

PROGRAMA 132B

SEGURIDAD VIAL

1. DESCRIPCIÓN

El Programa es la plasmación presupuestaria de la política pública de seguridad vial que, con el objetivo central de reducir las víctimas de accidentes de tráfico y los accidentes mismos, se desarrolla por el Gobierno y en la que ejerce un papel central el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico (Dirección General de Tráfico).

Desde la perspectiva jurídica, la política de seguridad vial encuentra su marco normativo y competencial en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Esta Ley fue objeto de una importante modificación en 2009 (por medio de la Ley 18/2009) incorporando regulaciones (como, a título de ejemplo, la dirección electrónica vial o el tablón electrónico edictal) que inciden de manera significativa en la determinación de actividades y objetivos del programa presupuestario.

Desde una perspectiva de políticas públicas, los accidentes de tráfico y el coste en vidas humanas que supone, ha exigido el planteamiento de políticas activas. El 25 de febrero de 2011 el Consejo de Ministros acuerda aprobar las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011–2020, tras la aprobación por el Consejo Superior de Seguridad Vial en su sesión plenaria de 23 de noviembre de 2010. Esta nueva estrategia de seguridad vial se proyecta en el horizonte 2020 en línea con las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011–2020 de la Comisión Europea y con la contribución al objetivo de reducción del 50% del número de fallecidos y heridos graves, se estructura en una visión fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad, y unos objetivos estratégicos que persiguen la reducción del coste humano y socio económico de los accidentes de tráfico.

Por otro lado, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución 64/255, de 1 de marzo de 2010, proclamó el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las

cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

La política de seguridad vial tiene otros componentes derivados de las competencias del Gobierno en esta materia, y que también integran la planificación de actividades y la determinación de objetivos del programa presupuestario.

Así, la gestión administrativa de vehículos, conductores, sanciones y transportes especiales son competencia del Gobierno (con excepciones parciales en las Comunidades de Cataluña y País Vasco) que se ejerce a través la Jefatura Central de Tráfico y que se caracteriza por su impacto en el servicio a los ciudadanos (volúmenes de tramitación masivos), por su incidencia 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.

De igual modo, la gestión del tráfico y la movilidad, a través de la red de centros de gestión del tráfico de la Dirección General de Tráfico (DGT), proporciona información a la ciudadanía sobre el estado de las carreteras, coordina a los distintos agentes implicados en asegurar la movilidad y la seguridad vial, y sirve de instrumento para la adopción inmediata de decisiones que garanticen la máxima fluidez, seguridad y fiabilidad en la circulación por carretera.

En el ámbito de la seguridad vial, se establecen como prioridades de la Estrategia de Seguridad Vial para el nuevo período: La protección de los usuarios más vulnerables (niños, mayores, peatones y ciclistas); potenciar una movilidad segura en la zona urbana, proporcionando un espacio público urbano y entornos seguros, con la promoción de la movilidad urbana sostenible y segura; mejorar la seguridad de los motoristas; mejorar la seguridad en las carreteras convencionales; y mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo. A través de un conjunto de actuaciones enmarcadas dentro de 11 áreas estratégicas de actuación: la educación y la formación, la comunicación, la norma y su cumplimiento, la salud y la seguridad vial, la seguridad del vehículo, la infraestructura e ITS, la zona urbana, la empresa y el transporte profesional, la atención a las víctimas, la investigación y la gestión del conocimiento y la coordinación y participación, así como la atención a las víctimas. En relación con esta última actuación, en la Subdirección General de Intervención y Políticas Viales se integra la nueva Unidad de Coordinación en Materia de Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico que configurará una red integral de ámbito nacional de

información y atención a las víctimas de accidentes de tráfico, a través de unidades de información ubicadas en las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Por otro lado, mediante la reciente creación de una unidad de análisis y vigilancia estadística se pretende llevar a cabo la coordinación de la investigación en materia de seguridad vial dentro de la propia Jefatura Central de Tráfico, así como priorizar las investigaciones a realizar por profesionales en la materia, fundamentalmente en universidades y centros de investigación, de acuerdo con los intereses estratégicos del Organismo.

El programa se completa con los objetivos de racionalización interna, orientada a los recursos humanos, económicos y materiales de la organización, indispensables en un contexto de ajuste económico que obliga a redefinir el funcionamiento de la organización para incrementar su eficiencia y garantizar su viabilidad.

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 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 2013 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 proporciona el Organismo en seguridad vial, gestión del tráfico y tramitación administrativa.

En esa 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:

- Liderar el proceso de reducción de accidentes de tráfico continuando las políticas de Seguridad Vial que permitirán contribuir al objetivo europeo de reducción del 50% de víctimas mortales en 2020.
- Desarrollar e impulsar el Bienestar Vial.
- Liderar la coordinación a nivel nacional en materia de Seguridad Vial y Movilidad.
- Desarrollar e Impulsar la Movilidad Sostenible y Segura.
- Prestar un Servicio público de máxima Calidad en lo relativo a la gestión de tráfico y la movilidad y a lo relativo a los trámites de vehículos, conductores y sanciones.
- Ser el organismo centralizador a nivel nacional y proveedor de la información relacionada con la gestión del tráfico y la movilidad y con el vehículo, con el conductor y con las sanciones.
- Adecuar la operativa y el modelo de gestión del Organismo a los nuevos retos derivados del uso de soluciones tecnológicas y del contexto económico desfavorable.

Las actuaciones que se contemplan en el programa se han distribuido en cinco 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
- Organización Interna

2.1. Área de Seguridad Vial

Como ya se ha señalado, el instrumento de referencia en esta área es la Estrategia de Seguridad Vial 2011–2020. Después de registrar un periodo de mejora del nivel de seguridad vial en España con origen en la mayor concienciación sobre la

necesidad de tener un comportamiento seguro como usuarios de las vías, que se ha traducido en el incremento del uso de los sistemas de seguridad en el periodo 2003–2011. En este sentido ha aumentado la utilización del casco y el uso del cinturón de seguridad y, con respecto a los factores de riesgo se ha reducido la velocidad media de circulación y se observa una tendencia a la baja del consumo de alcohol.

Este cambio de comportamiento de los usuarios de las vías ha significado reducir el número de personas fallecidas desde el año 2000, fecha en la que España se alineó con la Estrategia de Seguridad Vial Europea y con el objetivo de reducción del 50% para el 2010.

Con el objetivo de continuar con esta tendencia decreciente se ha aprobado esta nueva Estrategia, fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad.

En este contexto, la Estrategia de Seguridad Vial 2011–2020, integra y alinea todas las actuaciones de la Administración General de Estado que tienen 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 DGT como entidad líder.

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 reúnen 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.

La acción comprende las campañas de comunicación para colectivos y temáticas específicos, así como de factores de riesgo.

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.
- Impulsar la educación en los cursos de bachillerato.
- Introducir la seguridad vial y las consecuencias de las conductas de riesgo en el ámbito universitario.
- Establecer líneas de formación en la población general a través de vías estratégicas múltiples.
- Formación en seguridad vial y consecuencias lesionales de los diferentes factores de riesgo a los grupos específicos, bien no profesionales (CRC's, AMPAS, etc.), bien profesionales, portavoces de nuestras políticas viales (jueces, fiscales, médicos de atención primaria, pediatras, farmacéuticos, examinadores, profesores de autoescuelas, medios de comunicación, etc.).

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

La finalidad de la acción 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, y poner a su disposición toda la información sobre los factores de riesgo que inciden en su seguridad y en la del resto de los usuarios.

Como principales actividades se enumeran las siguientes:

- Consolidar la formación de seguridad vial de los nuevos conductores a través del aumento de los contenidos y horas de seguridad vial.
- Mejorar la formación de los conductores con conductas de riesgo a través de cursos de sensibilización y reeducación, estableciendo en su caso, los correspondientes programas de rehabilitación.
- Revisión de los sistemas de evaluación de los aspirantes al permiso de conducir.
- Potenciar la actividad de control de calidad en los centros colaboradores.

