el mantenimiento de equipos conforme al plan ITS, así como el control y vigilancia de las vías.**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Vehículos operativos en la ATGC (Nº)	4.800	5.331	4.800	4.765	4.700
• Cabinas o secciones de control de velocidad (Nº)	520	672	760	720	770
• Paneles de Mensaje Variable (PMV) en funcionamiento (Nº)	2.100	2.402	2.412	2.410	2.420
<b>De resultados:</b>					
• Conductores controlados por alcoholemia (Nº)	4.375.000	3.123.579	5.000.000	4.450.000	6.500.000
• Km de carreteras con ITS (Intelligent Transport Systems) (Nº)	8.000	8.770	15.770	15.845	15.920

**Acción 2: Promover sistemas de información multicanal para mejorar el acceso a usuarios finales y profesionales de la carretera, por diferentes canales de comunicación**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Servicios de información de tráfico disponibles en el portal web (Nº)	4	4	4	4	4
• Llamadas recibidas por el teléfono de información (Nº)	200.000	199.117	330.000	238.645	286.020
<b>De resultados:</b>					
• Visitas en el portal dgt.es sobre información de tráfico (Millones)	18	20	20	24	25
• Conexiones en radio y TV del servicio de información sobre la circulación (Nº)	50.000	74.510	90.070	80.000	82.000

### 3.4. Área de Servicios Administrativos al Ciudadano

OBJETIVO / ACTIVIDAD
3.4.1. Optimizar la Gestión Administrativa

#### Acción 1: Mejorar la gestión y tramitación del procedimiento sancionador

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Denuncias formuladas (Nº)	4.200.000	3.858.511	4.700.000	4.200.000	4.700.000
• Denuncias formuladas con pérdidas de puntos (Nº)	600.000	508.999	600.000	600.000	600.000
• Denuncias tramitadas a través de PDA (%)	26	24	26	28	28
• Denuncias tramitadas a través del Centro Estatal de Tramitación de Denuncias Automatizadas (ESTRADA) (%)	66	71	62	64	62
• Denuncias formuladas a vehículos UE (Nº)	-	-	140.000	140.000	140.000
• Notificaciones telemáticas (%)	9	10	10	10	10
• Pagos de sanciones realizadas a través de Internet (%)	38	54	60	55	55
• Identificaciones de conductor realizadas a través de Internet (%)	44	53	48	50	60
<b>De resultados:</b>					
• Tiempo medio de primera notificación para las denuncias sin parada de conductor (Días)	45	95	55	55	55
• Sanciones abonadas por procedimiento abreviado (%)	70	66	70	68	68
• Tiempo medio de resolución de recursos presentados (Días)	60	54	55	55	55
• Tiempo medio resolución expediente (Días)	48	87	50	50	50

**Acción 2: Definición, puesta en marcha y mantenimiento de los trámites telemáticos asociados al vehículo**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Matriculaciones de vehículos (Nº)	1.300.000	1.283.598	1.300.000	1.520.851	1.550.000
• Transferencias de vehículos (Nº)	3.300.000	3.076.601	4.000.000	4.755.665	4.750.000
• Bajas por desguace de vehículos (Nº)	550.000	718.756	750.000	750.963	750.000
• Informes de vehículos (Nº)	800.000	1.435.525	1.500.000	1.790.861	1.800.000
• Bajas por traslado a otro país (Nº)	-	-	200.000	193.622	200.000
<b>De resultados:</b>					
• Matriculaciones telemáticas de vehículos (%)	92	90	92	89	89
• Transferencias telemáticas de vehículos (%)	63	62	75	80	77
• Bajas por desguace telemáticas de vehículos (%)	95	100	99	99	99
• Informes telemáticos de vehículos (%)	95	98	99	98	98
• Bajas por traslado a otro país (%)	-	-	92	89	89

**Acción 3: Definición, puesta en marcha y mantenimiento de los trámites telemáticos asociados al conductor**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De medios:</b>					
• Total de Centros de Reconocimiento de Conductores (CRCs) con renovación telemática de permisos (Nº)	2.600	2.742	3.637	3.690	3.640
<b>De resultados:</b>					
• Alumnos examinados con el nuevo sistema de exámenes (%)	80	65	75	70	75
• Renovaciones realizadas desde los CRCs (%)	99	99	98	98	98



**Acción 4: Definición, puesta en marcha y mantenimiento de los trámites telemáticos asociados a las autorizaciones especiales de circulación**

INDICADORES	2020		2021		2022
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
<b>De resultados:</b>					
• Total de autorizaciones complementarias de circulación concedidas (Nº)	22.000	20.225	20.000	21.000	20.000
• Tramitación con algún aspecto telemático de autorizaciones complementarias de circulación (%)	60	99	90	95	98