Compendio de normativas

Instrucciones, Escritos, Resoluciones y Otros



AGOSTO 2024

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Instrucciones, Escritos, Resoluciones y Otros

1. AUTORIZACIONES ESPECIALES

1.a. Normativa relativa a autorizaciones complementarias de circulación y circulación de vehículos que superan los límites máximos de masas y dimensiones

- Escrito Directriz SGGMT 4/20. Avisos a los Centros de Gestión de Tráfico de la circulación de cosechadoras por autovía.
- Instrucción 19/TV-105. Velocidad máxima de circulación de los conjuntos de vehículos de transporte especial de categoría genérica.
- Escrito Directriz SGGMT 04/18. Actualización de anexos de la Instrucción 16/TV-90.
- Instrucción 17/TV-95. Modificación de la Instrucción 16/TV-90, sobre expedición de las autorizaciones complementarias de circulación y demás trámites relativos a las mismas.
- 10892. ACUERDO entre el Reino de España y la República Portuguesa en materia de reconocimiento específico de autorizaciones especiales de tráfico, hecho «ad referendum» en Évora el 19 de noviembre de 2005 (BOE num. 155, del viernes 27 de junio de 2008).

1.b. Normativa relativa a eventos en vía pública

- Escrito Directriz MOV 2024-08. Corte de carreteras debido a actividades deportivas de entrenamiento y preparación de competiciones.
- Instrucción MOV 2024-05. Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de ocupación de la vía por celebración de actividades en vía pública de interés general por su relevancia social y alto valor cultural
- Escrito Directriz SGGMT 2022/06. Elaboración de informe por los CGT para eventos deportivos en vía pública.
- Escrito Directriz SGGMT 05/20. Tramitación por TRAZA de autorizaciones e informes vinculantes para la autorización de eventos deportivos.
- Escrito Directriz SGGMT 01/20. Regulación y ordenación del tráfico de cortejos con carruajes para eventos no deportivos de carácter tradicional.
- Instrucción 19/TV-106. Normativa a aplicar en vías y terrenos cerrados al tráfico para celebración de eventos deportivos.
- Escrito Directriz SGGMT 01/19. Autorización o informe favorable excepcional para eventos en vía pública en períodos con restricciones de circulación.
- Escrito Directriz SGOM 03/18. Actualización de las instrucciones específicas sobre regulación de tráfico durante la celebración de eventos deportivos.
- Instrucción 18/TV-101. Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público.

- Instrucción 17 /TV-100. Modificación de la Instrucción 15/TV-86 sobre circulación de vehículos de competición.
- Escrito Directriz SGGM 02/17. Elaboración del calendario anual de eventos deportivos.
- Instrucción 15 /TV-86. Circulación de vehículos de competición.
- Instrucción 05/TV-48. Tramitación de autorizaciones para la celebración de "otros eventos".

1.c. Normativa relacionada con transporte dentro de masas y dimensiones

- Instrucción MOV 2023/28. Modificación de la Instrucción 16/V-117 sobre expedición de autorizaciones para euromodulares que amplía las dimensiones permitidas para este tipo de conjuntos.
- Instrucción 12/V-99. Autorización complementaria de los trenes turísticos expedida por la Jefatura Central de Tráfico.
- Instrucción 20/TV-116. Masa máxima de conjunto permitida a conjuntos articulados de 5 o más ejes en operaciones de transporte intermodal.
- Instrucción 20/TV-113. Altura máxima de los vehículos que transportan contenedores aéreos homologados.
- Actualización de los anexos de la Instrucción 16/V-117 sobre Expedición de las Autorizaciones Especiales de Circulación para conjuntos en configuración euro-modular.
- Instrucción 16/V-117. Expedición de las Autorizaciones Especiales de Circulación para conjuntos en configuración euro-modular.
- Instrucción 15/TV-87. Circulación excepcional de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal.
- Instrucción 15/TV-82. Tramitación de autorizaciones especiales para el transporte de mercancías en itinerarios afectados por restricciones a la circulación en caso de reconocida urgencia.

1.d. Normativa sobre otras autorizaciones especiales

- Instrucción 10/TV-66. Tramitación, gestión y traza de pruebas o ensayos de investigación realizados por los vehículos y/o en la vía por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales.

2. REGULACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

2.a. Instrucción

- Instrucción PROT-MOV 2023/17. Procedimiento de actuación ante daños materiales producidos en el equipamiento ITS de la Dirección General de Tráfico.
- Instrucción MOV 2023/20. Recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorizaciones en el acceso de vehículos a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y otras UVAR (Urban Vehicle Access Regulations).
- Instrucción MOV 2023/19. Reparaciones de vehículos pesados.
- Instrucción MOV 2023/15. Excepción de la obligación del uso de los triángulos de preseñalización de peligro en el caso de inmovilización del vehículo por causa de accidente o avería en autopistas y autovías.
- Instrucción MOV 2023/09. Instrucción para el diseño y ejecución de los dispositivos de gestión del tráfico y seguridad vial en la celebración de eventos de alta afectación al tráfico (EVAAT)
- Instrucción 22/ MOV 21. Circulación de Vehículos de movilidad personal (VMP) en vías ciclistas interurbanas segregadas del tráfico motorizado.
- Instrucción MOV 2022/12. Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico.
- Instrucción VEH 2022/07. Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.
- Instrucción MOV 6/21. Aplicación del límite de velocidad en vías urbanas a la circulación de tranvías y metros ligeros.
- Instrucción MOV 21/3. Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR).
- Instrucción MOV 2/21. Funciones de los Directores de los Centros de Gestión de Tráfico.
- Instrucción MOV 1/21. Comunicación de obras en las vías e Instrucciones de regulación, gestión y control de tráfico.
- Instrucción 21/VEH-3 PROT-3. Auxilio de vehículos no accidentados en áreas urbanas.
- Instrucción 20/TV-119. Procedimiento para la provisión y formación de plazas vacantes de Operador/a de Centro de Gestión de Tráfico.
- Instrucción 20/TV-118. Funciones de los Centros de Gestión de Tráfico.
- Instrucción 20/TV-112. COVID-19 Estado de alarma. Desplazamientos en furgonetas, furgones y vehículos derivados de turismo que disponen de una única fila de asientos.
- Instrucción 20/TV-109. Señalización y control del establecimiento de desvíos y cierres automatizados con equipamiento ITS por condiciones de meteorología adversa. Nivel amarillo/rojo nevadas.
- Instrucción 17/TV-99. Placas de señalización de vehículos pesados.
- Instrucción 16 TV/89 Estacionamiento asistido de vehículos a motor.

2.b. Escrito Directriz

- Escrito Directriz MOV 2024/06. Procedimiento de verificación periódica del control de la producción para las señales V-16.
- Escrito Directriz MOV 2024/05. Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación.
- Escrito Directriz MOV 2024-02. Vigencia de la autorización administrativa de comercialización de la señal V-16.
- Escrito Directriz MOV 2023/19. Campaña de vialidad invernal 2023-2024.
- Escrito Directriz MOV 2023/17. V-16, prestación del servicio de telecomunicaciones por parte de los operadores.
- Escrito Directriz MOV 2023/13. Actualización de los requisitos del Centro de Reconocimiento Tecnológico en el ámbito de la Instrucción VEH 2022/07 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.
- Escrito Directriz MOV 2023/11. Señales V2 y V23 en el marco del Real Decreto de por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.
- Escrito Directriz MOV 2023/10 por el que se deroga el Escrito Directriz 4/2021 y se desarrolla la Instrucción 20/TV-118 sobre Funciones de los Centros de Gestión de Tráfico en relación a determinadas tareas de personal y otras gestiones para el funcionamiento.
- Escrito Directriz SGGMT 2023/09. Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación.
- Escrito Directriz MOV 2023/01. Proceso para el alta y gestión de Zonas de Bajas Emisiones en DGT 3.0.
- Escrito Directriz MOV 2022/09. Campaña de vialidad invernal 2022-2023.
- Escrito Directriz SGGMT 2022/05. Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación. Campaña 2022.
- Escrito Directriz MOV 2022/04. Distribución de funciones y tareas de los Centros de Gestión de Tráfico.
- Escrito Directriz MOV 2022/03. Proceso para la certificación de señales V16 conectadas a DGT 3.0.
- Escrito Directriz MOV 2021/6. Campaña de vialidad invernal 2021-2022.
- Escrito Directriz SGGMT 3/2021. Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación. Campaña 2021.
- Directriz MOV 2021/01. Tramitación y firma de convenios singulares entre la Jefatura Central de Tráfico y entidades locales en materia de intercambio de datos e imágenes para la gestión del tráfico en los accesos a ciudades y participación de los casos de uso de la plataforma de vehículo conectado.
- Escrito Directriz SGGMT 8/2020. Campaña de vialidad invernal 2020-2021.
- Escrito Directriz SGGMT 3/2020. Actuación preventiva y operativa de los CGT en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación. Campaña 2020.

2.c. Resolución

- 11621. Resolución de 4 de julio de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde los servicios de auxilio en carretera al Punto de Acceso Nacional (BOE num. 167, del miércoles 13 de julio de 2022).
- 20433. Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera (BOE num. 295, del viernes 10 de diciembre de 2021)

3. INFRAESTRUCTURA SEGURALACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

3.a. Instrucción

- Instrucción 20/TV-117. Señalización de tramos de elevado riesgo para motoristas.
- Instrucción 20/TV-110. Cruces Inteligentes.
- Instrucción 18/TV-102. Guías sonoras longitudinales fresadas.
- Instrucción 15/TV-85. Restricciones temporales en vías con elevada circulación de ciclistas.

3.b. Escrito Directriz

- Escrito Directriz MOV 2021/7. Base de precios de referencia de la Dirección General de Tráfico.

3.c. Resolución

4. VIGILANCIA

4.a. Medios Aéreos

- Escrito Directriz MOV 2024/12. Regulación del embarque específica del embarque de medios de comunicación como pasajeros en los vuelos de la Unidad Medios Aéreos (UMA) DGT para grabación, transmisión, difusión y reportajes en sus actividades periodísticas.
- Escrito Directriz MOV 2024/11. Señalización en paneles de mensaje variable (PMV) de carretera en los vuelos de control de medios aéreos (helicóptero y dron).
- Escrito Directriz MOV 2024/01. Regulación del embarque de pasajeros en los vuelos de la Unidad de medios aéreos de la Dirección General de Tráfico.
- Instrucción MOV 2023/18. Instrucciones de seguridad y organización a la unidad de Medios Aéreos.
- Instrucción 107/ TV-19. Operación y Uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) en misiones de seguridad vial.

4.b. Equipos de Captación y Reproducción

- Escrito Directriz MOV 2024/09. Operación Paso de Portugal 2024.
- Instrucción MOV 2024-04. Metodología para la selección de ubicaciones para la instalación de los medios fijos de control de la velocidad.
- Nota Interior. Modificación tramitación solicitudes del correo cyfsj@dgt.es. Modificación del Protocolo establecido para el tratamiento de peticiones contenidas en la Instrucción Operativa 9/2014.
- Escrito Directriz MOV 2023/16. Cabina universal y rotación de cinemómetros.
- Escrito Directriz 2023/15. Número de fotos captadas por cinemómetros fijos.
- Instrucción MOV 2023/16. Adquisición de suministros y servicios para la seguridad vial por parte de la ATGC.
- Resolución del Director General de Tráfico por la que se añade un Anexo a la Resolución de 1 de agosto de 2016 por la que se establecen los protocolos de certificación y los requisitos técnicos necesarios para los equipos de captación y reproducción de imágenes utilizados por la Dirección General de Tráfico para detectar infracciones a la normativa de tráfico, y que se encuentran fuera del ámbito del control metrológico del Estado, de fecha 20 de diciembre de 2018.
- Instrucción Operativa 9/2014. Protocolo para el tratamiento de las consultas de búsqueda de datos de lectores de matrícula, videograbaciones y cinemómetros efectuadas a petición de las FFCCSS del Estado y Entidades Judiciales.

4.c. Vigilancia y Campañas

- Instrucción MOV 2024/1. Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales.
- Instrucción MOV 2023/27. Instrucción para la ejecución de los servicios de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante el año 2024.
- Instrucción 2023/25. Inscripción en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV) y uso de la Señal V-24 «Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas».
- Escrito Directriz MOV 2023/02. Procedimiento para la tramitación de infracciones no notificadas en el acto detectadas a través de sistemas de captación embarcados en medios aéreos de la DGT.
- Directriz MOV 2021/02. Control y gestión a través de la herramienta CINETI de los equipos móviles cedidos a Entidades Locales.
- Instrucción 20 TV-111. Instrucción para la ejecución de los servicios de vigilancia, regulación y control del tráfico por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante el año 2020.
- Instrucción 18/TV-103. Régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en el transporte público de mercancías.
- Instrucción 16/TV-93. Corrección errores. Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales.
- Instrucción 16/TV-92. Planificación de controles para la inspección técnica en carretera de vehículos comerciales.
- Instrucción 15/TV-84. Campañas de control y vigilancia de ámbito provincial o autonómico.