Acción 4: 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:

- Revisión del modelo de evaluación psicofísica de los conductores, actualizando los criterios de aptitud psicofísica.
- Adaptación de los programas de los CRC's estableciendo controles de calidad y protocolos adecuados de inspección a los centros.
- Formación en torno al proceso evaluador tanto de la población general como de la población específica (personas con movilidad reducida o rehabilitación de reincidentes).
- Estudio y desarrollo de los programas viales de rehabilitación.

Acción 5: Vigilancia y control

Esta acción consiste en la vigilancia y control, bien continuada o mediante campañas específicas, de los principales factores de riesgo, dando absoluta prioridad al consumo de drogas en la conducción por constituir un problema emergente y creciente.

Igualmente mantener la vigilancia del consumo de alcohol y la velocidad excesiva, sobre todo en vías secundarias.

Sobre el resto de factores de riesgo se mantendrá el nivel de vigilancia y control adecuado.

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 sobre ITV en carretera.

Las actividades que integran la acción son las siguientes:

- Realización de informes tendentes al conocimiento y al comportamiento de las distintas variables que intervienen en los flujos de tráfico a lo largo de un periodo de tiempo.
- Ejecución de los correspondientes sistemas de control de vehículos en carretera.

Acción 2: Impulso y 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 pretende en 2013 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 la implantación del “e-call”.

2.1.3. Objetivo 3: 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. Para ello el programa contempla las siguientes acciones:

Acción 1: Disponer de mecanismos de coordinación dinámicos y eficaces basados en el compromiso de los agentes involucrados

La mejora de la seguridad vial exige un tratamiento multidisciplinar para el cual el impulso y coordinación de las actuaciones, tanto de los diferentes ámbitos competenciales (Estado, Administración autonómica y Administración local) como de aquellos agentes económicos y sociales que trabajan en este ámbito, es fundamental.

Las actividades previstas son:

- Impulso y seguimiento de la Estrategia de Seguridad vial 2011-2020.
- Impulso y seguimiento del convenio con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad para la intervención desde el ámbito sanitario.
- Impulso y seguimiento del convenio con el Ministerio de Fomento para la mejora de las infraestructuras y el tratamiento del transporte profesional.
- Impulso y seguimiento del convenio con el Instituto de Salud e Higiene en el Trabajo para la mejora de la accidentalidad en el ámbito laboral.

– Impulso y seguimiento del convenio con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) para la mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano.

Acción 2: 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

La seguridad en la conducción de los nuevos conductores requiere que los agentes implicados, tanto en la formación como en la revisión de las aptitudes psicofísicas de aquellos, presten sus servicios con los niveles de calidad adecuados.

Como actividades a desarrollar se han planificado las siguientes:

– Reforzar el control de calidad de los Centros de Formación de Conductores y Centros de Reconocimiento de Conductores.

– Formar e informar a los examinadores de los cambios normativos y de actividad que les afecten.

Acción 3: Sinergias con la administración local

Establecer sinergias fundamentalmente con los ayuntamientos, para seguir impulsando las medidas a favor de la seguridad vial en el entorno urbano, prestando la colaboración en cuantos servicios aseguren el cumplimiento de las normas (instrucción de vigilancia, tramitación del procedimiento sancionador de denuncias automatizadas).

Acción 4: Consejo Superior de Seguridad Vial

Revitalizar el Consejo Superior de Seguridad Vial 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.

2.1.4. Objetivo 4: Mejorar el conocimiento y la información para proporcionar un tratamiento más eficaz de las problemáticas de seguridad vial

Acción 1: Avanzar en el conocimiento del nivel de seguridad de la red viaria

Conocer a partir de información fiable y relevante el nivel de seguridad vial del país y su evolución es un objetivo fundamental para conocer la efectividad de las medidas aplicadas.

Las actividades previstas son:

- Obtención de indicadores de uso de casco en zona urbana y carretera.
- Obtención de indicadores de uso de cinturón de seguridad, plazas delanteras y traseras, y zona urbana y carretera.
- Obtención de indicador de uso de sistemas de retención infantil, zona urbana y carretera.
- Obtención de indicadores de uso de teléfono móvil por los conductores durante la conducción en turismos.
- Obtención del indicador de velocidad en flujo libre de turismos en autopista/autovía y carretera convencional.

Acción 2: Disponer de información sobre factores de riesgo de accidente y lesiones, colectivos de usuarios y evaluación de medidas de seguridad vial

Conocer los perfiles de diferentes colectivos de usuarios en cuanto a patrones de movilidad, exposición, accidentalidad y lesiones, así como los factores que incrementan su riesgo de accidente y lesión, así como evaluación de las medidas de seguridad vial permitirá definir políticas y medidas de seguridad vial más adecuadas.

Las actividades previstas son:

- Realización de estudios sobre factores de riesgo y colectivos de usuarios.

- Realización de encuestas de opinión.
- Evaluación de medidas y políticas, estudios de costes de accidentes, análisis coste-beneficio y proyecciones.

2.2. Área de Sistemas de Información e Investigación

2.2.1. Sistemas de Información

El sistema de información es uno de los elementos claves para hacer frente a los retos presentes y futuros derivados de la realidad organizativa y tiene 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 toma 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 el sistema de información está dirigido a modificar el sistema de tal manera que permita tratar la información de forma integrada y que, por lo tanto, genere conocimiento de modo que la DGT pueda posicionarse ventajosamente para dar respuesta a las necesidades de la sociedad.

Objetivo 1: Integración de sistemas de información de la DGT

Como primer objetivo, es la revisión de los diferentes sistemas de información de la DGT, con el objeto de ver la capacidad de integración de la información con los otros sistemas y las posibilidades de mejora con el desarrollo de nuevas variables.

Para ello se ha elaborado un cuestionario que incluirá para cada base datos las características básicas de sistema, circuito, variables, representatividad, periodicidad, difusión, etc.

Así mismo, analizará las limitaciones y fortalezas de las diferentes bases de datos.

Objetivo 2: Mejora de la calidad de la información

La integración de información procedente de otras instituciones es una pieza clave para la mejora de nuestra información, en este sentido se contactará y establecerán de manera paulatina acuerdos básicos de colaboración con instituciones que cuenten con información que pueda mejorar nuestros sistemas (INE, MSSSI, ISHT...) especialmente los datos de identificación personal y otras variables que dimensionen de manera realista el efecto en la salud de la población de los accidentes de tráfico (mortalidad, morbilidad, discapacidad...).

Objetivo 3: Mejora de la accesibilidad de la información

Accesibilidad externa y accesibilidad interna: El objetivo es doble, facilitar el acceso a los sistemas de información a través de la página web de la DGT a usuarios externos, investigadores, asociaciones... tras la cumplimentación de un cuestionario en el que se especifiquen los fines y el uso que se va a dar a los datos. Y por otra mejorar la accesibilidad de la información a los profesionales de la DGT.

Objetivo 4: Revisión de los indicadores

Revisión de los indicadores utilizados en la evaluación, en base al conocimiento científico y a la experiencia de otros países.

Objetivo 5: Desarrollo de un sistema de Vigilancia Epidemiológica

Desarrollo de un sistema de vigilancia que permita la detección de cambios a corto plazo, desarrollo de la metodología y elaboración de indicadores.

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 y, en concreto, en los del plan de investigación, al que se refiere el Objetivo 2, expuesto más adelante. 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.

La DGT ha de realizar una labor de coordinación e impulso de la actividad investigadora, y hacerlo en una dirección que permita la mayor aplicabilidad posible de los resultados en aras de incrementar la efectividad y la eficiencia de cuantas políticas viales y de movilidad desarrolle e impulse.

