



PROGRAMA DE DIRECCIÓN POR OBJETIVOS (DPO) DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

1. MISIÓN Y COMPETENCIAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico fue creado por la Ley 47/1959, de 30 de julio (BOE núm. 182, de 31 de julio), de Circulación Urbana e Interurbana, que regula la competencia en materia de vigilancia del tráfico, circulación y transporte por carrera y las facultades para sancionar las infracciones que en la misma materia se cometan. Las primeras se las encomienda al Ministerio de la Gobernación y la segunda a los Gobiernos Civiles. En su artículo 3 la citada Ley considera que el Ministerio de la Gobernación ejercerá las facultades que se le atribuyen en la misma, mediante los servicios y mandos de las Direcciones Generales de Seguridad y Guardia Civil y de los Gobiernos Civiles, constituyéndose, como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación, la Jefatura Central de Tráfico. Esta Ley fue desarrollada por el Decreto 1666/1960, de 21 de julio (BOE núm. 221 de 14 de septiembre) y múltiples normas posteriores.

La Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias sobre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, depende del Subsecretario de Interior.

Las competencias de la Jefatura Central de Tráfico sobre la movilidad segura se ejercen a través de varias áreas, tal y como recoge su Real Decreto de estructura (Real Decreto 873/2014, de 10 de octubre). Entre otras, es responsabilidad de este organismo la gestión administrativa de vehículos, conductores, transportes especiales y sanciones (con algunas excepciones parciales en las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco). Estas actividades suponen volúmenes de tramitación masivos que afectan a toda la población y a numerosos sectores económicos. Otra de las responsabilidades ejercidas es la de la gestión del tráfico y de la movilidad, no solo a través de la actualización continuada del Reglamento de Circulación sino también, de modo parcial, ejerciendo la vigilancia constante a través de la red de los siete centros de gestión del tráfico que ejercen su ámbito de influencia en las principales vías interurbanas de todo el Estado salvo en territorios catalanes y vasco. En más de 60.000 kilómetros de vías públicas interurbanas del país, ejerce la competencia de vigilancia y asistencia la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cuyas directrices funcionales y presupuesto operativo dependen de este Organismo.

Desde una perspectiva de políticas públicas, los accidentes de tráfico y el coste en vidas humanas (perdidas o mermadas) que éstos suponen han exigido el planteamiento de políticas activas que culminaron con la aprobación de unas líneas básicas de seguridad vial para el decenio 2011-2020 aprobadas por el Consejo Superior de Seguridad vial en sesión plenaria de 23 de noviembre de 2010 y posteriormente sus líneas básicas por el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011. Además del problema de la seguridad vial, cabe señalar la congestión, contaminación y ruido medioambiental como consecuencias negativas.

Desde una 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 el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo y modificado por la Ley 6/2014, de 7 de abril.

Estas líneas básicas se estructuraron en torno a una visión fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad en el que todos los ciudadanos tienen su responsabilidad y unos objetivos estratégicos que persiguen la reducción del coste humano y socioeconómico de los accidentes de tráfico. Esta visión es la reflejada también en la resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas 64/255 de 1 de marzo 2010 en



que se proclamó el período 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial” a fin de estabilizar y reducir la carga de enfermedad mundial asociada con las lesiones derivadas de los accidentes de tráfico en todo el mundo.

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 Jefatura Central de Tráfico como entidad líder.

Las competencias de la Dirección General de Tráfico son pues múltiples y variadas, sin menoscabo de las acciones que otras entidades gubernamentales tienen sobre la movilidad segura, por ejemplo a través de inversiones sobre las vías públicas o las características mínimas requeridas para los vehículos que circulan. Es por ello que resulta imprescindible disponer de mecanismos que permitan alinear y dar coherencia a todas sus actuaciones y medidas de intervención, determinar el impacto que tienen, imputarle la correspondiente partida presupuestaria, facilitar la toma de decisiones orientadas a la eficiencia en la asignación de recursos y comprobar que las medidas desarrolladas sirven y en qué medida a los fines pretendidos.