4.d. Otras

- Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establece el protocolo de certificación y los requisitos técnicos necesarios para los equipos de captación y reproducción de imágenes utilizados por la Dirección General de Tráfico para detectar infracciones a la normativa de tráfico en materia de número mínimo de ocupantes en vehículos para carriles restringidos BUS VAO.
- Instrucción 15 /TV-83. Directrices sobre el uso de vehículos y equipos para el control de la velocidad titularidad de la Jefatura Central de Tráfico cedidos a los Ayuntamientos.

1.A. Normativa relativa a autorizaciones complementarias de circulación y circulación de vehículos que superan los límites máximos de masas y dimensiones

FIRMADO

CIR

Escrito Directriz SGGMT 4/20

ASUNTO: *Avisos a los Centros de Gestión de Tráfico de la circulación de cosechadoras por autovía*

El artículo 38 del Reglamento General de Circulación establece en su punto 3 que, la circulación de vehículos especiales que excedan las masas o dimensiones reglamentariamente por las autopistas y autovías tiene un carácter excepcional y, en todo caso, deberá quedar reflejada esta posibilidad en su autorización complementaria.

Además del citado artículo, el anexo III del reglamento especifica que, en el caso de aquellos vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos que precisen una autorización complementaria para poder circular, estos podrán hacerlo por un tramo de autovía cuando no exista un itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.

Así pues, en orden a establecer en qué lugares, las máquinas agrícolas automotrices-cosechadoras no disponen de itinerarios alternativos adecuados a un tramo de autovía, la Dirección General de Tráfico ha elaborado un mapa de tramos de autovías autorizadas para la circulación de dichos vehículos especiales agrícolas.

En todo caso, para poder circular por esos tramos de autovía, la máquina agrícola deberá tener en vigor una autorización complementaria que le permita circular por el tramo correspondiente y la circulación deberá hacerse conforme a las condiciones que se establezcan en aquella.

Entre esas condiciones de circulación, se encuentra la obligación de llevar, al menos, un vehículo piloto situado por detrás de la máquina agrícola como señalización para el resto de usuarios que circulen por ese tramo de autovía, de la presencia de este vehículo.

Las máquinas agrícolas automotrices-cosechadoras además de ser un vehículo de grandes dimensiones, también son vehículos lentos pues las velocidades máximas que, por construcción, pueden alcanzar, apenas superan los 30 kilómetros hora, muy por debajo de la velocidad mínima de circulación permitida en autovías, con lo que las diferencias de velocidad con respecto al resto de usuarios suponen un aumento considerado del riesgo de accidente y gravedad de lesiones.

Por tanto, además de un vehículo piloto que sirva de señalización de su presencia, también resulta conveniente una advertencia de la misma a través de los paneles de mensaje variable, así como en el resto de sistemas de información de tráfico de esta Dirección General.

Así pues, este escrito tiene como finalidad establecer el procedimiento a seguir para la comunicación de paso de una máquina agrícola automotriz-cosechadora por un tramo de

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

autovía a un centro de gestión de tráfico y tramitación de dicha comunicación por parte de la unidad competente para ello.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN

Sujeto que comunica

El conductor de una máquina agrícola-cosechadora que precise una autorización complementaria para circular, estará obligado a hacer la comunicación de paso por un tramo de autovía a un centro de gestión de tráfico de la Dirección General de Tráfico cuando su viaje incluya en su itinerario algún tramo de autovía, siempre que se indique en dicha autorización.

Definición de viaje

A efectos de esta comunicación, se considera viaje al recorrido hecho entre dos puntos o lugares sin pausas o paradas con estacionamiento o retirada del vehículo de la calzada de la vía con más de 30 minutos de duración, sin tener en cuenta su duración, tipo de vías por las que se discurre o si se ha alcanzado el destino final al que realmente se quiere llegar.

Cómo y a quién hacer la comunicación

La comunicación se hará por teléfono, llamando al centro de gestión de tráfico al que se halle adscrita la provincia donde se encuentre el tramo de la autovía por donde va a pasar. Si en el mismo viaje se incluye más de un tramo de autovía, la comunicación de paso por todos ellos se hará en la misma llamada realizada a este centro aun cuando estos tramos estén en distintas provincias o se trate de tramos de autovías diferentes.

En todo caso, deberá hacerse una comunicación distinta por cada viaje diferenciado por esas paradas con estacionamiento o retirada de la calzada de la vía.

En el anexo I de este Escrito se especifica a qué centro de gestión de tráfico están adscritas las distintas provincias y el teléfono de cada uno.

Cuándo comunicar

La comunicación será hecha antes de iniciar el paso por el primer tramo de autovía del viaje, con una antelación máxima de 45 minutos y mínima de 15 minutos si solo pasa por un tramo

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

de autovía; en caso de que haya más de uno, deberá hacerlo con una antelación mínima de 30 minutos.

Si durante el mismo viaje ocurriera cualquier imprevisto que implicase una variación de más de 30 minutos con respecto a los horarios de paso inicialmente previstos y comunicados, el conductor llamará al centro de gestión para que este anote dicha modificación. Esta llamada, en vez de al centro de la comunicación inicial, podrá también ser hecha al de la provincia cuyos horarios de paso deban ser modificados, en caso de que esta provincia esté adscrita a otro centro diferente.

Datos a comunicar

El conductor de la máquina, en la comunicación deberá dar los siguientes datos:

- Nº de la autorización complementaria y fecha de fin de vigencia
- Si se trata de una autorización con redes de itinerario o itinerario especificado en la autorización
- Matrícula de la máquina agrícola
- Tramos de la autovía por las que va a pasar en su viaje:
    - Identificación de la autovía
    - Lugar de inicio del tramo, indicando el kilómetro o localización del acceso
    - Hora de paso prevista por ese lugar de inicio
    - Lugar en el que abandonará la autovía, indicando el número de salida o localización de la misma
    - Hora en la que prevé abandonar dicho tramo
- Un número de teléfono móvil en el que pueda recibir mensajes de texto

Cuándo puedo iniciar el viaje

Una vez hecha la comunicación, los centros de gestión competentes para cada tramo de autovía, enviarán un mensaje para comunicarle si todo está correcto o existe alguna incidencia de restricción de paso por horario o tramo de autovía que no esté dentro del correspondiente mapa.

Podrá iniciar el paso por el primer tramo de autovía de su recorrido cuando reciba un mensaje de que todo está correcto por parte del centro de gestión competente para ese tramo o, en todo caso, cuando haya transcurrido el tiempo mínimo establecido para su comunicación, según se trate de pasar por uno o más de un tramo de autovía.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Si se comunicase una incidencia, el interesado deberá solucionarla y llamar al mismo centro de gestión que se la haya comunicado para indicarle las variaciones de itinerario u horarios que haga.

En todo caso, prevalecerán las condiciones de circulación de la autorización complementaria y una comunicación de aviso recibido correctamente por parte del centro de gestión no significará que se pueden variar dichas condiciones, de modo que nunca estará autorizado a circular por un tramo de autovía que no esté incluido en su autorización o red de itinerarios correspondientes, ni en horarios incluidos dentro de los períodos de restricciones establecidos para estos tramos.

TRAMITACIÓN DE LA COMUNICACIÓN

Centro de gestión responsable

El centro de gestión que reciba la llamada anotará la información comunicada por el usuario, asegurándose de que recibe todos los datos que necesita para localizar correctamente los tramos de autovía, lugares de inicio y fin, así como los momentos de paso por los mismos.

Una vez anotada toda la información, si no todos los tramos de autovía están dentro de su territorio, tramitará la que corresponda a su ámbito de competencia y pasará las restantes a los centros de gestión competentes para que tramiten su parte.

Las comunicaciones entre CGT podrán ser hechas por correo electrónico o teléfono, según lo que estime más pertinente cada centro.

Comprobación de la información

Una vez que cada centro tiene la información de su área de competencia, si se trata de una autorización con redes de itinerario, el CGT comprobará si los horarios de paso por los tramos de autovía comunicados están dentro del mapa de tramos de autovía autorizados, si existe alguna restricción horaria de paso y, en su caso, si las horas de paso están o no dentro de esas restricciones.

Cuando hayan hecho estas comprobaciones, si se trata de una autorización con red de itinerarios, enviará alguno de los siguientes mensajes:

- CGT "*denominación del centro*" comunicación recibida. En todo caso, prevalecerá lo establecido en su autorización.
- CGT "*denominación del centro*" circulación en horarios restringidos por la/s "ID/s de Autovía/s". Si continúa podrá ser denunciado por incumplimiento de la autorización.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- CGT "*denominación del centro*" tramos fuera de mapa para la/s ID/s de Autovía/s. Si continúa podrá ser denunciado por incumplimiento de la autorización.

Si fuera una autorización con itinerario descrito específicamente en la misma y tuviera problemas para acceder al expediente dentro del tiempo mínimo de antelación establecido anteriormente, con el fin de no incurrir en un posible perjuicio al interesado, podrá enviar el mensaje:

- CGT "*denominación del centro*" comunicación correcta. En todo caso, prevalecerá lo establecido por su autorización.

Posteriormente, si tiene acceso a la aplicación TRAZA, podrá hacer las comprobaciones pertinentes y, si observa alguna incidencia, podrá enviar una nueva comunicación con dicha incidencia.

Señalización y anotación en LINCE

Cada centro de gestión señalizará en los paneles de mensaje variable que estime oportunos el mensaje: "vehículo lento en calzada", con el pictograma correspondiente si dispusiera de él. Asimismo, en LINCE hará las correspondientes anotaciones de "*obstáculo móvil*".

En caso de llamada del usuario rectificando horarios, el centro que haya puesto la incidencia original en el LINCE, hará los cambios pertinentes.

Comunicación a Subsectores y vigilancia

Si el CGT tuviera algún problema para acceder a TRAZA para la comprobación de los itinerario en autorizaciones que no sean de redes o, en la comunicación recibida se observa algún incumplimiento de horarios de paso o por tramos no autorizados, se avisará a los Subsectores de las provincias de su ámbito para que estos puedan llevar a cabo la vigilancia que proceda.

Cuando la comunicación del paso por autovía está puesta como obligatoria en la autorización como paso previo, si esta no se hace, el titular de la autorización estará incumpliendo las condiciones de la misma y por tanto podrá ser denunciado por ello.

Como forma comprobación de la comunicación será válido el mensaje de respuesta del centro de gestión o bien, que el agente compruebe la anotación en la aplicación LINCE o consultando directamente al centro de gestión al que esté adscrita la provincia.

Aun cuando la comunicación se haya hecho y el interesado haya recibido un mensaje del centro de gestión competente, siempre prevalece lo dispuesto por la autorización, así pues, el interesado no podrá ir por tramos no autorizados según lo dispuesto en la autorización de itinerario concreto o de redes, así como el paso durante horarios restringidos y resto de prescripciones establecidas en aquella.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Las comunicaciones entre los CGT y los Subsectores de las áreas de su competencia se harán por el medio que acuerden entre ellos.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Consulta del mapa de tramos de autovía autorizados

El área de autorizaciones especiales de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología se encarga de mantener actualizado y publicación el mapa de tramos de autovía autorizados para las autorizaciones complementarias de redes, así como los horarios de restricciones, que podrá ser consultado en:

https://sede.dgt.gob.es/sede-estaticos/Galerias/movilidad/autorizaciones-especiales-de-circulacion/comunicacion-inicio-viaje-ACC/Mapa-de-autovias-autorizadas-para-la-circulacion-de-maquinas-agricolas-automotrices.pdf

Entrada en vigor

Los centros de gestión de tráfico deberán seguir este procedimiento de gestión de las comunicaciones recibidas desde el día siguiente a su firma.

(firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I. CGT de adscripción de cada provincia

PROVINCIA	CGT	TELÉFONO	PROVINCIA	CGT	TELÉFONO
Albacete	CGT Levante (Valencia)	963,420,351	*León*	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171
Alicante	CGT Levante (Valencia)	963,420,351	*Lugo*	CGT Noroeste (Coruña, A)	981,132,116
Almería	CGT Sureste (Málaga)	952,366,101	*Madrid*	CGT Centro (Madrid)	913,018,281
Asturias	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171	*Málaga*	CGT Sureste (Málaga)	952,366,101
Avila	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171	*Melilla*	CGT Sureste (Málaga)	952,366,101
Badajoz	CGT Suroeste (Sevilla)	954,230,660	*Murcia*	CGT Levante (Valencia)	963,420,351
Balears, Illes	CGT Baleares	971,770,089	*Navarra*	CGT Pirineos-Valle del Ebro (Zaragoza)	976,564,656
Burgos	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171	*Ourense*	CGT Noroeste (Coruña, A)	981,132,116
Cáceres	CGT Centro (Madrid)	913,018,281	*Palencia*	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171
Cádiz	CGT Suroeste (Sevilla)	954,230,660	*Palmas, Las*	CGT Suroeste (Sevilla)	954,230,660
Cantabria	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171	*Pontevedra*	CGT Noroeste (Coruña, A)	981,132,116
Castellón	CGT Levante (Valencia)	963,420,351	*Rioja, La*	CGT Pirineos-Valle del Ebro (Zaragoza)	976,564,656
Ceuta	CGT Suroeste (Sevilla)	954,230,660	*Salamanca*	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171
Ciudad Real	CGT Centro (Madrid)	913,018,281	*Santa Cruz de Tenerife*	CGT Sureste (Málaga)	952,366,101
Córdoba	CGT Suroeste (Sevilla)	954,230,660	*Segovia*	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171
Coruña, A	CGT Noroeste (Coruña, A)	981,132,116	*Sevilla*	CGT Suroeste (Sevilla)	954,230,660
Cuenca	CGT Centro (Madrid)	913,018,281	*Soria*	CGT Norte (Valladolid)	983,201,405 ext 171

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Granada	**CGT Sureste (Málaga)**	952,366,101
Guadalajara	**CGT Centro (Madrid)**	913,018,281
Huelva	**CGT Suroeste (Sevilla)**	954,230,660
Huesca	**CGT Pirineos-Valle del Ebro (Zaragoza)**	976,564,656
Jaén	**CGT Sureste (Málaga)**	952,366,101

Teruel	**CGT Pirineos-Valle del Ebro (Zaragoza)**	976,564,656
Toledo	**CGT Centro (Madrid)**	913,018,281
Valencia	**CGT Levante (Valencia)**	963,420,351
Valladolid	**CGT Norte (Valladolid)**	983,201,405 ext 171
Zaragoza	**CGT Pirineos-Valle del Ebro (Zaragoza)**	976,564,656
Zamora	**CGT Norte (Valladolid)**	983,201,405 ext 171

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-21 12:54:11 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZMW2N6TIFKQVI5ERJ9CSIETJG2U9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Asunto: *Velocidad máxima de circulación de los conjuntos de vehículos de transporte especial de categoría genérica*

INSTRUCCIÓN 19 TV-105

El anexo III del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, agrupa y sistematiza las normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial (VERTE en adelante). El punto 1 del Grupo 1 de la Sección primera de dicho anexo, dedicada específicamente a estos últimos, dispone que las condiciones de circulación fijadas en la autorización complementaria de circulación, necesaria para su puesta en marcha, prevalecerán sobre las normas generales establecidas en el RGC.

Debido a la naturaleza de la carga transportada, no es posible que un reglamento recoja de forma sistemática y detallada las condiciones a las que deben ajustarse la circulación y, por este motivo, el propio reglamento dispone la posibilidad de que la autorización complementaria expedida a vehículos ya más concretos, incluya condiciones de circulación que permitirán tener en cuenta las características técnicas propias dichos vehículos que, en caso de oponerse a lo establecido en el RGC, prevalecerán sobre este.

Por otro lado, la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante), con el ánimo de mejorar la seguridad de las vías convencionales, está poniendo en marcha medidas que tienen como fin desplazar la circulación de los vehículos pesados de las carreteras convencionales hacia las autopistas y autovías, vías que por construcción permiten una circulación a mayor velocidad y con mayor seguridad.

Debido a su mayor seguridad, el artículo 48 del RGC determina límites máximos de velocidad mayores en autopistas y autovías que en carretera convencional y así se dispone que los vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías puedan circular a un máximo de 90 km/h por estas vías.

La DGT clasifica como VERTE de categoría genérica a aquellos conjuntos que no superan las 45 toneladas y, en ningún caso, se supera los valores máximos de masa por eje establecidos reglamentariamente.

Con estas características, es muy habitual que los VERTE estén compuestos por el mismo tipo de módulos que también son empleados en el transporte de carga general divisible. Así pues, sus tarjetas técnicas ITV, al tratarse de vehículos ordinarios, no suelen contener limitaciones que restrinjan su velocidad.

El anexo III establece como condición general un límite de velocidad para los VERTE de categoría genérica de 70 km/h, sin establecer distinciones por tipo de vía. Sin embargo, aplicar este límite de velocidad por autopistas y autovías, donde existen garantías de seguridad suficientes para circular a mayor velocidad, a los VERTE de categoría genérica que técnicamente son muy similares a los vehículos de transporte de carga general puede resultar inadecuado desde el punto de vista de la seguridad vial.

Así pues, dado que el artículo 48 dispone con carácter general que los vehículos puedan circular a mayor velocidad por autopistas y autovías y los VERTE de categoría genérica, por características técnicas, podrían alcanzar sin mermas de seguridad una mayor velocidad en estas vías, se considera oportuno incluir en sus autorizaciones una condición que les permita circular a 80 km/h por este tipo de vías.

Este aumento de velocidad, además de considerarse seguro, también fomentaría el uso preferente por este tipo de VERTE de las autopistas y autovías frente a las carreteras convencionales.

Por tanto, en las condiciones de circulación de las autorizaciones complementarias de circulación para los VERTE de categoría genérica se incluirá la siguiente prescripción:

> *"este conjunto, cuando circule por autopistas y autovías, podrá circular a 80 km/h, excepto si en la tarjeta ITV de alguno de los módulos que forme parte del conjunto existe alguna limitación de velocidad más restrictiva, en cuyo caso prevalecerá lo dispuesto en dicha tarjeta".*

Esta modificación de velocidad afectará exclusivamente a los conjuntos que obtengan su autorización a partir de la fecha de firma de esta instrucción y se reconoce la validez las condiciones referidas a la velocidad de circulación máxima que hubiesen sido incluidas en las autorizaciones complementarias expedidas con anterioridad a conjuntos VERTE de categoría genérica.

Madrid, 27 de febrero de 2019

El Director General de Tráfico



Pere Navarro Olivella

Escrito Directriz SGGMT 04/18
Asunto: Actualización de anexos de la Instrucción 16/TV-90

La Instrucción 16/TV-90, del 17 de marzo de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establece el procedimiento para la expedición de las Autorizaciones Complementarias de Circulación (ACC en adelante) y demás trámites relativos a las mismas, dispone en su artículo 13 que la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante) será la encargada de coordinar los procedimientos relativos a las ACC y para ello podrá llevar a cabo las modificaciones que se estimen oportunas de sus anexos, de modo que haya una mejor adaptación a nuevas situaciones de gestión del tráfico y seguridad vial según vayan surgiendo.

Así pues, con objeto de hacer más eficientes los protocolos que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) dispone para el desempeño de sus funciones de vigilancia y control de la circulación de vehículos y sus conjuntos que precisen ACC para su puesta en marcha, se procede a la modificación y actualización de diversos anexos de la mencionada Instrucción.

Dicha modificación consiste fundamentalmente en ampliar los casos en los que será posible la auto-escolta de estos vehículos, estableciendo un procedimiento que permita identificar los recorridos en los que será posible, así como la localización de aquellos lugares que precisen una regulación específica de tráfico.

Asimismo, dado que esta modificación afecta a la coordinación de los procedimientos, también es necesario modificar el punto 12 de la Instrucción 16/TV-90, para establecer con mayor claridad cuándo se devengará la tasa por la prestación de los servicios de escolta, control y regulación de la circulación de vehículos que por sus características técnicas o en razón de las cargas que transportan exceden de las masas y dimensiones máximas autorizadas.

Se adjunta a este escrito directriz el texto consolidado de la Instrucción 16/TV-90, en el que se incluyen las modificaciones aprobadas y se actualizan las referencias legislativas y denominaciones de los órganos de la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) que procedan.

Se modifica el apartado 12 de la Instrucción, quedando redactado de la siguiente forma:

12. PROCEDIMIENTO PARA COMUNICACIÓN DE VIAJE Y SOLICITUD DE ESCOLTA Y APOYO

Cuando proceda un acompañamiento de la ATGC por escolta o apoyo, según lo dispuesto reglamentariamente y el anexo I de esta Instrucción, el interesado deberá solicitarla con una antelación mínima de 72 horas al inicio del viaje, siendo el silencio positivo una vez transcurrido dicho período.

Si fuera solicitada con una antelación menor a lo dispuesto en el párrafo anterior, los agentes de la ATGC podrán estimarla si lo consideran oportuno, pero en este caso el silencio será considerado negativo.

La comunicación de viaje y solicitud de escolta o apoyo serán formuladas por el interesado o su representante a través de la aplicación TRAZA.

Si el viaje se iniciara en una provincia de Cataluña o País Vasco, se considerará como provincia de inicio la primera de paso en donde la DGT ejerza competencias de vigilancia y disciplina del tráfico.

Para efectuar la comunicación de viaje, el interesado deberá aportar los datos establecidos en el apartado 6 del anexo I de esta Instrucción y además todo acompañamiento hecho por la ATGC devengará la tasa IV.7, según lo dispuesto en el artículo 6 de la ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico, para la prestación de servicios de escolta, control y regulación de la circulación de vehículos que por sus características técnicas o en razón de las cargas que transportan exceden de las masas y dimensiones máximas autorizadas.

Los agentes de la ATGC encargados de la validación de una solicitud de escolta o apoyo deberán comprobar si éstas proceden o no y, en su caso, verificarán que se ha abonado el importe de la tasa correspondiente a un apoyo o escolta.

El importe de la tasa por los servicios de apoyo será calculado aplicando las siguientes fórmulas:

$$Importe\ tasa = \left(\frac{Nº\ total\ apoyos\ por\ viaje}{2}\right) \times (valor\ de\ la\ tasa\ IV.7)$$

El valor de la tasa de escolta se calculará conforme a lo siguiente:

$$Importe\ tasa = (tiempo\ de\ escolta\ en\ horas) \times (nº\ de\ agentes) \times (valor\ de\ la\ tasa\ IV.7)$$

$$Tiempo\ de\ escolta\ en\ horas = \frac{longitud\ total\ en\ Km\ del\ trayecto\ a\ escoltar\ por\ viaje}{Velocidad\ máxima\ en\ \frac{Km}{h}\ según\ ACC}$$

Siempre se tomará el valor de la tasa IV.7 por agente y hora actualizado al momento de solicitar la escolta o apoyo.

El número de agentes para el servicio de escolta será 2, salvo que en la ACC se disponga un número mayor.

En el caso de que la división del nº total de apoyos por viaje entre 2 o el tiempo de escolta en horas sea un número decimal, se tomará el primer número entero inmediatamente inferior si el primer decimal está entre 0 y 4 y el inmediatamente superior si se encuentra entre 5 y 9.

En caso de circulación en convoy con escolta o apoyo, solamente se exigirá una tasa de escolta por titular distinto de autorización e itinerario con el mismo origen y destino.

El punto 1 del artículo 1 del anexo I quedará redactado como sigue:

1. ACOMPAÑAMIENTO Y POSICIÓN DEL VEHÍCULO PILOTO

1.1 CONJUNTOS DEL GRUPO 1

- ***Por dimensiones*** *irán acompañados de dos vehículos piloto, aquellos conjuntos cuya longitud sea superior a 40 metros en carretera convencional y doble sentido de circulación o 65 metros en autopistas, autovías o carreteras multicarril*[1]*.*

  Los vehículos piloto irán situados uno delante y otro detrás del conjunto cuando este circule por carretera convencional y los dos detrás en autopista, autovía o carretera multicarril. Estas posiciones y las distancias establecidas por defecto entre conjunto y vehículo piloto o vehículos piloto consecutivos, podrán ser alteradas en el caso de que así les sea indicado por parte de los agentes de la ATGC que acompañen o apoyen la circulación del conjunto.

- ***Por velocidad*** *irán acompañados de un vehículo piloto situado detrás del conjunto, cuando la velocidad máxima que el conjunto pueda desarrollar en llano por autopistas, autovías o carreteras multicarril sea inferior a la mitad de la genérica de la vía.*

Se guardará una separación mínima de 50 metros entre el vehículo piloto y el conjunto al que inmediatamente preceda o siga. Asimismo, se guardará una separación mínima de 50 metros entre dos vehículos piloto que circulen inmediatamente uno tras otro.

El artículo 2 del anexo I quedará redactado como sigue:

2. ACOMPAÑAMIENTO POR ATGC

El acompañamiento de la ATGC a los conjuntos que precisen ACC para circular podrá consistir en una escolta o apoyo.

Serán considerados apoyos aquellos acompañamientos hechos con una duración máxima de media hora con el fin de regular la circulación del conjunto en un punto o tramo corto de su recorrido.

La escolta será todo acompañamiento de la ATGC cuya duración sea superior a 30 minutos. Se requerirá acompañamiento de la ATGC en los casos establecidos reglamentariamente y también podrá ser exigido en aquellos lugares en los que el conjunto circule invadiendo carriles de sentido contrario de circulación.

También se requerirá escolta para los **conjuntos del grupo 1** cuando se superen los 65 metros de longitud máxima en autopistas, autovías y carreteras multicarril o 55 metros en el resto de carreteras convencionales.

[1] Las carreteras multicarril son aquellas que sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles para cada sentido de la circulación y calzadas separadas o delimitadas físicamente para cada uno de dichos sentidos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

Se modifica el título y el contenido del artículo 3 del anexo I que quedará redactado de la siguiente manera:

3. AUTO-ESCOLTA

Aquellos conjuntos que vayan a realizar viajes de forma regular, con una frecuencia mínima de uno por semana y requieran escolta de la ATGC en todo su recorrido, podrán circular en régimen de auto-escolta, siempre y cuando dicho recorrido esté autorizado para ello.

En el régimen de auto-escolta, el acompañamiento de la ATGC será sustituido por vehículos piloto y su personal de acompañamiento y se añadirá, al menos, un vehículo piloto más a los ya establecidos reglamentariamente y artículo 1 de este mismo anexo.