Los destinatarios directos de la actividad investigadora son, por un lado, los centros investigadores universitarios, científicos y tecnológicos. Por otro, y con el fin de optimizar su rico capital humano, pluridisciplinar y formado en una amplia experiencia profesional, la Organización ha de impulsar la actividad científica interna y la explotación de la información que posee en pro de políticas viales efectivas y basadas en la evidencia.

Las actividades de Investigación se coordinan, con carácter general, en la Unidad de Coordinación de la Investigación, adscrita a la Subdirección General de Análisis y Vigilancia Estadística. Los objetivos principales sobre los que gravita su actividad son los siguientes:

Objetivo 1: Creación y gestión de un registro nacional de Centros Tecnológicos y de Investigación y de Investigadores en Seguridad Vial

Como primer objetivo, el Área de Investigación ha de crear y gestionar un registro de Centros de Investigación y Tecnológicos y de Investigadores en el ámbito de la Seguridad Vial, la prevención de lesiones y la movilidad segura. Este registro, proyectado inicialmente a nivel nacional, facilitará, mediante el conocimiento de la realidad de la investigación en Seguridad Vial en España, la coordinación y la optimización de los recursos públicos y privados utilizados en este campo, así como actualizar el conocimiento científico surgido del análisis de la realidad nacional e internacional.

Objetivo 2: Elaboración del Plan de Investigación aplicada en seguridad vial 2013-2016

La Dirección General de Tráfico (DGT) está desarrollando un plan de Investigación 2013-2016 dirigido a dar respuesta a las necesidades y responsabilidades de la Institución en el marco de sus competencias. El plan se consolidará en relación al Plan y la Estrategia de Seguridad Vial, que también están siendo revisados en la actualidad, y verá la luz en otoño de 2012.

Los principios rectores del Plan serán:

1. Promover la competencia científico-técnica entre instituciones investigadoras, potenciando la pluralidad, la transparencia y la calidad.
2. Incrementar la difusión científica del conocimiento obtenido mediante la contratación pública.
3. Establecer un adecuado balance entre la oferta económica y la adecuación técnica en la elaboración de los correspondientes criterios objetivos de valoración. A tal fin, además, se crearán comisiones técnicas de valoración que velarán por una adjudicación rigurosa en el ámbito de la calidad científica y técnica.

El Plan desarrollará el conjunto de hitos prioritarios en cada una de sus líneas de trabajo y permitirá el seguimiento de la actividad investigadora intra y extramural de la DGT. Además, los criterios de priorización en la elección de propuestas se ajustarán a los objetivos de calidad y aplicabilidad, en concreto a los siguientes criterios:

- ✓ Congruencia con objetivos estratégicos.
- ✓ Grado de promoción de la colaboración nacional e internacional.
- ✓ Oportunidad en relación a las demandas de expertos, decisores políticos o instituciones.
- ✓ Impacto en indicadores de morbi-mortalidad, discapacidad, calidad de vida o costos.
- ✓ Significado sobre la reducción de desigualdades (incluyendo usuarios vulnerables).

- ✓ Proporción del problema que puede evitarse (Fracción prevenible).
- ✓ Probabilidad de traducción en una intervención efectiva.
- ✓ Innovación.
- ✓ Grado de acción transversal o acción conjunta sobre otras lesiones.

El presente objetivo se pretende alcanzar tras el cumplimiento de dos acciones:

- Acción 1: Promover la comunicación con los centros investigadores.
- Acción 2: Elaboración del Plan de Investigación 2013-2016.

Objetivo 3: Mejora del sistema de gestión de investigación

Además de la orientación de la investigación coordinada y financiada por la DGT la toma de decisiones en políticas e intervenciones viales, 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 acciones:

- Acción 1: Plan de gestión documental científico-técnico.
- Acción 2: Plan de formación de técnicos Unidades SAVE y UCI.
- Acción 3: Armonización y generalización de los documentos técnicos de memoria de investigación, evaluación técnica y difusión de la investigación.

Objetivo 4: Desarrollo y gestión de proyectos de base científico-técnica

Se trata del objetivo prioritario dentro de la actividad investigadora de la DGT, pues engloba la ejecución (directa o no) de los proyectos, y su adecuada difusión.

Con objeto de facilitar el seguimiento de los trabajos y de entender su distribución dentro de las diferentes áreas temáticas estratégicas del Organismo, se clasifican los proyectos según dos criterios: el nivel que corresponda a su objetivo principal (Estratégico, Estructural o Seguimiento y evaluación), y al Área estratégica en que se desarrolle:

ÁREA ESTRATÉGICA	Nivel del Objetivo principal del estudio		
	Estratégico	Estructural	Seguimiento de indicadores y evaluación de medidas
1. Sistemas de Información			
2. Modelo de evaluación y programas sobre reincidentes			
3. Alcohol, otras drogas y medicamentos			
4. Movilidad segura			
5. Protección y accesibilidad de personas con discapacidad			

De esta manera se definen 15 celdas, que permiten clasificar el tipo de trabajo de investigación financiado/aprobado por la DGT. En el apartado “indicadores de seguimiento” del presente documento, se contabilizan los proyectos de modo agregado, según Área Estratégica (1 a 5).

2.3. Área de Gestión de Tráfico y Movilidad

El Área Estratégica de Gestión de Tráfico y Movilidad 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 reciente aprobación de la Directiva Europea sobre Sistemas Inteligentes de Transporte por Carretera establece junto al Plan de Acción de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) un marco normativo adecuado en el que se han de desarrollar todas las actuaciones en esta materia, debiendo asimismo adaptar el resto de acciones que se hayan llevado a cabo anteriormente.

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

2.3.1. Objetivo 1: Desarrollar un modelo de movilidad sostenible y definir el Plan ITS 2011–2020

Los objetivos específicos que se persiguen son el desarrollo de acciones en el marco de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, asignando responsables y plazos de tiempo para su ejecución, y garantizando su difusión en coordinación con los Ministerios de Fomento, de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; la elaboración del Plan ITS 2011-2020; promover la cooperación con el sector empresarial con el fin de estimular la industria relacionada con el diseño, producción y explotación de ITS dentro del ámbito de la normalización y, finalmente, la adaptación de la normativa española a la Directiva europea, adecuando las actuaciones la DGT 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 sostenible en un programa de acción y elaboración del plan ITS 2011-2020

La acción pretende desarrollar e impulsar la movilidad sostenible en el Organismo y definir el plan ITS 2011-2020 con los siguientes elementos:

- Programa ITS para la seguridad, los servicios de información a los usuarios y la gestión del tráfico y la movilidad.
- Programa ITS para la gestión de la logística y las mercancías (e-movilidad).
- Adaptación del Programa ITS a la Directiva europea.
- Impulsar la actividad de normalización de equipamiento y sistemas ITS.
- Promover la cooperación con el sector empresarial con el fin de estimular la industria relacionada con el diseño, producción y explotación de ITS dentro del ámbito de la normalización.

Las actividades que se han previsto son:

- Elaboración del Plan Nacional de ITS 2011-2020 en consonancia con la Directiva europea y el Plan de Acción.
- Promover la asistencia a foros internacionales de Movilidad.
- Incorporar la movilidad sostenible en la política de comunicación del Organismo.
- E-movilidad: Reconocer las mejores prácticas internacionales en ITS, promover la extensión de sistemas de localización de vehículos, incentivar los sistemas ITS y facilitar la implantación de los sistemas de ayuda a la explotación de servicios públicos.
- Realizar estudios para reducción de impacto sobre la movilidad y seguridad vial en la construcción de nuevas infraestructuras e infraestructuras existentes.
- Investigación sobre nuevos sistemas para la mejora de la captura de datos y servicios de monitorización.