2. EL PROGRAMA DE DIRECCIÓN POR OBJETIVOS

Con el objetivo de garantizar el adecuado alineamiento de las actuaciones en movilidad y seguridad vial, y gracias a todo el trabajo dedicado durante todo 2014 para su diseño, desarrollo e implementación, con el presupuesto 2015 debutó en el organismo una Dirección por Objetivos (en adelante **DPO**) alineada con los antecedentes –**imagen 1**- que últimamente vienen orientando a las administraciones públicas a trabajar en este sentido, como es el caso del Estatuto del Empleado Público, el informe CORA y la reciente Ley de Transparencia y Buen Gobierno, así como las recomendaciones de la Intervención General de la Administración General del Estado desde 2007 (para la implantación de sistemas de indicadores de gestión) y -más específicamente para este Organismo de su Intervención Delegada- para reemplazar los indicadores usados hasta la fecha de modo que se garantice la adecuada conexión con los objetivos institucionales y se facilite el seguimiento del logro alcanzado.

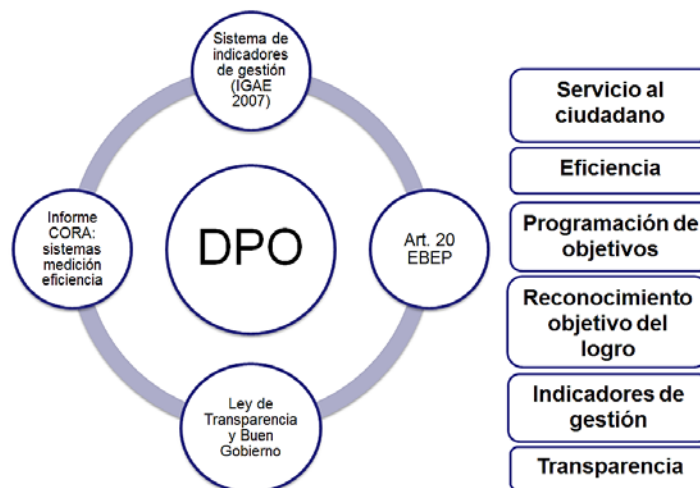


Imagen 1- Hacia la DPO

La **DPO** resume en **objetivos** las líneas fundamentales de trabajo del organismo, materializadas en **acciones**, alineadas en cascada y hacia arriba con su correspondiente pilar estratégico, área prioritaria de acción, función del Real Decreto de Estructura del Departamento, visión y misión. Dichas acciones pueden bien iniciarse en 2015 y/o tratarse de acciones iniciadas en ejercicios precedentes, pero que tendrán continuidad durante el próximo año o incluso ejercicios posteriores. De ellas, algunas se realizarán con medios propios ateniéndonos a las



directrices de racionalización interna de Gobierno y de mejora de la eficiencia mientras que para otras acciones se requiere de participación presupuestaria.

Las acciones, a su vez, pueden componerse de una o varias actividades donde participen diferentes unidades del Organismo e incluso otros colaboradores externos. Cada acción queda perfectamente definida (justificación, calendario, responsables...) incluyendo indicadores de resultado y su objetivación cuantitativa en cuanto a logros esperados, así como su implicación presupuestaria. Las fichas detalle de las acciones DPO están diseñadas y definidas con el fin de facilitar la respuesta a las preguntas consideradas básicas –**imagen 2**– en el desarrollo de una planificación estratégica.



Imagen 2: Contenido de una acción DPO

Del conjunto de indicadores, destacar los 53 que están incorporados en la memoria presupuestaria 2015, 13 de ellos vinculados a la Estrategia de Seguridad Vial para el decenio 2011-2020.

La **DPO** y su aplicación informática se constituyen por tanto en una herramienta colaborativa de gestión estratégica –**imagen 3**– que permite alinear y planificar actuaciones, actualizar datos de ejecución, visualizar su contenido según perfil de usuario, monitorizar en tiempo real el logro alcanzado, evaluar resultados y facilitar la toma de decisiones estratégicas y de eficiencia. Al tiempo que permite concretar la contribución de cada acción (y de sus responsables) en dicho logro.