La SGGMT se encargará de autorizar los itinerarios en los que será posible la auto-escolta, una vez haya estudiado su viabilidad para ello ya sea de oficio o previa petición de una Jefatura Provincial de Tráfico, de la ATGC o de cualquier otro interesado.

Una vez autorizado, se requerirá a los titulares de la ACC que los viajes sean hechos en régimen de auto-escolta, sin perjuicio de que la ATGC realice sus labores de vigilancia y control en cualquier momento durante el viaje y realizar apoyos donde se estimen oportunos.

En todo caso, el interesado deberá comunicar el inicio del viaje auto-escoltado a la ATGC con una antelación de 72 horas al inicio del mismo y no podrá comenzarlo hasta que dicha comunicación hubiera sido validada favorablemente.

Salvo especificación contraria en la autorización complementaria, la circulación del conjunto se ajustará a lo establecido en el anexo III de la Instrucción y al estudio de viabilidad y medidas de seguridad vial que acompañe a la autorización.

Se modifican los títulos de los artículos 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11 y 12 del anexo I que pasan a ser respectivamente:

4. HORARIOS DE CIRCULACIÓN

5. COMUNICACIÓN DE VIAJE

6. GEO-POSICIÓN

7. CIRCULACIÓN POR AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

8. CIRCULACIÓN EN CONVOY

8.1. GRUPO 1

8.2. MÁQUINAS AGRÍCOLAS AUTOMOTRICES-COSECHADORAS

9. CIRCULACIÓN EN ITINERARIOS Y PERÍODOS RESTRINGIDOS

10. CIRCULACIÓN DE LOS CONJUNTOS DE VEHÍCULOS MODULARES

11. TRANSPORTE DE VEHÍCULO PILOTO

Se mantiene la redacción de todos ellos excepto la del punto 1 del artículo 8 dedicado a la circulación en convoy que queda redactado como sigue:

8.1 GRUPO 1

Cuando haya coincidencia de itinerario en el viaje a realizar, podrán formarse **convoyes de dos conjuntos** en orden de marcha diferentes siempre que se trate de viajes que requieran escolta en todo su recorrido. La ATGC solo prestará un servicio de escolta para todo el convoy que además irá acompañado de tres vehículos piloto, uno de ellos situado entre los dos conjuntos en orden de marcha y los otros dos donde les indiquen los agentes de la ATGC.

El convoy podrá ampliarse hasta tres conjuntos en orden de marcha siempre que la SGGMT hubiera dado su autorización para el itinerario previamente. Dicha autorización requerirá un estudio piloto previo en el que se valorará la viabilidad de circulación de dicho convoy. En este caso, el conjunto irá acompañado de cuatro vehículos piloto situados dos de ellos tras el primer y segundo conjunto y los otros dos, donde se lo hayan indicado los agentes.

La SGGMT publicará en la página web de la DGT los itinerarios en los que se autorice la circulación de convoyes de tres conjuntos.

La separación mínima entre un vehículo piloto y el conjunto al que siga o preceda, así como entre dos vehículos piloto que circulen seguidos, será de 50 metros.

Los conjuntos en convoy podrán ir circulando en auto-escolta si el itinerario está autorizado para ello y en este caso, su circulación se ajustará a lo establecido en el anexo III de esta Instrucción.

El anexo III de la Instrucción quedará redactado como sigue:

ANEXO III. MANIOBRAS BÁSICAS DE LAS AUTO-ESCOLTAS Y EQUIPAMIENTO

1. CIRCULACIÓN ORDINARIA

Los conjuntos que vayan en régimen de auto-escolta irán siempre acompañados de, al menos, un vehículo piloto más a los ya establecidos reglamentariamente y en los artículos 1 y 8.1 del anexo I de esta instrucción, que sustituirá al vehículo escolta de la ATGC.

En circulación ordinaria, tanto si se marcha de manera individual como en convoy, cada conjunto irá precedido y seguido de un vehículo piloto. El vehículo piloto a mayores, que irá sustituyendo a la escolta, también se situará, en circulación ordinaria, detrás del único o último conjunto, según sea el caso, cuando circule por autopista, autovía o carretera multicarril o delante del primero, cuando vaya por carretera convencional.

Las distancias mínimas de separación entre un vehículo piloto y el conjunto al que inmediatamente precedan o sigan, así como entre dos vehículos piloto circulando seguidos, será de 50 metros.

Estas disposiciones y separaciones podrán ser alteradas cuando el conjunto o convoy se aproxime a un lugar en el que deba realizar cualquier maniobra de giro.

2. MANIOBRAS DE GIRO EN ENLACES A NIVEL Y GLORIETAS

Los vehículos piloto y sus ocupantes deberán cuidar que toda el área que precisa el conjunto y su voladizo de carga esté desocupada de cualquier usuario todo el tiempo que dure la maniobra. Para ello, podrán adelantarse o retrasarse según sea necesario para cortar el

tráfico de todos los carriles tanto de sentido contrario como los contiguos afectados desde el inicio de la maniobra de giro hasta su fin, cuando ya toda el área esté definitivamente despejada.

Los puntos de corte se situarán en los lugares en donde sean necesarios para garantizar que toda el área afectada esté libre y en ningún caso, los conjuntos iniciarán la maniobra de giro hasta que haya recibido la confirmación de que los carriles afectados por la invasión están cortados al tráfico.

3. EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO

Los ocupantes de los vehículos piloto de acompañamiento de los conjuntos estarán habilitados para regular el tráfico tal y como se indica en el artículo 143 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante) y se dispondrá de tanto personal de acompañamiento, como sea necesario para la realización de maniobras con seguridad y señalización de las vías de paso y accesos a las mismas durante la circulación ordinaria.

Todos ellos llevarán prendas reflectantes de alta visibilidad homologadas, de acuerdo a lo prescrito en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de septiembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual.

Para la regulación del tráfico emplearán señales verticales R-2 y R-400 de detención obligatoria o stop y sentido obligatorio respectivamente, tal y como se indica en el punto 1.2 del anexo I del RGC, estando expresamente prohibido la utilización de silbatos o el balanceo de luces rojas o amarillas.

En todo momento se garantizará la existencia de comunicación oral entre todos los miembros del personal auxiliar, ocupantes de los distintos vehículos piloto y del conjunto en orden marcha, tanto si están dentro de sus vehículos como fuera y para ello se dispondrá de suficientes y adecuados dispositivos que lo permitan.

Si estuviera presente algún agente de policía, competente para ejercer la vigilancia y control de tráfico en los tramos de vía por donde circula el conjunto en orden de marcha, todo el personal auxiliar y ocupantes de los vehículos y conjunto estarán a lo dispuesto por estos agentes.

Tanto el conjunto en orden de marcha como los vehículos piloto irán señalizados según lo especificado en el Reglamento General de Vehículos (RGV en adelante) y RGC para vehículos circulando al amparo de una autorización complementaria de circulación y sus vehículos piloto y además, el conjunto auto-escoltado llevará los distintivos V-23, delimitando su contorno tal y como prescribe el anexo XI del RGV.

Se modifica el apartado 3 del anexo VIII de la Instrucción que quedará redactado de la siguiente manera:

3. CONJUNTOS EN ORDEN DE MARCHA PARA LOS QUE SE SOLICITA AUTO-ESCOLTA

En el caso de que un interesado quiera solicitar a la SGGMT que estudie la posibilidad de autorizar un itinerario para auto-escolta, deberá aportar un estudio que contendrá lo siguiente:

- Croquis del conjunto en orden de marcha en el que se haga constar masa y dimensiones totales del conjunto, masas por eje, tipo de ejes, distancias entre ejes.
- Disposición de la carga, situación del centro de gravedad, condiciones de estiba y descripción de sujeciones y apoyos.
- Croquis de situación del itinerario en mapa a escala mínimo 1:200000.
- Descripción del itinerario identificando las vías por su nomenclatura oficial. En caso de que la vía no tenga denominación, se especificará su origen y destino, denominándola de manera que permita localizarla claramente.
- Identificación de los puntos de conflicto señalando los enlaces entre distintas vías, accesos a fincas colindantes, origen y partida del itinerario, curvas pronunciadas, estrechamientos de calzada, gálibos y demás restricciones de paso que se puedan presentar en el itinerario.
- Fotografías de los puntos de conflicto señalando dónde están localizados y maniobras a realizar.
- Propuesta de actuaciones del titular de la autorización para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación de todos los usuarios de la vía.

Se modifica el título del anexo XII a MODELO DE HOJA DE VALORACIÓN DE ACOMPAÑAMIENTOS DE LA ATGC y se actualiza su contenido conforme a lo establecido en el artículo 12 de la Instrucción.

El anexo XIII quedará modificado según lo siguiente:

ANEXO XIII. ACOMPAÑAMIENTO POR VEHÍCULO PILOTO Y ESCOLTA. RESUMEN DE TODOS LOS CASOS

1. CONJUNTOS DEL GRUPO 1

DIMENSIONES		VELOCIDAD (V) EN KILÓMETROS POR HORA	AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y MULTICARRIL		CONVENCIONALES	
LONGITUD (L) EN METROS	ANCHO (A) EN METROS		VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN	ESCOLTA ATGC	VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN	ESCOLTA ATGC
L ≤ 20,55 y A ≤ 3		V < ½ genérica vía	1, detrás	No	1, detrás	No
20,55 < L ≤ 40 y/o 3 < A ≤ 5		V ≥ ½ genérica vía	1, detrás	No	1, delante	No
20,55 < L ≤ 40 y/o 3 < A ≤ 5		V < ½ genérica vía	1, detrás	No	2, uno delante y otro detrás	No
L ≤ 40 y 5 < A			1, donde indique ATGC	Sí	1, donde indique ATGC	Sí
			2 VP, detrás, en auto-escolta		2VP, uno delante y otro detrás, en auto-escolta	
40 < L ≤ 55 y A ≤ 5			1, detrás	No	2, uno delante y otro detrás	No
40 < L ≤ 55 y 5 < A			1, donde indique ATGC	Sí	2, donde indique ATGC	Sí
			2 VP, detrás, en auto-escolta		3 VP, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	
55 < L ≤ 65 y A ≤ 5			1, detrás	No	2, donde indique ATGC	Sí
					3 VP, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	
55 < L ≤ 65 y 5 < A			1, donde indique ATGC	Sí	2, donde indique ATGC	Sí
			2 VP, detrás, en auto-escolta		3 VP, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	
L > 65 (+ cualquier valor de ancho)			2, donde indique ATGC	Sí	2, donde indique ATGC	Sí
			3, uno delante y dos detrás en auto-escolta		3, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	

2. CONJUNTOS DEL GRUPO 2

		AUTOVÍAS Y MULTICARRIL		CONVENCIONALES	
ANCHO (A) EN METROS	**VELOCIDAD (V) EN Km/H**	**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**	**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**
3,5 < A ≤ 5		1, detrás	No	1, delante	No
	25 < V ≤ 60	1, detrás	No	No	
A < 3	25 < V	1, detrás	No	1, detrás	No
3 ≤ A ≤ 5	25 < V	1, detrás	No	1, delante	No
5 < A		1, delante	Sí	1, delante	Sí

3. CONJUNTO DEL GRUPO 3

DIMENSIONES		VELOCIDAD (V) EN Km/H	AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y MULTICARRIL		CONVENCIONALES	
LONGITUD (L) EN METROS	**ANCHO (A) EN METROS**		**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**	**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**
30 < L			1, detrás	No	1, delante	No
	3,5 < A ≤ 5		1, detrás	No	1, delante	
		V < ½ genérica vía	1, detrás	No	1, detrás	No
	5 < A		1, delante	Sí	1, delante	Sí

En documento adjunto a este escrito directriz, se redacta una nueva versión consolidada de la Instrucción 16/TV-90, en la que se recogen las modificaciones hechas por este escrito directriz, que entrarán en vigor a partir del 1 de noviembre de 2018 y serán de aplicación a todas las ACC que sean expedidas a partir de dicha fecha, así como a todas aquellas autorizaciones que amparen viajes con escolta en todo su recorrido y este sea autorizado para ir en régimen de auto-escolta.

Madrid, 31 de octubre de 2018

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

Instrucción 16/TV-90, del 17 de marzo de 2016, de la Dirección General de Tráfico por la que se establece el procedimiento para la expedición de las Autorizaciones Complementarias de Circulación y demás trámites relativos a las mismas.

TEXTO CONSOLIDADO: Última actualización, 1 de noviembre de 2018

Los artículos 13 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428, de 23 de diciembre, y 14 del Reglamento General de Vehículos (RGV en adelante), aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, prohíben la circulación de aquellos vehículos cuyas masas, dimensiones y presión sobre el pavimento superen los valores establecidos en las disposiciones de los anexos I y IX del RGV.

No obstante, cuando para un vehículo o conjunto de vehículos sea inevitable rebasar dichos valores, el órgano competente en materia de tráfico podrá conceder autorizaciones especiales de circulación, previo informe vinculante del titular de la vía y en su caso, comprobación de que se encuentra amparado por la oportuna autorización de transporte.

Los motivos por los que inevitablemente se pueden exceder los valores máximos de masas y dimensiones establecidos reglamentariamente son dos:

- Indivisibilidad de la carga que transportan.
- Vehículo destinado a la prestación o realización de unos servicios o funciones específicos que para un correcto desempeño de los mismos debe superar, por construcción, esos valores máximos de masas y dimensiones.