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; la mejora de los sistemas de difusión de información de tráfico al ciudadano; la gestión de la instalación y el mantenimiento de equipos conforme al Plan de ITS; el desarrollo del 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.
- Maximizar 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 en 2013:

- Gestión y explotación de los siete Centros de Gestión del Tráfico.
- Promover acuerdos con ayuntamientos y plataformas logísticas y la implantación de seguimiento de flotas de transporte, fomentar el uso de etiquetas inteligentes y el uso de tecnologías satélites, garantizar la participación de todos los actores implicados e impulsar la comodalidad en la política sectorial del PEIT.
- Mejora de la vigilancia, videovigilancia y autovigilancia: Agrupación del Tráfico de la Guardia Civil, Servicios Centrales, Jefaturas Provinciales de Tráfico y Helicópteros.
- Potenciar el servicio de los Centros de Gestión del Tráfico y homólogos, promover plataformas tecnológicas, extender la red de intercambio de datos DATEX II, mejora de la coordinación entre los servicios de información de tráfico y el resto de modos de transporte, mejora de los niveles de calidad de la Red Básica de Altas Prestaciones y mejora del servicio RDS-TMC, introducción de servicios TTI, difusión de la información personalizada, colaborar con la prioridad PEIT y facilitar el conocimiento ciudadano de lo transmitido a través de los ITS.
- 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 del tráfico.

- Potenciar el uso de sistemas para facilitar la gestión de las obras y otros usos de la carretera.

Acción 2: Desarrollar un esquema nacional de dirección de la gestión del tráfico en situaciones excepcionales

La acción se sustenta en la creación de un marco nacional para crear un protocolo de dirección en la gestión de tráfico en caso de que sucedan situaciones excepcionales y sea necesario contar con la colaboración de otros agentes involucrados.

Esta acción incluye avanzar en la ejecución de las siguientes actividades en 2013:

- Desarrollo del Esquema nacional de la dirección de la gestión del tráfico.
- Difusión del mismo.

Acción 3: 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 en 2013:

- Ampliación de la información referente a las afecciones a la vía, añadiendo como nueva casuística eventos programados, previsiones y restricciones que serán incluidas en la página web.
- Adaptación a dispositivos móviles de los sistemas de difusión de información de tráfico en el marco de la Directiva ITS.
- Inclusión de servicios de suscripción para proveedores de servicios de información en el marco de la Directiva ITS.
- Señalización dinámica en Paneles de Mensaje Variable en el marco de la Directiva ITS.

- Mejora en la difusión de información de tráfico por televisión y radio.
- Mejora en la difusión de información de tráfico a través de teletexto.
- Mejora en la difusión de información de tráfico a través de RDS-TMC.
- Mejora del servicio de mensajería móvil (SMS) en la difusión de información de tráfico.
- Evolución del sistema de información telefónica. El sistema de atención telefónica para el estado del tráfico en carretera se configura mediante un primer nivel de atención compuesto por medios exclusivamente tecnológicos mediante un sistema de reconocimiento vocal en lenguaje natural sin intervención humana alguna en la respuesta a usuarios. Como segundo nivel se cuenta con un sistema con tecnología de operador transparente, a la cual llegan las llamadas que por diferentes causas no han podido ser atendidas en el primer nivel. Este segundo nivel se configura casi al 50% entre medios técnicos y recursos humanos, siendo normalmente un único operador humano el que atiende en cada momento este segundo nivel. En el año 2011 se ha producido un cambio en este servicio consistente en la sustitución del teléfono 900.123.505 por el de 3 cifras 011. De forma paralela con esta sustitución que implica cambio en la tarificación de las llamadas, el servicio se descentraliza, de forma que en función del origen geográfico de la llamada, ésta podrá ser atendida por la plataforma de DGT definida en este documento, o en la correspondiente de otros actores con competencias en la materia que puedan sumarse a esta iniciativa.

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 el trabajo de mejora de los servicios de atención al ciudadano, incluyendo la ejecución de las novedades introducidas por la Ley 18/2009, de modificación del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, la plena adaptación a la Ley 11/2007, de Acceso

Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos, y la simplificación de los procedimientos administrativos.

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 en los servicios, trámites y gestiones demandados por los ciudadanos, favoreciendo el acercamiento de éstos al Organismo.

Seguidamente se describen los Objetivos (2010–2014) que delimitan el marco de actuación en lo que a Servicios de Administración al Ciudadano se refiere.

2.4.1. Objetivo 1: Optimizar la gestión administrativa

La consecución de este objetivo incluye las siguientes finalidades: Optimización de la gestión del servicio de gestión y explotación del Centro Estatal de Tramitación de Denuncias Automáticas, incluyendo la digitalización, acceso y búsqueda de expedientes relacionados con vehículos y sanciones; implementación y mantenimiento de trámites telemáticos relativos a la notificación de sanciones; gestión y mantenimiento del Programa Informatizado de Denuncias (PRIDE); implementación y mantenimiento de trámites telemáticos relativos al vehículo (matriculación, cambios de titularidad, bajas, situación administrativa del vehículo, ITV del vehículo); implementación y mantenimiento de trámites telemáticos relativos al conductor (Obtención y renovación del permiso de conducción); potenciar el uso telemático de solicitud de autorizaciones especiales de circulación y mejora de la eficiencia en la expedición de la autorización y el control de las circulaciones asociadas; y la habilitación de mecanismos de pago electrónico de tasas y sanciones.

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 en 2013, algunas de las cuales ya viene desarrollando el organismo:

- Gestión y explotación del Centro Estatal de Tramitación de Denuncias Automáticas.

- Implementación y mantenimiento de trámites telemáticos relativos a la notificación de sanciones: Dirección electrónica vial (DEV), Notificación de la sanción por SMS y Tablón edictal de sanciones de tráfico (TESTRA).
- Implementación y mantenimiento de trámites telemáticos relativos a la tramitación y consulta del expediente sancionador.
- Identificación de conductores responsables de infracciones por Internet; presentación de alegaciones y recursos vía telemática; consulta telemática de expedientes sancionadores: saldo de puntos, estado de expedientes, pagos de sanciones telemáticos o telefónicos, consulta de notificaciones edictales en el TESTRA; anotación de condenas desde juzgados; Registro de impagos del Impuesto de Vehículos., Sistema de envío de datos relativos al Permiso por Puntos desde Ayuntamientos a la DGT.
- Interconexión de aplicaciones sancionadoras y de los Registros de Conductores y de Vehículos para Fiscalías y Oficinas Judiciales.
- Gestión y mantenimiento del Programa Informatizado de Denuncias (PRIDE).
- Definición y desarrollo de los componentes comunes para habilitar el pago de tasas o sanciones por vía electrónica (Internet, teléfono, JPT, PRIDE).

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

Comprende el conjunto de actuaciones para 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 en 2013:

- Revisión e informatización del proceso de matriculación para poder ser realizado telemáticamente.
- Envío de la ITV electrónica por fabricantes de vehículos al Registro de Vehículos prematriculados.
- Puesta en marcha y mantenimiento de la tramitación electrónica del cambio de titularidad del vehículo.

- Revisión e informatización del procedimiento de baja del vehículo, haciendo posible su tramitación on-line por un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT).
- Petición de certificado de datos registrales del vehículo (INTEVE).
- Proporcionar a Administraciones Públicas, Guardia Civil y Policía un servicio unificado de localización de vehículos y conductores mediante acceso seguro y normalizado a los respectivos registros mediante el sistema ATEX, y creación de un CAU para resolución de dudas de los Ayuntamientos.
- Petición masiva de datos de vehículos.
- Creación y puesta en servicio de un sistema anotación de resultado ITV on-line por todas las estaciones de ITV.