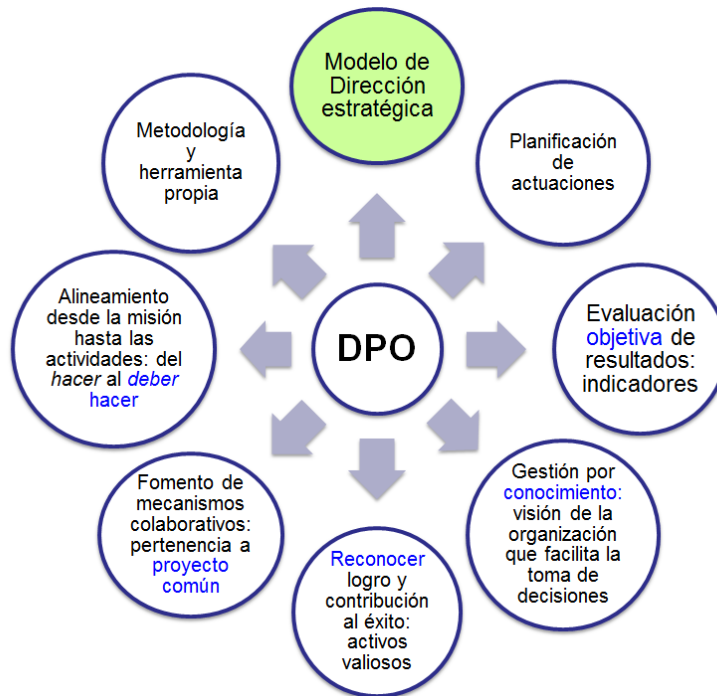


Imagen 3: Utilidades de la DPO

Además de las acciones incorporadas en la DPO el organismo, por supuesto, realiza otras acciones (no incorporadas en la DPO) algunas de ellas de notable importancia y peso también, pero que por no tener carácter novedoso o corresponderse con proyectos estratégicos no han sido de altas en el programa. Es por ello que la **DPO justifica el 33,2 por 100% del capítulo 2, el 96,2% del capítulo 6 y el 100% de los capítulos 4 y 7 de los presupuestos del organismo para el ejercicio 2015, cuya memoria es accesible a través de la página web del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en el siguiente enlace:**http://www.sepg.pap.minhap.gob.es/Presup/PGE2015Ley/MaestroTomos/PGE-ROM/doc/L_15_E_G6.PDF.

La DPO es, por tanto una concreción de las tareas que el Comité de Dirección de la Dirección General de Tráfico define como estratégicamente prioritarias para el Organismo y, por supuesto, también incluye una concreción del Plan Estratégico de Seguridad Vial (documento disponible también en el *Portal de Transparencia* a través del enlace http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos_2011-2020/) al que, como decimos, habría que sumar otras muchas tareas y actividades. Aunque nace en un momento y circunstancias concretas, la dimensión del Organismo, la amplitud de sus variadas líneas de actuación y la orientación hacia la eficiencia y el éxito en la misión encomendada aconsejan dotar a esta herramienta de planificación estratégica de la flexibilidad necesaria para –a través del Comité de Dirección– adecuarse a cada escenario añadiendo incluso nuevas acciones o redefiniendo las actuales y, si fuere el caso, introducir las pertinentes adaptaciones de recursos humanos o económicos o rediseño en la ejecución.



3. CONTRIBUCIÓN A LA VISIÓN, PILARES ESTRATÉGICOS Y ÁREAS PRIORITARIAS DE ACTUACIÓN.

El alineamiento en cascada permite dimensionar la contribución de las acciones que componen la DPO de 2015 a la visión, pilares estratégicos y áreas prioritarias de actuación. Aunque existen supuestos en los que una acción puede reportar sus efectos a varias visiones, pilares o áreas, y por tanto cabría un alineamiento múltiple, se ha optado por escoger de entre todas las opciones posibles aquella con la que se entiende guarda una relación más directa.