Se entiende por carga indivisible, aquella que para su transporte no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y, debido a sus dimensiones o masas, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado ajustándose en todos los sentidos a las masas y dimensiones máximas autorizadas.

Además de lo anterior, también se considera indivisible aquella carga constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes, de los que una o dos de las dimensiones del mayor elemento del conjunto exceden las dimensiones máximas establecidas.

Así pues, para los casos en los que un vehículo necesariamente deba exceder los límites de masas y dimensiones reglamentariamente establecidos, la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) expide las autorizaciones especiales conocidas como autorizaciones complementarias de circulación (ACC en adelante).

El objetivo de esta instrucción es el establecimiento de los criterios conforme a los cuales se ajustará la expedición de las ACC y demás trámites relativos a las mismas, incorporando, además, medios telemáticos para la recepción y salida de solicitudes, escritos y comunicaciones que facilitará las relaciones con los ciudadanos, promoviendo la proximidad y transparencia administrativa e incrementará la eficacia y eficiencia de la Administración, tal y como dispone entre sus fines la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

2. AUTORIZACIONES COMPLEMENTARIAS DE CIRCULACIÓN

La finalidad de las ACC es agregar, a la aptitud ya otorgada al vehículo por su permiso de circulación, la posibilidad de moverse por vías de uso público cuando inevitablemente supere los límites máximos de masas o dimensiones establecidos, especificando las vías con capacidad suficiente para soportar el paso del mismo y las condiciones particulares de circulación, encaminadas a garantizar la fluidez y seguridad del tráfico.

El vehículo habitualmente está formado por un conjunto de vehículos independientes ordenados en una secuencia determinada. Por ello, se designará como conjunto en orden de marcha, al conjunto determinado de vehículos para el que se expide la ACC.

3. TIPOS DE VEHÍCULOS QUE PRECISAN ACC

El anexo III del RGC establece las condiciones generales a las que deberá ajustarse la circulación de los conjuntos en orden de marcha que precisen de una ACC y para ello los clasifica en cuatro grupos:

- **Grupo 1**: vehículos en régimen de transporte especial (VERTE en adelante) al superar, por razón de la carga indivisible transportada, las masas o dimensiones máximas. Se entenderán incluidos dentro de este grupo, aquellos vehículos especiales de servicios destinados al transporte de mercancías cuando circulen con carga.
- **Grupo 2**: vehículos especiales agrícolas y sus conjuntos que superan las masas o dimensiones máximas ya sea de forma permanente por construcción o por la carga transportada.
- **Grupo 3**: vehículos especiales y sus conjuntos de obras y servicios que, por construcción, superan permanentemente las masas o dimensiones máximas. Se entenderán incluidos dentro de este grupo, aquellos vehículos especiales de servicios destinados al transporte de mercancías cuando circulen en vacío.
- **Grupo 4**: vehículos especiales que no cumplan con las anteriores características entre los que se encuentran los trenes turísticos.

4. CATEGORÍAS DE AUTORIZACIONES COMPLEMENTARIAS DE CIRCULACIÓN

En función de la masa o dimensiones del conjunto en orden de marcha, se pueden distinguir tres categorías de ACC: 1) genérica, 2) específica y 3) excepcional.

4.1. ACC PARA VEHÍCULOS DEL GRUPO 1 Y 3

- **Genérica,** cuando el conjunto y su carga no supere los 20,55×3×4,5 m de largo, ancho y alto respectivamente, 45 T de masa total de conjunto y valores del anexo

IX del RGV de masa por eje según tipo de vehículo y eje **(2)**.

- **Específica,** cuando el conjunto y su carga supera alguno de los valores anteriormente establecidos para las ACC de categoría genérica y en ningún caso excede los 40×5×4,70 m de largo, ancho y alto respectivamente y las 110 T de masa total de conjunto.
- **Excepcional,** cuando el conjunto y su carga rebasa alguno de los valores máximos de largo, ancho, alto y masa total de conjunto considerados para las ACC de categoría específica.

4.2. ACC PARA VEHÍCULOS DEL GRUPO 2:

- **Genérica,** cuando el conjunto no rebase los 20,55×3,75×4,5 m de largo, ancho y alto, 20 T de masa total de conjunto y valores máximos del RGV de masa por eje.
- **Específica,** cuando el conjunto excede alguno de los valores considerados para las ACC de categoría genérica.

5. SUPUESTOS Y REQUISITOS DE CONCESIÓN

5.1. REQUISITOS DEL INTERESADO

- El interesado en obtener una ACC deberá ser titular del permiso de circulación de los vehículos motrices del conjunto en orden de marcha.
- Si el conjunto va a ser destinado al traslado de mercancía, el interesado también deberá ser titular de una autorización de empresa de transporte **(3)** o de una autorización de operador de transporte.

  En el caso del operador del transporte, su autorización ha de hallarse inscrita en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte del Ministerio de Fomento (REAT en adelante) y los titulares de los vehículos motrices con los que contrate la realización del transporte han de disponer de la correspondiente autorización de transporte inscrita en REAT, para los vehículos motrices que vayan a realizar el servicio de transporte.

No se exigirá que el interesado sea titular del permiso de circulación de los vehículos motrices cuando se dé alguna de estas circunstancias:

- El interesado conste en el REAT como titular de una empresa de transporte u operador de transporte.
- El vehículo motriz sea propiedad de una empresa dedicada profesionalmente al

[2] A efectos de expedición de las ACC, el único parámetro a tener en cuenta para la clasificación del tipo de eje será la distancia entre líneas de eje adyacentes.
[3] Esto no será de aplicación en el caso de que se trate de un transporte privado de mercancías para el cual no se requiera autorización de transporte.

arrendamiento sin conductor de vehículos y el interesado figure como arrendador del mismo.

5.2. REQUISITOS DE LOS VEHÍCULOS

- Los vehículos del conjunto en orden de marcha formado han de ser aptos para su puesta en marcha por la vía pública para lo cual se exigirá que estén matriculados, cuando así esté establecido en la legislación correspondiente.

Se podrá conceder una ACC a vehículos matriculados temporalmente, en las condiciones pertinentes, para que éstos puedan realizar los fines para los que esté destinado el permiso de circulación temporal, según lo dispuesto en el RGV.

5.3. REQUISITOS DEL CONJUNTO EN ORDEN DE MARCHA Y CARGA

- El conjunto en orden de marcha, incluida la carga, ha de superar los límites de masas y dimensiones establecidos reglamentariamente ya sea por construcción, la indivisibilidad de la carga transportada o ambas situaciones simultáneamente.

  En caso de que el conjunto de vehículos, cuando se ponga en marcha, no supere dichos límites de masas y dimensiones, no se requerirá la ACC, aun cuando dicha prescripción exista en la tarjeta de inspección técnica del vehículo o documentación equivalente.
- La carga transportada ha de cumplir la condición de indivisibilidad establecida en el RGV, pudiendo permitirse de forma excepcional el fraccionamiento de la misma siempre que con ello, debido a mejoras en la estiba, se logre una mayor seguridad del transporte.

5.4. REQUISITOS DE ITINERARIO[4]

- Deberá existir un informe favorable de los titulares de las vías o tramos de éstas que formen parte del itinerario o red de itinerarios autorizados.
- El itinerario deberá tener continuidad y además ser lo más directo posible cuando se trate de conjunto que cumpla con alguna de las siguientes características:
  - Alguno de los vehículos tenga un permiso temporal para particulares, según lo previsto por el artículo 43 del RGV.
  - Siendo del grupo 1
    - ✓ Precise una ACC de categoría excepcional.
    - ✓ Requiera un estudio de viabilidad y medidas de seguridad vial como parte de la solicitud de la autorización.

[4] Apartado modificado por Instrucción de la Dirección General de Tráfico de mayo de 2017

- ✓ Se trate de un transporte privado particular.

En todo caso, en el anexo V de esta instrucción, dedicado a los criterios generales de solicitud de ACC podrán recogerse, según se estime pertinente, otras clases de conjuntos en orden de marcha para los que se exija recorrido más directo en función de sus características.

5.5. EXENCIONES

De acuerdo a lo establecido en la sección 2ª del anexo III del RGC, no requieren ACC aquellos vehículos especiales y en régimen de transporte especial que:

- Pertenecen al Ministerio de Defensa.
- Están al servicio de cuarteles generales militares internacionales de la OTAN y formen parte de una columna militar o convoy, tanto si pertenecen al Mº de Defensa como si no.

Se entiende por convoy militar a todo grupo de vehículos, constituido por al menos tres unidades, de las cuales dos serán vehículos señalizadores de cabeza y cola que llevarán montadas las señales V-2. En todo caso deberá existir una autoridad militar ordenante del desplazamiento, así como un jefe de convoy que controle y se haga responsable de que el movimiento se desarrolle con sujeción a lo establecido en la mencionada sección 2ª.

6. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

El conjunto en orden de marcha autorizado podrá circular siempre que los vehículos que formen parte del mismo, cumplan los requisitos establecidos en el artículo 25 RGV sobre matriculación y se halle vigente la última inspección técnica que legalmente les corresponda, tal y como dispone el artículo 10 del RGV.

En el caso de que se trate de la realización de un transporte público de mercancías para el cual se exija autorización de transporte, el vehículo motriz ha de estar, además, amparado por una autorización de transporte inscrita en REAT.

Las condiciones generales de circulación de los conjuntos de vehículos que precisan ACC, según el grupo al que pertenezcan, están establecidas en el anexo III del RGC. Las ACC, además, podrán establecer condiciones específicas ajustadas a circunstancias concretas que puedan darse y en caso de contradicción con lo establecido en el mencionado anexo III, prevalecerán sobre éste.

En los anexos I, II y III de esta Instrucción se recoge un conjunto de condiciones específicas a incluir en la autorización, tramos de autovía para los que no existen tramos por vía convencional adecuada para la circulación de máquinas agrícolas automotrices-cosechadoras y maniobras básicas a realizar en régimen de auto-escolta.

Cuando se estime conveniente la adición de escoltas o apoyos de ATGC en casos diferentes a los contemplados reglamentariamente o anexos de esta instrucción, antes de su inclusión en la ACC, se deberá consultar sobre su conveniencia a la JPT de la provincia donde radique el tramo de vía en cuestión.

Las condiciones de circulación contenidas en los informes emitidos por los titulares de las vías solamente serán vinculantes si están dirigidas a preservar la integridad de la infraestructura. En caso contrario, se entenderán como informativas, pudiendo ser adoptadas, en caso de no coincidencia con lo establecido en el RGC o esta instrucción, si existen razones de seguridad vial que lo justifiquen.

7. CIRCULACIÓN EN CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS ADVERSAS

Según lo establecido en el punto 6 del anexo III del RGC, los conjuntos en orden de marcha que precisen ACC suspenderán su circulación, saliendo de la plataforma, si existen fenómenos atmosféricos adversos que supongan un riesgo a la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 m, como mínimo, tanto hacia delante como hacia atrás.

Con objeto de que la suspensión de la circulación de estos conjuntos no cause situaciones de riesgo para el resto de usuarios de las vías, debido a una excesiva acumulación en áreas próximas o permanencias prolongadas, en caso de persistencia de las malas condiciones meteorológicas, la ATGC en coordinación con la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante), establecerá un protocolo de acompañamiento a estos conjuntos en orden de marcha que les permitirá salir de forma segura y ordenada de las áreas donde se esté produciendo un embolsamiento.

7.1. SITUACIONES DE EMBOLSAMIENTO

Se considerará que se está produciendo una situación de embolsamiento cuando al menos un conjunto en orden de marcha, una vez ya iniciado su viaje, se vea sorprendido por un fenómeno meteorológico adverso y deba suspender su circulación por más de 24 horas.

7.2. PROTOCOLO DE ACOMPAÑAMIENTO POR FUERZAS DE LA ATGC

Cuando se dé una situación de embolsamiento de conjuntos en orden de marcha según lo especificado en el punto anterior, el Subsector de la provincia afectada, una vez que haya sido advertido por el Centro de Gestión correspondiente (CGT en adelante), podrá ordenar un servicio de acompañamiento, conforme a lo especificado en el anexo IV de esta Instrucción, realizado exclusivamente en horas diurnas siempre que se cumpla lo siguiente:

- Las condiciones de seguridad y fluidez de la calzada y el tráfico sean adecuadas.
- El fenómeno meteorológico, como es el caso de niebla, reduzca la visibilidad a distancias no superiores a 150 m.
- La situación de inclemencia meteorológica alcance distancias iguales o superiores a los 100 kilómetros, salvo situaciones de emergencia que serán valorados individualmente.

Si existiera alguna circunstancia que pusiera en grave riesgo la seguridad de la circulación, se podrá ordenar el servicio de acompañamiento aun cuando no se cumpliese alguna de las anteriores condiciones.

8. CONDICIONES PARA CIRCULAR PORTANDO CARGA

Solamente podrán circular transportando carga y amparándose en una ACC, los VERTE y conjuntos especiales agrícolas, pertenecientes a los grupos 1 y 2 respectivamente debiendo, además, de ser tipos de conjuntos en orden de marcha adecuados para el tipo de carga de que se trate, según lo establecido en el apartado 3.1 del anexo V de esta Instrucción.