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

Comprende las acciones y actuaciones para 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 en 2013, algunas de las cuales ya viene desarrollando el Organismo:

- Desarrollo e implantación de un nuevo sistema de gestión de exámenes, que permita la realización de exámenes teóricos por medios telemáticos. Incluye por tanto los trabajos de:
 - Desarrollo e implantación de aplicación de gestión de exámenes teóricos.
 - La adquisición de infraestructura tecnológica necesaria (HW, SW, licencias).
 - Obras de adaptación de aulas de exámenes.
 - Estudios para la implantación en JPT y ayuntamientos.
 - Mobiliario y suministro de material a centros de exámenes.

- Planificación del mantenimiento posterior de los equipos y licencias (para su inclusión en el proyecto de Mejora de la infraestructura tecnológica: sistemas).
- Implementación y mantenimiento de trámites telemáticos relativos a la renovación del permiso de conducción desde Centros de Reconocimiento de Conductores.
- Servicio telemático de Escuelas Particulares de Conductores, lo cual permite reunir en un solo acto el reconocimiento médico, la documentación de sus resultados, la obtención de la fotografía digital y el envío de toda esta documentación a la DGT.
- Sistema de cambio de domicilio de conductor a través de Internet.
- Interconexión y acceso a los domicilios de AEAT y de INE (padrón) para la optimización de las notificaciones de los procedimientos administrativos.

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 circulaciones de manera telemática, simplificando así los procedimientos de tramitación. También incluye las acciones encaminadas a mejorar el control y vigilancia de dichos transportes y lo establecido en las autorizaciones.

Esta acción incluye la ejecución de las siguientes actividades en 2013, algunas de las cuales ya viene desarrollando el Organismo:

- Mejora del sistema TRAZA para una mayor gestión telemática de las solicitudes de autorizaciones complementarias de circulación para vehículos en régimen de transporte especial y vehículos especiales. Incluye trabajos de:
 - Mejora de la descripción de los conjuntos de transportes disponibles.
 - Posibilidad de solicitud de informe del titular de la vía de forma telemática.
 - Control de viajes.

- Mejora de los sistemas de ayuda y aprendizaje dirigidos al usuario.
- Planificación del mantenimiento posterior de los equipos y licencias.
- Mejorar las medidas de control y vigilancia de los transportes en carretera.

2.4.2. Objetivo 2: Reforzar los canales de comunicación con el ciudadano

Como objetivos específicos en relación con este objetivo, se indican los siguientes: Potenciar los canales de interacción con el ciudadano para dar una rápida respuesta a sus requerimientos; el establecimiento de un sistema de mejora en la prestación de servicios a través de la mejora de la gestión de quejas y sugerencias; y la implantación de un nuevo modelo de atención personalizada al ciudadano en JPT a través de la mejora en la dotación de medios materiales e infraestructura de las oficinas locales y JPT existentes.

Estos objetivos se abordarán a través de una acción:

Acción 1: Actualización sistemática de los contenidos divulgativos en la Web dgt.es

En el marco de la mejora continua de la Web de tráfico se realizarán diversas actuaciones con objeto de ofrecer una Web, con información actualizada de la situación del tráfico y otros contenidos divulgativos, que sea consistente en periodos de máximo número de visitas.

Esta acción incluye avanzar en la ejecución de las actividades de implantación, mantenimiento y actualización de la página Web del Organismo, incluyendo la intranet y la extranet corporativas.

2.4.3. Objetivo 3: Potenciar las relaciones con otros Organismos e Instituciones

El objetivo persigue los siguientes hitos: la definición e implementación en el organismo, de un convenio básico de colaboración con entidades locales; la adaptación de la infraestructura de comunicaciones para el acceso de usuarios internos y externos al registro de vehículos, conductores y sistema de información de accidentes; la incorporación de los Ayuntamientos al sistema de Permiso por puntos; y el despliegue y extensión del sistema de autorizaciones, para conducir vehículos que transporten

mercancías peligrosas (ADR) y para conducir vehículos de transporte escolar a todos los organismos administrativos implicados.

Estos objetivos se abordarán a través de una acción:

Acción 1: Incorporación de los Entidades Locales al sistema de Permiso por puntos y optimización de la gestión del permiso por puntos; incorporación de Entidades Locales a TESTRA y a DEV

La anotación por parte de los Ayuntamientos de las sanciones con los puntos retirados como consecuencia de infracciones cometidas en vías urbanas es esencial para la eficacia del permiso por puntos. Por ello, la DGT continuará llevando a cabo actuaciones para optimizar la gestión del sistema de Permiso por puntos incorporando a los ayuntamientos.

Esta acción incluye avanzar en el desarrollo de las siguientes actividades en 2013:

- Continuación del programa del permiso por puntos.
- Actualización y adecuación normativa.
- Desarrollo y adecuación (según el caso) de los sistemas de información de soporte.
- Preparación de material formativo para los cursos de reciclaje y sensibilización.
- Planificación del mantenimiento de los sistemas de información.

Por otra parte, la ley 18/2009, por la que se reforma el procedimiento sancionador, introduce nuevas figuras en la parte relativa a la notificación y a la comunicación con el ciudadano, que requieren de accesos e interconexiones de las Administraciones con competencia en materia de Tráfico con la DGT. En concreto:

- ✓ Dirección Electrónica Vial (DEV): las Administraciones públicas (esencialmente Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales) se incorporan al sistema de notificaciones electrónicas que soporta DGT.
- ✓ Tablón Edictal de sanciones de Tráfico (TESTRA): De la misma manera, estas Administraciones Públicas se incorporan a TESTRA para que todas

las notificaciones edictales derivadas de procedimientos sancionadores puedan ser consultadas desde un único punto de acceso en la web por los ciudadanos. Este sistema de notificación también es mantenido por DGT.

2.5. Área de Organización Interna

El objetivo de este Área Estratégica es proporcionar los instrumentos necesarios para mejorar la gestión y coordinación interna, permitiendo generar eficiencia e innovación y contribuyendo al logro de los objetivos estratégicos del Organismo.

Se engloban en esta área aquellos aspectos transversales y de soporte que permiten cumplir con las competencias atribuidas al Organismo. Por ello es necesario fomentar el uso de nuevas tecnologías para potenciar la relación de la DGT con diferentes organismos y, en el actual contexto de crisis económica, mejorar los modelos de gestión económica.

Las actuaciones que llevará a cabo el Organismo persiguen alcanzar la excelencia en la gestión a través de una estructura organizativa regida por un modelo de gestión orientado a la calidad con énfasis en la optimización y racionalización de recursos, a través de los siguientes objetivos:

2.5.1. Objetivo 1: Optimizar la gestión del Organismo

El objetivo persigue el desarrollo de actuaciones relacionadas con la gestión administrativa a través de una acción:

Acción 1: Transformación de las Jefaturas Provinciales

La implantación progresiva de soluciones de tramitación electrónica ha llevado a una reducción de la demanda en las Jefaturas de Tráfico, las cuales estaban estructuradas para dar un servicio esencial al ciudadano. El objetivo es que las Jefaturas estén alineadas con la realidad actual, y sean un referente cercano al ciudadano en la toma de conciencia de la seguridad vial. El modelo de atención al ciudadano debe ser capaz de responder a una cambiante y cada vez más exigente demanda ciudadana prestando un servicio de máxima eficiencia y calidad.

Las estructuras organizativas de las Jefaturas han de ser redefinidas, y reorientar y formar al empleado público en nuevas funciones relacionadas con la seguridad vial. De este modo se va a incrementar el peso específico del área de trabajo de la seguridad vial, potenciándose las actualmente existentes de Investigación vial y Educación Vial, e introduciéndose como novedad la creación de una Unidad específica para la atención a las víctimas de accidentes de tráfico. Esta Unidad tendrá como finalidad informar de todos los servicios públicos y privados destinados a asistir a las víctimas, en coordinación y colaboración con las distintas administraciones y entidades con competencia en la materia. Sus fines serán:

- ✓ Desarrollar programas de orientación, ayuda, asistencia y divulgación a víctimas de accidentes de tráfico
- ✓ Crear protocolos de colaboración e intervención en esta materia.