De este modo se monitoriza cómo las acciones DPO contribuyen hacia esa **visión 0** mencionada en el apartado primero de esta memoria. Visión 0 que no sólo hace alusión a 0 lesionados (mortales o no) sino también a 0 congestión, 0 contaminación y 0 deuda (o mayor competitividad). La imagen 4 refleja la distribución de las acciones que contribuyen a estas visiones.

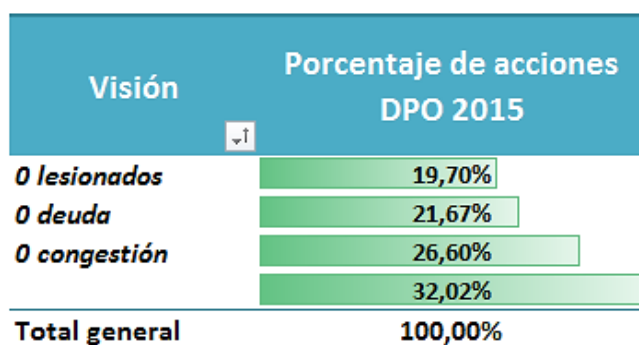


Imagen 4: contribución de la DPO a la visión

La **imagen 5** muestra la contribución de la DPO a los pilares estratégicos.

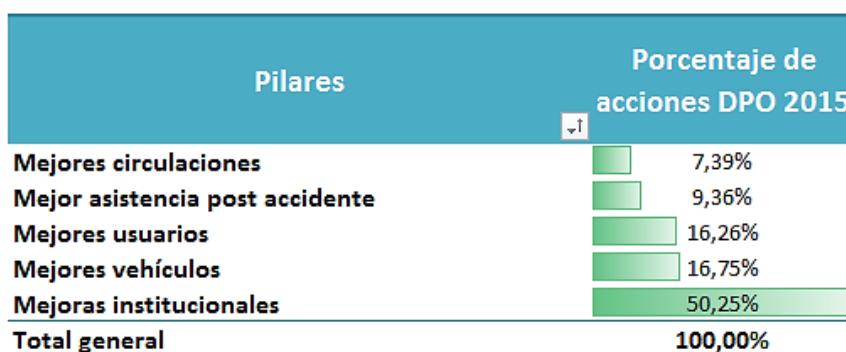


Imagen 5: contribución de la DPO a los pilares estratégicos



Finalmente y tal y como quedaron establecidos en la comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso en fecha 20 de junio de 2012, la DGT en esta legislatura se proponía 5 áreas prioritarias de actuación. El aporte de la DPO a dichas áreas se refleja en la **imagen 6**.

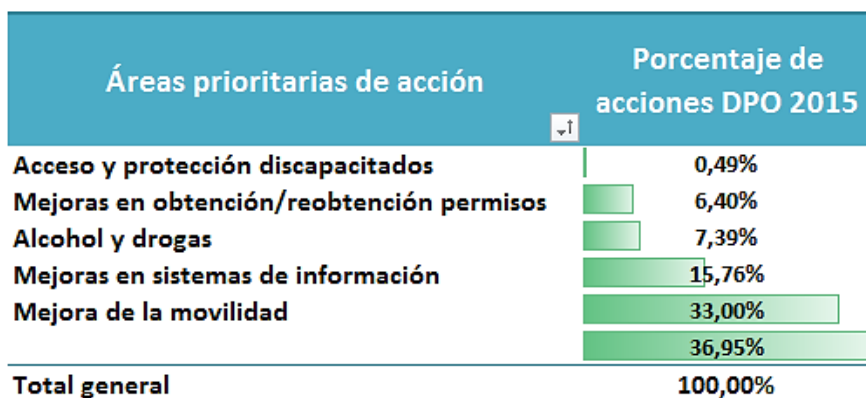


Imagen 6: contribución de la DPO a las áreas prioritarias de actuación