De acuerdo a lo anterior, los trenes de carretera del grupo 1 solamente serán considerados adecuados para el transporte de conjuntos indivisibles de elementos que no superen los valores máximos de masa establecidos en el anexo IX del RGV.

Los conjuntos en orden de marcha cuyo tipo de carga sea un conjunto indivisible de elementos, no podrán superar ninguna dimensión diferente a las ya superadas por su elemento mayor, ni valores de masa máxima total y por eje establecidos reglamentariamente, excepto los dedicados al transporte de material y maquinaria de ferias y espectáculos o módulos vivienda o los casos justificados por mejora de estiba de carga de conjuntos de elementos singulares, según lo dispuesto para ellos en el anexo V de esta Instrucción.

En el caso de los vehículos dedicados al auxilio en carretera, siempre que su capacidad lo permita y circulen amparándose en una ACC para la realización de servicios de emergencias según lo establecido en el anexo V de esta Instrucción, podrán transportar simultáneamente hasta un máximo de tres vehículos averiados o accidentados, llevando dos vehículos en plataforma y un tercero mediante dispositivo de arrastre.

Los conjuntos especiales agrícolas o del grupo 2, solamente podrán circular por vías de uso público con carga si son vehículos especialmente concebidos para el transporte de mercancías por carretera y se trate de un transporte privado complementario.

La carga de estos conjuntos podrá consistir en aperos, máquinas agrícolas no automotrices, productos y otros materiales agrícolas. Excepcionalmente, los remolques agrícolas podrán circular con máquinas agrícolas no pertenecientes al titular del vehículo motriz del conjunto en orden de marcha, cuando sean máquinas no aptas para circular por vía pública y se trate de traslados a lugares de difícil acceso para los VERTE dedicados al transporte público de mercancías.

Conforme a lo establecido en el artículo 71 del RGC, los conjuntos especiales de obras y servicios del grupo 3 solo podrán utilizar las vías para desplazarse y no podrán circular transportando carga. A estos efectos, solamente serán considerados como carga, aquellos elementos que no hayan sido incluidos en la tarjeta de inspección técnica del vehículo como parte de su tara o masa en orden de marcha.

En el caso de aquellos vehículos motrices del grupo 3 que, según su tarjeta de inspección técnica, tengan capacidad para remolcar, podrán transportar carga cuando ello no constituya una operación de transporte público de mercancías o no se necesite una autorización de transporte para ello.

Tampoco podrán circular transportando carga, los conjuntos en orden de marcha en los que algún vehículo tenga un permiso de circulación temporal excepto en el caso y condiciones previstas en el artículo 46.1 del RGV.

9. PROCEDIMIENTO DE EXPEDICIÓN

La tramitación de la solicitud de ACC y su expedición será llevada a cabo a través de la aplicación TRAZA y todos los documentos que precisen de firma para su entrega a la parte interesada correspondiente, serán enviados al registro electrónico de la DGT (RELE en adelante) para su firma digital.

9.1. COMPETENCIAS

Las competencias para la expedición de las ACC se reparten de la siguiente manera:

- Jefatura Provincial de Tráfico (JPT en adelante) de la provincia donde se sitúe el domicilio fiscal del interesado, cuando no sea necesario pedir informes específicos a los titulares de las vías por donde discurre el itinerario, siempre que aquél tenga residencia en territorio español.
- JPT de la provincia de origen de itinerario cuando éste no supere los límites de una comunidad autónoma y sea necesario pedir informes específicos a los titulares de las vías.
- El Área de Autorizaciones Especiales de Circulación de la SGGMT en los siguientes casos:
    - cuando no sea necesario solicitar informes a los titulares de la vía por donde discurre el itinerario y el interesado no posee residencia en territorio español
    - si es preciso pedir informes específicos a los titulares de las vías y el itinerario supera los límites de una comunidad autónoma.

Las oficinas locales insulares podrán expedir ACC y sus jefes firmarán por delegación de firma de los jefes provinciales de los que dependan si así lo hubieran dispuesto éstos. En este caso, se aplicarán los mismos criterios de competencia que los establecidos para las JPT.

9.2. SOLICITUD

El interesado deberá formular su solicitud de acuerdo a los criterios generales establecidos en el anexo V de esta instrucción, facilitando los datos y entregando la documentación dispuesta como básica en los anexos VI y VII.

El interesado podrá entregar su solicitud presencialmente en las dependencias de cualquier JPT, jefatura u oficina local de tráfico o bien telemáticamente a través de la sede electrónica de la DGT.

9.3. ESTUDIOS DE VIABILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

El interesado deberá aportar un estudio de viabilidad y seguridad vial, realizado por un técnico competente y visado por el colegio profesional correspondiente cuando se trate de un conjunto

en orden de marcha del grupo 1 en el que se dé una de las siguientes circunstancias:

- Se transporte carga constituida por varios elementos de la misma naturaleza y mismo fin si, al agruparlos, se supera alguna dimensión diferente a las ya excedidas por el elemento mayor del conjunto de elementos formado o la masa máxima establecida por el RGV para el tipo de conjunto en orden de marcha.
- La masa máxima del conjunto en orden de marcha exceda las 300 toneladas.
- Se solicite auto-escolta.
- El voladizo de la carga sobresalga más de 3 metros por la parte posterior del vehículo o vehículos sobre los que se apoye.

En el anexo VIII de esta instrucción se establece el contenido de estos estudios.

9.4. TRAMITACIÓN

9.4.1. ALTA DE LA SOLICITUD

En el caso de solicitud presencial, puede no existir coincidencia entre la unidad donde se presente (unidad de presentación en adelante) y la competente para expedir (unidad competente en adelante).

Si se diera lo anterior, la unidad de presentación comprobará si el interesado aporta toda la documentación básica establecida para formular la solicitud, dará de alta al expediente en la aplicación TRAZA introduciendo los datos oportunos y la transferirá a la unidad competente. No se admitirán a trámite aquellas solicitudes en las que no se haya entregado la documentación considerada como básica, debidamente cumplimentada.

Si el impreso oficial de la solicitud no hubiera sido rellenado utilizando la aplicación, deberá, además, escanearlo y subirlo a la misma junto con toda la documentación adicional que el interesado adjunte con el mismo.

9.4.2. EXPEDICIÓN

La unidad competente será la encargada de valorar si la solicitud ha sido hecha correctamente y se cumplen con todos los requisitos establecidos en el apartado 5 de esta Instrucción para la concesión de la ACC. Si se observa alguna deficiencia, se requerirá al interesado para que subsane los defectos observados y tras su corrección, se solicitará informe a los titulares de las vías cuando ello proceda. Una vez hecha esta petición, ya no será posible ninguna modificación en los datos del expediente.

El anexo VII de esta instrucción recoge la documentación adicional que podrá ser solicitada por la unidad competente para la subsanación de defectos cuando ello sea oportuno.

Cuando ya se hayan recibido todos los informes de los titulares de la vía se procederá a la expedición de la ACC. Para ello se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Si algún titular de la vía emite un informe desfavorable, se emitirá la autorización eliminando los tramos para los cuales es desfavorable. Si ello conlleva una pérdida de continuidad entre el origen y destino indicado por el interesado en la solicitud, se abrirá una incidencia para pedir al interesado que indique un nuevo origen o destino situado en alguno de los tramos informados favorablemente y se emitirá la autorización solo con la parte continua del recorrido. En ningún caso se admitirá la incorporación de nuevos tramos a la solicitud.
- Si algún titular de la vía exige un informe de viabilidad para la emisión del informe, se abrirá una incidencia para solicitar dicho informe al interesado. Si éste manifiesta su intención de no realizarlo o no responde en el plazo indicado en el escrito de la incidencia, se considerará que el titular de la vía ha informado desfavorablemente y se procederá como se ha descrito en el párrafo anterior.
- Si ningún titular informara favorablemente, se denegará la autorización.

Finalmente, la propuesta de resolución será enviada a RELE para su firma digital.

9.5. FORMATO, MODELO Y CONTENIDO DE LA RESOLUCIÓN

Las resoluciones emitidas serán de color blanco en formato ISO A4, de 210mm x 297mm y en las mismas se hará constar, al menos, los datos especificados en los anexos IX y X de esta Instrucción, según se trate de una resolución estimatoria o no.

9.6. MEDIO DE NOTIFICACIÓN AL INTERESADO

Todas las notificaciones y entregas de documentación al interesado o, en su caso, representante, serán realizadas a través de medios electrónicos, siempre que ello sea posible y el interesado dé su consentimiento.

En todo caso, se entiende que el interesado o su representante tienen acceso a medios electrónicos y accede a su uso si es usuario de TRAZA; por tanto, en esta situación, las notificaciones y entregas de documentación siempre serán a través de medios electrónicos.

Cuando el interesado o su representante no sean usuarios de TRAZA y no fuera posible el uso de medios electrónicos para la entrega de notificaciones, éstas serán hechas por correo postal al interesado exclusivamente.

Las JPT no entregarán copias en papel de las resoluciones de la ACC directamente al interesado o representante salvo que éste solicite un duplicado de la autorización, para lo cual deberá realizar la correspondiente solicitud y abonar la tasa IV.4, según lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 19/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico (ley de tasas de la JCT en adelante) para duplicados de permisos y licencias de conducción y circulación.

Como excepción a lo anterior, se podrá entregar una única copia en papel directamente al interesado o representante sin necesidad de solicitar un duplicado, cuando se trate de

resoluciones emitidas el mismo día de la presentación de la solicitud por el interesado o aquél no tenga domicilio en España y se encuentre en tránsito por nuestro país.

9.7. DENEGACIÓN DE LA ACC

La ACC solamente podrá ser denegada por la unidad competente y ello procederá cuando:

- No se cumpla alguno de los requisitos establecidos en el apartado 5 de esta Instrucción para su concesión.
- No exista ningún informe positivo del titular de vía para el itinerario solicitado.
- El interesado no responda o no lo haga correctamente a una solicitud de subsanación de datos dentro del plazo establecido.

9.8. DESISTIMIENTO Y RENUNCIA

De acuerdo a lo establecido en el artículo 94 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas[5], el interesado podrá desistir de su solicitud por cualquier medio que permita su constancia.

Si se diera el caso anterior, la unidad competente aceptará dicho desistimiento o renuncia emitiendo un escrito de acuerdo al modelo establecido en el anexo XI de esta Instrucción.

10. MODIFICACIÓN DE LA ACC

La modificación de la autorización inicialmente concedida está incluida en el importe de la tasa I.3 según lo dispuesto en la ley de tasas de la JCT, con lo que, cuando esta proceda, no devengará nueva tasa.

Procederá una modificación de la autorización cuando ello no conlleve la alteración de las características técnicas del conjunto en orden de marcha o itinerario y se cumplan los criterios y requisitos establecidos para la solicitud y concesión de una ACC.

Por tanto, será posible solicitar las siguientes modificaciones de una ACC ya concedida:

- Titularidad, cuando varíe el titular del permiso de circulación de todos los vehículos motrices, siendo el nuevo titular el mismo para todos ellos y, en su caso, esté en posesión de la autorización de transporte público de mercancías u operador de transporte.
- Vehículos de la autorización, pudiendo consistir ésta en la inclusión de un nuevo vehículo, eliminación o sustitución.

[5] Actualizado conforme a lo establecido en el Escrito Directriz de la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018.

Cuando la variación de la titularidad de los permisos de circulación sea parcial, procederá una modificación de los vehículos de la autorización.

En ningún caso podrá sustituirse o eliminarse de la autorización inicial, los vehículos que formen el conjunto en orden de marcha más desfavorable y hayan servido de referencia para la definición de las características técnicas del mismo.

11. PUESTA EN MARCHA DEL CONJUNTO

11.1. INMOVILIZACIÓN DEL CONJUNTO

A estos efectos, procederá la inmovilización del conjunto en orden de marcha cuando se dé alguno de los supuestos contemplados en el artículo 104 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Con respecto al apartado1a) de dicho artículo, procederá la inmovilización del conjunto cuando éste circule:

- Sin que se haya obtenido la ACC previamente, ésta hubiera sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia.
- Careciendo de los vehículos piloto o escolta de la ATGC establecidos en la propia ACC o en el anexo III del RGC por defecto.
- Careciendo de las señales V-2 o disponiendo de ellas, éstas no estén distribuidas de forma que delimiten el contorno de la sección transversal y frontales anterior y posterior del conjunto.
- Se incumplan las prescripciones de la ACC o lo establecido por defecto en el anexo III del RGC referidas a comunicación previa de inicio de viaje o envío telemático de la geo-posición.
- Se rebasen los valores establecidos en la ACC sobre masas o dimensiones.
- Circule por un tramo de carretera o con algún vehículo del conjunto que no conste en la ACC.
- Incumpla las restricciones establecidas en la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación, publicada en el BOE, salvo que se haya provisto de la correspondiente autorización especial de circulación en períodos o itinerarios restringidos o la propia ACC contenga una prescripción que exima de su cumplimiento.
- En el caso de una ACC para el transporte de un conjunto indivisible de elementos, no exista ningún elemento mayor que llevado de forma individual sea inevitable su transporte superando los límites máximos de masas y dimensiones recogidos en el anexo IX del RGV.