Por otro lado, dentro del Avance en la modernización de los servicios al ciudadano, se introducirán mejoras en el área de tramitación administrativa, orientadas a una mayor calidad en la atención al ciudadano. Así se extenderá progresivamente el actual sistema de cita previa, que a día de hoy solo se presta para la tramitación de canjes de permisos de conducir, al resto de la tramitación de las Jefaturas; y, en la línea de la modernización de la Administración, se dará un impulso de los trámites que pueden ser realizados telemáticamente.

Este proyecto de transformación de Jefaturas contribuye a reforzar el actual papel de liderazgo en materia de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico, potenciándolo a través de la coordinación con el resto de entidades competentes en la materia; y además representa un avance en la calidad de la prestación de los servicios al ciudadano, en sintonía con la política de racionalización económica del Ministerio del Interior, liberándose recursos humanos y materiales de unas áreas de trabajo para destinarlas hacia la seguridad vial.

2.5.2. Objetivo 2: Optimizar la infraestructura tecnológica del Organismo

El objetivo pretende optimizar la gestión interna de la plataforma DGT y mejorar la infraestructura tecnológica (sistemas, redes y comunicaciones) dando especial relevancia para este periodo a la implementación de un Centro de Respaldo de Datos con el fin de garantizar la disponibilidad de información y de las operaciones del Organismo. La acción planificada es la siguiente:

Acción 1: Migrar hacia un modelo de infraestructura con réplica del Centro de Proceso de Datos (Centro de respaldo)

La acción consiste en la puesta en marcha del Centro de Respaldo de la DGT para asegurar la continuidad del servicio en caso de fallo del Centro Principal tanto para sistemas host como para sistemas abiertos.

Esta acción incluye la ejecución de la siguiente actividad en 2013:

- Puesta en marcha del Centro de Respaldo de la DGT.

3. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

3.1. ÁREA DE SEGURIDAD VIAL

OBJETIVO / ACTIVIDAD
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

Campañas de comunicación

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Campañas difundidas en TV (Nº)	3	4	3	3	3
• Campañas difundidas en radio (Nº)	11	17	14	14	14
• Campañas difundidas en prensa (Nº)	2	2	1	1	1
• Campañas difundidas en Internet y teléfono móvil (Nº)	11	17	14	14	14
De resultados:					
• Cobertura población difusión campañas TV (%)	85	97	85	85	85
• Cobertura población difusión campañas radio (%)	55	65	65	65	65
• Cobertura población difusión campañas prensa (%)	30	48	30	30	30
• Cobertura población difusión campañas Internet (%)	10	74	70	70	70
• Nivel de notoriedad, visibilidad y recuerdo medio de las campañas (%)	70	73	70	70	70

Campañas de vigilancia

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Conductores controlados sobre el total de conductores en campañas especiales de vigilancia (%)	25	25	25	25	25
De resultados:					
• Positivos por alcoholemia en conductores fallecidos en accidentes de tráfico (%)	30	30	28	28	28
• Positivos en controles aleatorios preventivos (%)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
• Uso del casco (%)	98	98	99	99	99
• Uso del cinturón de seguridad (%)	95	95	97	97	97
• Uso de sistemas de retención infantil (%)	95	95	97	97	97
• Asistencias atendidas por ATGC (Nº)	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
• Vehículos que superan los límites de velocidad por radares (%)	8	8	8	8	8

Acción 2: Impulsar la educación en seguridad vial en el ámbito formal y no formal

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Ejemplares de los distintos materiales educativos y guías didácticas (Nº)	30.000	35.000	30.000	102.000	300.000
• Cursos y jornadas presenciales y on-line para educadores y colaboradores (Nº)	8	8	10	4	10
• Concursos de Proyectos de Educación Vial (Nº)	2	2	2	2	1
De resultados:					
• Centros que han recibido materiales o actividades de educación vial (Nº)	5.000	5.000	5.500	5.500	5.500

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

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Preguntas elaboradas de seguridad vial (Nº)	1.000	1.000	200	200	200
• Cursos de recuperación de puntos (Nº)	2.300	2.500	2.500	3.000	3.500
• Cursos de recuperación de permiso (Nº)	1.700	2.600	2.600	3.500	4.000
De resultados:					
• Preguntas de seguridad vial incluidas en el examen (%)	30	30	30	30	30
• Conductores que han realizado cursos de recuperación de puntos (Nº)	25.000	26.000	26.000	33.000	35.000
• Conductores que han realizado cursos de recuperación de permiso (Nº)	21.000	36.000	30.000	43.000	45.000

OBJETIVO / ACTIVIDAD
2. Lograr carreteras, vehículos y entornos más seguros

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	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Informe de movimientos del número de desplazamientos de largo recorrido por todo el territorio nacional (Nº)	62	76	76	76	80
• Ejecución del Plan de control de ITV en carretera (Nº)	1	1	1		
De resultados:					
• Días sometidos a operaciones especiales (Nº)	43	43	41	41	40
• Relación entre número de desplazamientos de largo recorrido durante las operaciones especiales y el parque de vehículos (Cociente)	2,22	2,40	2,45	2,48	2,54
• Relación entre número de desplazamientos en día laborable y el parque de vehículos (Cociente)	10,15	10,50	10,65	10,65	10,52
• Desplazamientos de largo recorrido durante las operaciones especiales sometidas a retenciones (%)	8,74	8,74	8,77	8,77	8,57
• Desplazamientos en día laborable sometidos a retenciones (%)	4,52	4,50	4,52	4,52	4,48
• Número de controles realizados ITV en carretera (Nº)	4.000	12.000	0	0	0
• Porcentaje de vehículos que cumplen las ITV en carretera (%)	80	80	80	80	80

Acción 2: Impulso y despliegue del "e-call"

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Participación en reuniones de coordinación para la implantación del "e-call" (Nº)	1	1	1	12	20
De resultados:					
• Número de informes procedentes de las reuniones (Nº)	1	1	1	12	20

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

Acción 1: Disponer de mecanismos de coordinación dinámicos y eficaces basados en el compromiso de los agentes involucrados

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Acuerdos y/o convenios con agentes implicados en el logro del objetivo de reducción del número de fallecidos y heridos graves (Nº)	10	10	20	20	20
• Acuerdos y/o convenios con agentes implicados para la cesión de etilómetros y cinemómetros (Nº)	1.058	1.040	1.040	1.040	1.040
• Acciones puestas en marcha de la Estrategia de seguridad vial 2011-2020 (Nº)			10	10	10
De resultados:					
• Fallecidos (% s/ año anterior)	-5	-5	-5	-5	-5
• Heridos graves (% s/ año anterior)	-5	-5	-5	-5	-5
• Niños fallecidos sin Sistema de Retención Infantil (% s/ año anterior)			-5	-5	-5
• Conductores fallecidos y heridos graves entre 18 y 24 años en fin de semana (% s/ año anterior)	-3	-3	-5	-5	-5
• Conductores fallecidos mayores de 65 años (% s/ año anterior)	-2	-2	-3	-3	-3
• Fallecidos y heridos graves en motocicleta (% s/ año anterior)	-4	-4	-4	-4	-4
• Fallecidos por atropello en zona urbana (% s/ año anterior)	-5	-5	-7	-7	-7
• Fallecidos por salida de la via en carretera convencional (% s/ año anterior)	-3	-3	-5	-5	-5

Acción 2: Potenciar la actividad de control de calidad en los centros colaboradores a fin de garantizar que los nuevos conductores reúnen las condiciones necesarias para realizar una conducción segura