11.2. COMUNICACIÓN Y GEO-POSICIÓN

La comunicación y envío de geo-posición será realizada conforme a lo establecido

reglamentariamente o en la propia autorización y una vez se haya cumplido con este requisito, el interesado podrá poner en marcha el vehículo excepto si los agentes de la ATGC o los centros de gestión de tráfico de la DGT lo cancelan por problemas de fluidez o seguridad de la circulación en el itinerario comunicado.

La comunicación se hará por viaje individual realizado entre origen y destino y conjunto en orden de marcha y, en ningún caso, sustituye a la necesidad de una ACC válida, ni altera las prescripciones contenidas en la misma.

No obstante lo anterior, si el interesado va a realizar varios viajes con el mismo origen y destino en un plazo máximo de 24 horas, será suficiente que indique el momento de inicio del primer viaje y final del último.

11.3. CIRCULACIÓN SIMULTÁNEA

El itinerario de un viaje podrá estar amparado en más de una ACC siempre que, para cada tramo, se cumplan todas las condiciones establecidas en la autorización pertinente. Asimismo, una misma ACC amparará la circulación simultánea de más de un conjunto en orden de marcha.

12. PROCEDIMIENTO PARA COMUNICACIÓN DE VIAJE Y SOLICITUD DE ESCOLTA Y APOYO[6]

Cuando proceda un acompañamiento de la ATGC por escolta o apoyo, según lo dispuesto reglamentariamente y el anexo I de esta Instrucción, el interesado deberá solicitarla con una antelación mínima de 72 horas al inicio del viaje, siendo el silencio positivo una vez transcurrido dicho período.

Si fuera solicitada con una antelación menor a lo dispuesto en el párrafo anterior, los agentes de la ATGC podrán estimarla si lo consideran oportuno, pero en este caso el silencio será considerado negativo.

La comunicación de viaje y solicitud de escolta o apoyo serán formuladas por el interesado o su representante a través de la aplicación TRAZA.

Si el viaje se iniciara en una provincia de Cataluña o País Vasco, se considerará como provincia de inicio la primera de paso en donde la DGT ejerza competencias de vigilancia y disciplina del tráfico.

Para efectuar la comunicación de viaje, el interesado deberá aportar los datos establecidos en el apartado 6 del anexo I de esta Instrucción y además todo acompañamiento hecho por la ATGC devengará la tasa IV.7, según lo dispuesto en el artículo 6 de la ley de tasas de la JCT, para la prestación de servicios de escolta, control y regulación de la circulación de vehículos que por sus características técnicas o en razón de las cargas que transportan exceden de las masas y dimensiones máximas autorizadas.

[6] Modificado por Escrito Directriz de la Subdirección General de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018

Los agentes de la ATGC encargados de la validación de una solicitud de escolta o apoyo deberán comprobar si éstas proceden o no y, en su caso, verificarán que se ha abonado el importe de la tasa correspondiente a un apoyo o escolta.

El importe de la tasa por los servicios de apoyo será calculado aplicando las siguientes fórmulas:

$$Importe\ tasa = \left(\frac{Nº\ total\ apoyos\ por\ viaje}{2}\right) \times (valor\ de\ la\ tasa\ IV.7)$$

El valor de la tasa de escolta se calculará conforme a lo siguiente:

$$Importe\ tasa = (tiempo\ de\ escolta\ en\ horas) \times (nº\ de\ agentes) \times (valor\ de\ la\ tasa\ IV.7)$$

$$Tiempo\ de\ escolta\ en\ horas = \frac{longitud\ total\ en\ Km\ del\ trayecto\ a\ escoltar\ por\ viaje}{Velocidad\ máxima\ en\ \frac{Km}{h}\ según\ ACC}$$

Siempre se tomará el valor de la tasa IV.7 por agente y hora actualizado al momento de solicitar la escolta o apoyo.

El número de agentes para el servicio de escolta será 2, salvo que en la ACC se disponga un número mayor.

En el caso de que la división del nº total de apoyos por viaje entre 2 o el tiempo de escolta en horas sea un número decimal, se tomará el primer número entero inmediatamente inferior si el primer decimal está entre 0 y 4 y el inmediatamente superior si se encuentra entre 5 y 9.

En caso de circulación en convoy con escolta o apoyo, solamente se exigirá una tasa de escolta por titular distinto de autorización e itinerario con el mismo origen y destino.

13. COORDINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EXPEDICIÓN Y DEMÁS TRÁMITES RELATIVOS A ACC

La SGGMT será la encargada de coordinar el procedimiento y expedición de las ACC y demás trámites relacionados con éstas. Para ello realizará las siguientes funciones:

- Actualización de los anexos de esta Instrucción, conforme a lo establecido en el articulado de ésta, con el fin de adaptarse a nuevas situaciones de gestión de tráfico y seguridad vial que se vayan planteando.
- Creación y mantenimiento de redes de itinerarios, solicitando los informes generalizados de carreteras al Ministerio de Fomento y Consejerías correspondientes de las CCAA cuando éstas estén compuestas por más de una provincia, así como las de aquellas uniprovinciales cuando así se acuerde con la JPT en cuestión.

  Los informes a entidades locales serán solicitados, en todo caso, por las JPT que

corresponda.

14. ENTRADA EN VIGOR

Queda derogada la Instrucción 13/TV-75, así como todas las normas que, sobre "acompañamiento a vehículos especiales o en régimen de transporte especial en condiciones climatológicas adversas" se opongan a lo establecido en esta Instrucción.

La presente Instrucción será de aplicación a partir del 4 de abril de 2016, lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

ANEXO I. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN ADICIONALES A LO ESTABLECIDO REGLAMENTARIAMENTE

1. ACOMPAÑAMIENTO Y POSICIÓN DEL VEHÍCULO PILOTO

1.1 CONJUNTOS DEL GRUPO 1[7]

- ***Por dimensiones*** *irán acompañados de dos vehículos piloto, aquellos conjuntos cuya longitud sea superior a 40 metros en carretera convencional y doble sentido de circulación o 65 metros en autopistas, autovías o carreteras multicarril*[8]*.*

  Los vehículos piloto irán situados uno delante y otro detrás del conjunto cuando este circule por carretera convencional y los dos detrás en autopista, autovía o carretera multicarril. Estas posiciones y las distancias establecidas por defecto entre conjunto y vehículo piloto o vehículos piloto consecutivos, podrán ser alteradas en el caso de que así les sea indicado por parte de los agentes de la ATGC que acompañen o apoyen la circulación del conjunto.

- ***Por velocidad*** *irán acompañados de un vehículo piloto situado detrás del conjunto, cuando la velocidad máxima que el conjunto pueda desarrollar en llano por autopistas, autovías o carreteras multicarril sea inferior a la mitad de la genérica de la vía.*

Se guardará una separación mínima de 50 metros entre el vehículo piloto y el conjunto al que inmediatamente preceda o siga. Asimismo, se guardará una separación mínima de 50 metros entre dos vehículos piloto que circulen inmediatamente uno tras otro.

1.1. CONJUNTOS DEL GRUPO 2

Por velocidad: *si la velocidad desarrollada en llano por el conjunto es inferior a **60 km/h** en autovía o inferior a **25 km/h** en el resto de vías convencionales, un vehículo piloto separado del conjunto de orden de marcha un mínimo de 50 m y situado siempre detrás en autovías y carreteras convencionales de doble calzada y resto de vías convencionales:*

- *detrás si la anchura del conjunto en orden de marcha no excede los 3 m.*
- *delante si el ancho del conjunto en orden de marcha supera los 3 m, salvo que se trate de autovías o convencionales con calzadas separadas para cada sentido, en cuyo caso irá detrás.*

1.2. CONJUNTOS DEL GRUPO 3

[7] Apartado modificado por escrito directriz de la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018

[8] Las carreteras multicarril son aquellas que sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles para cada sentido de la circulación y calzadas separadas o delimitadas físicamente para cada uno de dichos sentidos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

Por velocidad y dimensiones: *cuando circulen por carretera convencional, si la velocidad desarrollada en llano por el conjunto es inferior a la mitad de la genérica de la vía para turismos y además la longitud es superior a 30 m o su anchura a 3,5 m respectivamente, dos vehículos piloto situados uno delante y otro detrás separados 50 m del conjunto*.

2. ACOMPAÑAMIENTO POR ATGC[9]

El acompañamiento de la ATGC a los conjuntos que precisen ACC para circular podrá consistir en una escolta o apoyo.

Serán considerados apoyos aquellos acompañamientos hechos con una duración máxima de media hora con el fin de regular la circulación del conjunto en un punto o tramo corto de su recorrido.

La escolta será todo acompañamiento de la ATGC cuya duración sea superior a 30 minutos. Se requerirá acompañamiento de la ATGC en los casos establecidos reglamentariamente y también podrá ser exigido en aquellos lugares en los que el conjunto circule invadiendo carriles de sentido contrario de circulación.

También se requerirá escolta para los **conjuntos del grupo 1** cuando se superen los 65 metros de longitud máxima en autopistas, autovías y carreteras multicarril o 55 metros en el resto de carreteras convencionales.

3. AUTO-ESCOLTA[10]

Aquellos conjuntos que vayan a realizar viajes de forma regular, con una frecuencia mínima de uno por semana y requieran escolta de la ATGC en todo su recorrido, podrán circular en régimen de auto-escolta, siempre y cuando dicho recorrido esté autorizado para ello.

En el régimen de auto-escolta, el acompañamiento de la ATGC será sustituido por vehículos piloto y su personal de acompañamiento y se añadirá, al menos, un vehículo piloto más a los ya establecidos reglamentariamente y artículo 1 de este mismo anexo.

La SGGMT se encargará de autorizar los itinerarios en los que será posible la auto-escolta, una vez haya estudiado su viabilidad para ello ya sea de oficio o previa petición de una Jefatura Provincial de Tráfico, de la ATGC o de cualquier otro interesado.

Una vez autorizado, se requerirá a los titulares de la ACC que los viajes sean hechos en régimen de auto-escolta, sin perjuicio de que la ATGC realice sus labores de vigilancia y control en cualquier momento durante el viaje y realizar apoyos donde se estimen oportunos.

En todo caso, el interesado deberá comunicar el inicio del viaje auto-escoltado a la ATGC con una antelación de 72 horas al inicio del mismo y no podrá comenzarlo hasta que dicha comunicación hubiera sido validada favorablemente.

Salvo especificación contraria en la autorización complementaria, la circulación del conjunto

[9] Apartado modificado por Escrito Directriz de la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018

[10] Apartado modificado por Escrito Directriz de la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018

se ajustará a lo establecido en el anexo III de la Instrucción y al estudio de viabilidad y medidas de seguridad vial que acompañe a la autorización.

4. HORARIOS DE CIRCULACIÓN

En el caso de las ACC de categoría excepcional, se autorizará la circulación nocturna del conjunto siempre que vaya escoltado por la ATGC.

Asimismo, se podrá autorizar la circulación nocturna a los conjuntos de categoría excepcional por aquellas vías donde habitualmente exista una elevada intensidad de tráfico en horas diurnas.

5. COMUNICACIÓN DE VIAJE

Comunicarán el viaje a los agentes de la ATGC de la provincia de origen del mismo antes de su inicio, todos los titulares de ACC del grupo 1 de categoría específica y excepcional indicando el momento de inicio y final de forma aproximada, origen y destino del viaje, provincias de paso, autorización o autorizaciones que lo amparen y matrículas de los vehículos del conjunto. Si el conjunto no va enviar su datos de geo-posición telemáticamente deberán, además, indicar el itinerario exacto a seguir.

6. GEO-POSICIÓN

Enviarán telemáticamente, sus datos de geo-posición los conjuntos en orden de marcha que:

- *Pertenezcan al grupo 1 y se cumpla, al menos, una de las siguientes condiciones:*
  - *Estén dedicados al transporte internacional o privado de cualquier tipo.*
  - *Trasladen como tipo de carga un conjunto indivisible de elementos o alguna excepción a carga indivisible.*
  - *Sean de categoría excepcional.*
  - *Su itinerario consista en algún tipo de red de carreteras.*
  - *Vayan con auto-escolta.*
  - *Tengan voladizo posterior superior a 3 m.*
- *Circulen formando un convoy.*
- *Circulen por autopista o autovía a una velocidad inferior a 60 km/h, al menos mientras circulen por alguna de éstas.*
- *Circulen amparados en una ACC para servicio de emergencias.*

7. CIRCULACIÓN POR AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS

No podrán circular por autopistas ni autovías, los conjuntos en orden de marcha de los grupos

2 y 3 que no puedan desarrollar en llano una velocidad igual o superior a 60 km/h.

Tampoco podrán circular, aun cuando puedan desarrollar dicha velocidad, las excavadoras, retro-excavadoras, cargadoras, cargadora-retro-excavadoras y demás conjuntos en orden de marcha asimilados a los anteriores por criterio de utilización.