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Inspecciones de CRM (Nº)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
• Inspecciones de CFC (Nº)	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
• Cursos para nuevos Profesores de Formación Vial (Nº)	1	1	1	1	1
• Cursos para nuevos Directores de Formación Vial (Nº)	1	1	1	1	1
• Examinadores que han seguido formación o reciclaje (Nº)	250	250	250	250	250
De resultados:					
• Profesores formados (Nº)	1.600	1.600	1.600	0	1.000
• Directores formados (Nº)	1.000	1.000	1.000	5.000	2.000

OBJETIVO / ACTIVIDAD
4. Mejorar el conocimiento y la información para proporcionar un tratamiento más eficaz de las problemáticas de seguridad vial

Acción 1: Avanzar en el conocimiento del nivel de seguridad de la red viaria

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Estudios observacionales realizados (Nº)			7	7	7
De resultados:					
• Total de horas de observación (Nº)			1.900	1.900	1.900
• Total de vehículos diferentes observados (Nº)			100.000	100.000	100.000
• Total de ocupantes diferentes vehículos observados (Nº)			150.000	150.000	150.000

Acción 2: Disponer de información sobre factores de riesgo de accidentes y lesiones, colectivos de usuarios y evaluación de medidas de seguridad vial

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Estudios y evaluaciones realiza- dos (Nº)			20	20	20
De resultados:					
• Colectivos y factores de riesgo monitorizados (Nº)			5	5	5

3.2. ÁREA DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN E INVESTIGACIÓN

OBJETIVO / ACTIVIDAD
1. Creación y gestión de un registro nacional de Centros Tecnológicos y de Investigación y de Investigadores en Seguridad Vial

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Selección de investigadores según criterios de inclusión (Nº)					234
• Fichas de investigador principal cumplimentadas (Nº)					80
De resultados:					
• Generación de base electrónica (Nº)					1

OBJETIVO / ACTIVIDAD
2. Elaboración del Plan de Investigación aplicada en seguridad vial 2013-2016

Acción 2: Elaboración del Plan de Investigación 2013-2016

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Organización de Encuentros con Investigadores Nacionales (Nº)					2
• Envío de peticiones de proyecto a centros de investigación (Nº)					55
De resultados:					
• Elaboración de la planificación 2012 (Nº)					1
• Elaboración del Plan de Investigación 2013-2016 (Nº)					1

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

Acción 3: Armonización y generalización de los documentos técnicos de memoria de investigación, evaluación técnica y difusión de la investigación

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Convenios y acuerdos con otras Instituciones (Nº)					3
De resultados:					
• Acceso a buscadores específicos (Nº)					10
• Cursos de formación personal Unidades (Nº)					3
• Creación de formularios específicos de memorias, evaluación y difusión (Nº)					3

OBJETIVO / ACTIVIDAD
4. Desarrollo y gestión de proyectos de base científico-técnica

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Proyectos evaluados en Área Estratégica 1 (Nº)					3
• Proyectos evaluados en Área Estratégica 2 (Nº)					5
• Proyectos evaluados en Área Estratégica 3 (Nº)					4
• Proyectos evaluados en Área Estratégica 4 (Nº)					16
• Proyectos evaluados en Área Estratégica 5 (Nº)					4
De resultados:					
• Proyectos aprobados en Área Estratégica 1 (Nº)					2
• Proyectos aprobados en Área Estratégica 2 (Nº)					3
• Proyectos aprobados en Área Estratégica 3 (Nº)					3
• Proyectos aprobados en Área Estratégica 4 (Nº)					6
• Proyectos aprobados en Área Estratégica 5 (Nº)					3
• Trabajos difundidos en ámbito científico-técnico (Nº)					1

NOTA: Los indicadores atienden a la clasificación de proyectos financiados/aprobados expuesta en el apartado correspondiente a "Investigación" del capítulo de Actividades de la presente memoria.

3.3. ÁREA DE GESTIÓN DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

OBJETIVO / ACTIVIDAD
1. Desarrollar un modelo de movilidad sostenible y definir el Plan ITS 2011-2020

Acción 1: Integración de las acciones en marcha y planificadas en materia de movilidad sostenible en un programa de acción y elaboración del plan ITS 2011-2020

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Participación en foros, proyectos y estudios nacionales e internacionales (Nº)	6	5	6	8	7
• Campañas de comunicación con promoción de la movilidad sostenible (Nº)	2	2	2	2	2
• Informes y estudios emitidos sobre Seguridad Vial (Nº)	42	76	78	78	82
De resultados:					
• Normas técnicas aprobadas (Nº)	5	5	5	7	5

OBJETIVO / ACTIVIDAD
2. Realizar una eficiente gestión del tráfico

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

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Vehículos operativos en la ATGC (Nº)	6.150	6.150	6.150	5.025	6.160
• Helicópteros operativos (Nº)	19	19	19	18	13
• Etilómetros operativos en ATGC y JPT's (Nº)	8.167	8.690	8.700	7.001	7.614
• Cinemómetros operativos ATGC y JPT's (Nº)	492	492	492	300	307
• Cabinas o secciones de control de velocidad (Nº)	550	650	700	655	710

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
• Cinemómetros instalados en carretera (Nº)	300	370	400	375	400
• Secciones de control (ETD's) (Nº)	4.500	4.500	4.525	4.525	4.590
• Cámaras de televisión operativos (Nº)	1.500	1.411	1.430	1.430	1.498
• PMV en funcionamiento (Nº)	2.000	2.049	2.067	2.067	2.157
• Agentes a los que se cede/ intercambia información (Nº)	10	10	10	10	10
• Autorizaciones de obras (Nº)	5.000	8.400	8.530	8.530	9.269
• Pruebas deportivas y marchas ciclistas (Nº)	6.000	6.050	6.150	3.500	3.800
• Pruebas o ensayos de investiga- ción a vehículos o/en vías (Nº)	100	38	28	170	170
De resultados:					
• Vehículos controlados por cinemómetros (Millones)	518	425	440	410	440
• Infracciones por exceso de velocidad detectadas por cinemómetros (Nº)	2.650.000	1.800.000	800.000	1.700.000	1.500.000
• Conductores controlados por alcoholemia (Nº)	465.221	5.500.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
• Infracciones por alcoholemia (Nº)	9.182	100.000	110.000	110.000	110.000
• Mensajes intercambiados a través de DATEX II (Nº)	150.000	343.971	400.000	400.000	400.000
• Km de carreteras con ITS (Nº)	7.900	9.500	10.000	10.375	10.500
• Km de carriles reversibles insta- lados (Nº)	102.000	103.200	104.000	104.000	106.500
• Conductores controlados por con- sumo de drogas (Nº)	1.000	980	1.020	10.000	10.000
• Positivos por drogas en controles aleatorios (%)	20	20	20	20	20
• Km recorridos por la ATGC durante tareas de vigilancia y auxilio en carretera (Millones)	159	160	160	151	150
• Auxilios o asistencias en carretera de la ATGC (Nº)	90.000	1.300.000	1.300.000	1.250.000	1.250.000
• Denuncias formuladas por la ATGC (Nº)	2.100.000	2.000.000	2.000.000	2.700.000	2.500.000
• Horas de vuelo (Nº)	5.800	5.800	5.800	5.800	5.000
• Informaciones y reportajes en tele- visión derivados de la actividad de la unidad de helicópteros (Nº)	100	100	100	100	100

Acción 2: Desarrollar un esquema nacional de dirección de la gestión del tráfico en situaciones excepcionales

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
<ul style="list-style-type: none"> Total de centros externos integrados al sistema (Nº) 	3	3	3	3	3

Acción 3: Promover sistemas de información multicanal para mejorar el acceso a usuarios finales y profesionales de la carretera, por diferentes canales de comunicación

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Servicios de información de tráfico disponibles en el portal web (Nº)	6	6	7	8	8
• Tipologías de eventos de tráfico disponibles en el portal web (Nº)	6	6	8	14	14
• PMV a señalar (Nº)	2.000	2.049	2.067	2.067	2.157
• Cadenas de televisión y radio que emiten información de Tráfico (Nº)	230	230	230		230
• Cadenas de televisión que incluyan información de tráfico en teletexto (Nº)	5	5	5	5	5
• Emisoras de radio que emiten información RDS-TMC (Nº)	1	1	1	1	1
• Llamadas recibidas por el teléfono de información (Nº)	500.000	700.000	700.000	700.000	700.000
De resultados:					
• Visitas en el portal dgt.es sobre información de tráfico (Millones)	60	120	125	180	200
• Incremento de visitas en portal (%)	10	3,45	4,2	50	50
• Incremento de usuarios fidelizados a la aplicación de consulta de tráfico (%)	10	1,25	1	15	15
• Incremento de proveedores de servicio suscritos a la información de tráfico (%)	8	33	9	4	9
• Señalizaciones en Paneles de Mensaje Variable (Nº)	741.000	625.000	640.000	640.000	620.000
• Conexiones en radio y TV del servicio de información sobre la circulación (Nº)	90.000	80.000	82.000	82.000	82.000
• Equipos de TV que realizan conexiones desde los CGT y reportajes relacionados con sus actividades (Nº)	50	54	57	57	57
• Mensajes enviados por RDS-TMC (Nº)	150.000	343.971	400.000	235.000	400.000
• Llamadas atendidas al teléfono 011 (Nº)	495.000	495.000	693.000	300.000	500.000
• Llamadas atendidas al teléfono 011 (%)	99	99	99	99	99
• Tiempo medio en descolgar una llamada entrante (Segundos)	5	5	5	5	5

3.4. ÁREA DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS AL CIUDADANO

OBJETIVO / ACTIVIDAD
1. Optimizar la Gestión Administrativa

Acción 1: Mejorar la gestión y tramitación del procedimiento sancionador

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Denuncias formuladas (Nº)	3.800.000	3.800.000	3.800.000	3.800.000	3.500.000
• Denuncias formuladas con pérdidas de puntos (Nº)	600.000	600.000	600.000	600.000	500.000
• Denuncias tramitadas a través de PDA (%)	50	50	50	50	50
• Denuncias tramitadas a través del Centro ESTRADA (%)	35	30	40	40	40
• Notificaciones telemáticas (%)	1	2.8	1	1	1
• Pagos de sanciones realizadas a través de Internet (%)	20	15	20	20	20
• Pagos de sanciones realizadas a través de teléfono (%)	25	14	25	25	25
• Identificaciones de conductor realizadas a través de Internet (%)	60	30	60	60	60
De resultados:					
• Tiempo medio de primera notificación para las denuncias sin parada de conductor (Días)	25	20	25	25	25
• Sanciones abonadas por procedimiento abreviado (%)	50	50	50	50	50
• Tiempo medio de resolución de recursos presentados (Días)	90	90	90	90	90
• Tiempo medio resolución expediente (Días)	25	25	20	20	20
• Tiempo medio de primera notificación para las denuncias sin parada de conductor (Días)	25	20	25	25	25

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

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Matriculaciones de vehículos (Nº)	1.300.000	1.300.000	1.450.000	1.300.000	1.300.000
• Transferencias de vehículos (Nº)	3.000.000	3.000.000	3.000.000	2.800.000	2.800.000
• Bajas por desguace de vehículos (Nº)	1.000.000	1.000.000	1.000.000	800.000	800.000
• Informes de vehículos (Nº)	600.000	600.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
De resultados:					
• Matriculaciones telemáticas de vehículos (%)	85	85	90	90	90
• Transferencias telemáticas de vehículos (%)	25	10	80	80	80
• Bajas por desguace telemáticas de vehículos (%)	85	75	85	85	85
• Informes telemáticos de vehículos (%)	35	5	50	50	50

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

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Provincias en las cuales se ha im- plementado el examen por vía telemática (Nº)	15	5	15	5	20
• Total de CRCs con renovación telemática de permisos (Nº)	2.200	2.000	2.000	2.082	2.000
De resultados:					
• Alumnos examinados con el nuevo sistema de exámenes (%)	7	1	7	7	10
• Renovaciones realizadas desde los CRCs (%)	85	100	100	95,57	100

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

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De resultados:					
• Total de ACC concedidas (Nº)	50.000	48.000	47.000	50.000	50.000
• Tiempo medio de resolución de autorizaciones complementarias de circulación (Días)	25	24	17	20	17
• Tramitación con algún aspecto telemático de autorizaciones complementarias de circulación (%)	60	73	75	80	80

OBJETIVO / ACTIVIDAD
2. Reforzar los canales de comunicación con el ciudadano

Acción 1: Actualización sistemática de los contenidos divulgativos en la Web dgt.es

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Promedio de visitas a la Web del Organismo por día (Nº)	32.000	260.000	260.000	260.000	270.000
• Promedio de tiempo en el sitio o duración de la visita a la Web del Organismo (Minutos)	5	5	5	5	5
• Nuevos servicios incorporados a la Web del Organismo (Nº)	4	6	6	6	8
De resultados:					
• Valoración de la Web del Organismo: Grado de satisfacción del ciudadano (resultados de barómetros) sobre 10	7	7	7	7	8
• Motivos de interacción del ciudadano con el Organismo (a través de la Web): Conseguir impresos, formularios, plantillas (%)	6	4,1	4,1	4,1	5
• Motivos de interacción del ciudadano con el Organismo (a través de la Web): Obtener información (%)	54	60	60	60	65
• Motivos de interacción del ciudadano con el Organismo (a través de la Web): Gestión electrónica completa de los trámites disponibles en la Web (%)	40	25	25	25	30

OBJETIVO / ACTIVIDAD
3. Potenciar las relaciones con otros Organismos e Instituciones

Acción 1: Incorporación de los Ayuntamientos al sistema de Permiso por puntos y optimización de la gestión del permiso por puntos

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Declaraciones de pérdida de vigencia (Nº)	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
• Conductores que han recuperado el permiso tras la pérdida por puntos (Nº)	25.000	35.000	25.000	25.000	25.000
• Sanciones con puntos de todas las administraciones (Nº)	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.100.000	1.250.000
• Conductores con 3 o menos puntos (Nº)	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
De resultados:					
• Tiempo medio de recuperación del permiso retirado por puntos (Días)	250	250	250	250	250
• Población cubierta por el permiso por puntos (%)	95	95	95	95	95

3.5. ÁREA DE ORGANIZACIÓN INTERNA

OBJETIVO / ACTIVIDAD
1. Optimizar la gestión económica del Organismo

Acción 1: Transformación de las Jefaturas Provinciales

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
• Implantación de la Unidad de Atención a Víctimas de accidentes de tráfico en Jefaturas (%)					100
De resultados:					
• Implantación de cita previa (%)					50
• Reducción del tiempo de espera del público (minutos)					25
• Aumento de trámites de administración electrónica (%)					35

OBJETIVO / ACTIVIDAD
2. Optimizar la infraestructura tecnológica del Organismo

Acción 1: Migrar hacia un modelo de infraestructura con réplica del Centro de Proceso de Datos (Centro de respaldo)

INDICADORES	2011		2012		2013
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución prevista	Presu- puestado
De actividad:					
<ul style="list-style-type: none"> Servicios implementados en el Centro de respaldo (Nº) 	4	4	4	2	2
De resultados:					
<ul style="list-style-type: none"> Grado de avance en la implementación del Centro de Respaldo (%) 	50	50	100	75	100