A pesar de lo anterior, se permitirá la circulación por autovía, aunque no alcancen la velocidad de 60 km/h, a los siguientes conjuntos especiales agrícolas, siempre y cuando, mientras circulen por aquella, envíen sus datos de geo-posición telemáticamente:

- Tractores agrícolas y sus conjuntos, solamente cuando así conste expresamente en el itinerario de la autorización.
- Máquinas agrícolas automotrices- cosechadoras y sus conjuntos cuando:
    - *Así conste expresamente en el itinerario específico de la ACC concedida.*
    - *En el caso de una máquina cosechadora automotriz, se trate de un tramo para el que no existe un itinerario alternativo adecuado por vía de servicio o convencional, según lo establecido en el mapa de tramos de autovías autorizados.*
    - *Aun tratándose de un tramo de autovía no incluido en el mapa de tramos de autovías autorizados, la vía de servicio o convencional alternativa haya sido cerrada al tráfico total o parcialmente por razones de seguridad y fluidez del tráfico.*

8. CIRCULACIÓN EN CONVOY

Los convoyes y columnas militares circularán conforme a las condiciones especificadas en la sección 2ª del anexo III del RGC. Además, podrán circular formando un convoy los conjuntos en orden de marcha del grupo 1 dedicados al transporte público de mercancías no liberalizadas y las máquinas agrícolas automotrices-cosechadoras conforme a lo siguiente:

8.1 GRUPO 1[11]

Cuando haya coincidencia de itinerario en el viaje a realizar, podrán formarse **convoyes de dos conjuntos** en orden de marcha diferentes siempre que se trate de viajes que requieran escolta en todo su recorrido. La ATGC solo prestará un servicio de escolta para todo el convoy que además irá acompañado de tres vehículos piloto, uno de ellos situado entre los dos conjuntos en orden de marcha y los otros dos donde les indiquen los agentes de la ATGC.

El convoy podrá ampliarse hasta tres conjuntos en orden de marcha siempre que la SGGMT hubiera dado su autorización para el itinerario previamente. Dicha autorización requerirá un estudio piloto previo en el que se valorará la viabilidad de circulación de dicho convoy. En este caso, el conjunto irá acompañado de cuatro vehículos piloto situados dos de ellos tras el primer y segundo conjunto y los otros dos, donde se lo hayan indicado los agentes.

[11] Apartado modificado por Escrito Directriz de la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018

La SGGMT publicará en la página web de la DGT los itinerarios en los que se autorice la circulación de convoyes de tres conjuntos.

La separación mínima entre un vehículo piloto y el conjunto al que siga o preceda, así como entre dos vehículos piloto que circulen seguidos, será de 50 metros.

Los conjuntos en convoy podrán ir circulando en auto-escolta si el itinerario está autorizado para ello y, en este caso, su circulación se ajustará a lo establecido en el anexo III de esta Instrucción.

8.2 MÁQUINAS AGRÍCOLAS AUTOMOTRICES-COSECHADORAS

Podrán ir hasta un máximo de tres cosechadoras y sus conjuntos acompañadas de un único vehículo piloto que se situará en la parte delantera del convoy en las vías convencionales de una sola calzada si la anchura de alguna de las cosechadoras es igual o superior a tres metros, detrás si ninguna excede los 3 metros de ancho o cuando circule por autovía o carretera multicarril.

La separación entre las cosechadoras y sus conjuntos será de, al menos, 100 metros cuando vayan por carretera convencional de una sola calzada y 50 metros cuando transiten por autovía o carretera convencional de doble calzada que será aumentada hasta los 100 metros cuando el convoy circule en las proximidades de una salida a la derecha.

Los vehículos que formen parte del convoy facilitarán, en todo caso, el adelantamiento de otros usuarios de la vía de marcha más rápida.

La separación entre el coche piloto y la cosechadora y su conjunto que le preceda o siga será de, al menos, 100 metros en autovía o carretera convencional de doble calzada y 50 metros en el resto de vías.

Las cosechadoras y sus conjuntos deberán señalizar todo su contorno con el distintivo V-23 o con los distintivos retrorreflectantes con franjas rojas y blancas indicados en el punto 4 del apartado V-2, vehículo obstáculo en la vía del anexo XI del RGV.

Mientras circulen en convoy, las cosechadoras deberán enviar, en todo momento, su geo-posición telemáticamente.

9. CIRCULACIÓN EN ITINERARIOS Y PERÍODOS RESTRINGIDOS

Todos los conjuntos en orden de marcha que precisen ACC deberán respetar las restricciones establecidas por la resolución de la DGT, por la que, anualmente, se establecen medidas especiales de regulación de tráfico.

No obstante, cuando por razones de urgencia reconocida precisen circular en períodos e itinerarios restringidos, el titular de la ACC podrá solicitar, de acuerdo a lo establecido en el artículo 39 del RGC, una autorización especial para transporte urgente de mercancías.

Los conjuntos en orden de marcha que transporten vehículos y material militar también estarán afectados por las restricciones de tráfico, debiendo proveerse de la correspondiente autorización especial para transporte urgente de mercancías, salvo que se trate de conjuntos que posean una ACC válida, únicamente, para el transporte de vehículos y material militar y

porten el documento T-500 expedido por una autoridad militar donde figure peticionario del transporte, plazo de ejecución, origen, destino y descripción de la carga. Esta circunstancia se hará constar en la correspondiente prescripción de la ACC.

10. CIRCULACIÓN DE LOS CONJUNTOS DE VEHÍCULOS MODULARES

Los conjuntos de vehículos modulares solamente podrán circular con elementos rodantes remolcados que pertenezcan al mismo fabricante salvo que la propia ACC prescriba lo contrario o el módulo rodante actúe como dolly.

En el caso de los vehículos modulares de una sola matrícula, solamente se admitirán en carretera las configuraciones que consten en la tarjeta de inspección técnica del vehículo o documentación técnica del vehículo equivalente.

11. TRANSPORTE DE VEHÍCULO PILOTO

Los conjuntos del grupo 1 que, debido a la carga transportada, cumplan las condiciones para las que se requieran acompañamiento de vehículo piloto, podrán, posteriormente, cuando ya no necesiten dicho acompañamiento, circular portando el vehículo piloto como única carga siempre que éste lleve instalados los dispositivos retrorreflectantes descritos en el punto 4 del apartado dedicado al vehículo obstáculo en la vía del anexo XI del RGV y cumplan con todo lo establecido en la ACC que ampare su circulación.

ANEXO II. MAPA DE TRAMOS DE AUTOVÍA AUTORIZADOS PARA LA CIRCULACIÓN DE UNA MÁQUINA AGRÍCOLA AUTOMOTRIZ-COSECHADORA Y RESTRICCIONES[12]

El siguiente mapa recoge los tramos de autovía por los que podrán circular las máquinas agrícolas automotrices-cosechadoras que superen los límites de masas y dimensiones establecidos reglamentariamente, para los cuales no existe itinerario alternativo adecuado por vía convencional. La circulación por los mismos estará sujeta a las restricciones impuestas en la resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico y las dispuestas específicamente en la ACC de cada conjunto especial agrícola.



[12] Actualizado por Escrito Directriz de la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018.

ANEXO III. MANIOBRAS BÁSICAS DE LAS AUTO-ESCOLTAS Y EQUIPAMIENTO[13]

1. CIRCULACIÓN ORDINARIA

Los conjuntos que vayan en régimen de auto-escolta irán siempre acompañados de, al menos, un vehículo piloto más a los ya establecidos reglamentariamente y en los artículos 1 y 8.1 del anexo I de esta instrucción, que sustituirá al vehículo escolta de la ATGC.

En circulación ordinaria, tanto si se marcha de manera individual como en convoy, cada conjunto irá precedido y seguido de un vehículo piloto. El vehículo piloto a mayores, que irá sustituyendo a la escolta, también se situará, en circulación ordinaria, detrás del único o último conjunto, según sea el caso, cuando circule por autopista, autovía o carretera multicarril o delante del primero, cuando vaya por carretera convencional.

Las distancias mínimas de separación entre un vehículo piloto y el conjunto al que inmediatamente precedan o sigan, así como entre dos vehículos piloto circulando seguidos, será de 50 metros.

Estas disposiciones y separaciones podrán ser alteradas cuando el conjunto o convoy se aproxime a un lugar en el que deba realizar cualquier maniobra de giro.

2. MANIOBRAS DE GIRO EN ENLACES A NIVEL Y GLORIETAS

Los vehículos piloto y sus ocupantes deberán cuidar que toda el área que precisa el conjunto y su voladizo de carga esté desocupada de cualquier usuario todo el tiempo que dure la maniobra. Para ello, podrán adelantarse o retrasarse según sea necesario para cortar el tráfico de todos los carriles tanto de sentido contrario como los contiguos afectados desde el inicio de la maniobra de giro hasta su fin, cuando ya toda el área esté definitivamente despejada.

Los puntos de corte se situarán en los lugares en donde sean necesarios para garantizar que toda el área afectada esté libre y en ningún caso, los conjuntos iniciarán la maniobra de giro hasta que haya recibido la confirmación de que los carriles afectados por la invasión están cortados al tráfico.

3. EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO

Los ocupantes de los vehículos piloto de acompañamiento de los conjuntos estarán habilitados para regular el tráfico tal y como se indica en el artículo 143 del RGC y se dispondrá de tanto personal de acompañamiento, como sea necesario para la realización de maniobras con seguridad y señalización de las vías de paso y accesos a las mismas durante la circulación ordinaria.

Todos ellos llevarán prendas reflectantes de alta visibilidad homologadas, de acuerdo a lo prescrito en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de septiembre, por el que se regulan las

[13] Apartado modificado por Escrito Directriz de la Subdirección General de Movilidad y Tecnologías de octubre de 2018

condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual.

Para la regulación del tráfico emplearán señales verticales R-2 y R-400 de detención obligatoria o stop y sentido obligatorio respectivamente, tal y como se indica en el punto 1.2 del anexo I del RGC, estando expresamente prohibido la utilización de silbatos o el balanceo de luces rojas o amarillas.

En todo momento, se garantizará la existencia de comunicación oral entre todos los miembros del personal auxiliar, ocupantes de los distintos vehículos piloto y del conjunto en orden marcha, tanto si están dentro de sus vehículos como fuera y para ello se dispondrá de suficientes y adecuados dispositivos que lo permitan.

Si estuviera presente algún agente de policía, competente para ejercer la vigilancia y control de tráfico en los tramos de vía por donde circula el conjunto en orden de marcha, todo el personal auxiliar y ocupantes de los vehículos y conjunto estarán a lo dispuesto por estos agentes.

Tanto el conjunto en orden de marcha como los vehículos piloto irán señalizados según lo especificado en el RGV y RGC para vehículos circulando al amparo de una autorización complementaria de circulación y sus vehículos piloto y además, el conjunto auto-escoltado llevará los distintivos V-23, delimitando su contorno tal y como prescribe el anexo XI del RGV.

ANEXO IV. PROTOCOLO DE ACOMPAÑAMIENTO POR FUERZAS DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO A CONJUNTOS EN ORDEN DE MARCHA QUE PRECISAN AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA PARA CIRCULAR EN CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS ADVERSAS

1. PUNTOS POTENCIALMENTE CONFLICTIVOS

Cada Subsector conjuntamente con los CGT de su área de influencia y JPT llevarán a cabo un previsión de los servicios necesarios que faciliten una salida ordenada y segura de los conjuntos en orden de marcha en situación de embolsamiento, estableciendo los tramos de carretera que puedan resultar más conflictivos en casos de condiciones meteorológicas adversas, teniendo en cuenta las características y configuración de las vías, peculiaridades geográficas y meteorológicas, así como los datos históricos que puedan recabarse al respecto.

2. PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN

El usuario del conjunto en orden de marcha advertirá de que se encuentra en una posible situación de embolsamiento al CGT de su área de influencia, a través de los medios que la DGT ponga a su disposición, comunicándole su posición.

El CGT verificará si se está produciendo una situación de embolsamiento e inmediatamente se pondrá en contacto con el Centro Operativo de Tráfico (COTA en adelante), del Subsector correspondiente, trasmitiéndole toda la información que posea al respecto acerca de la posición del conjunto en orden de marcha, alcance del fenómeno, posible evolución y condiciones de seguridad y fluidez de la calzada y el tráfico.

El COTA, a su vez, enviará una pareja de servicio a la localización dada por el CGT y el Jefe del Subsector, con toda la información aportada por el CGT y la pareja de servicio, dará las órdenes oportunas para que el COTA active el protocolo de acompañamiento.

La planificación del servicio de acompañamiento será hecha por el Subsector de la provincia afectada, de forma coordinada con el CGT, estableciendo conjuntamente las restricciones de circulación que se estimen oportunas y restablecimiento de la circulación ordinaria.

La planificación y ejecución de servicio de acompañamiento se hará con la máxima celeridad posible y se procederá de acuerdo a las circunstancias de seguridad y fluidez del tráfico y la vía, pudiendo efectuar cierres a la circulación totales o parciales de la vía o tramos de ésta, estableciendo estacionamientos alternativos a lo largo del recorrido.

Además de los medios propios, los agentes de la ATGC podrán apoyarse en medios materiales y personales aportados por los titulares de las ACC de los conjuntos en orden de marcha afectados y los que puedan facilitar las empresas concesionarias del mantenimiento de la vía.

3. CONDICIONES DE LA CALZADA

En caso de fenómenos meteorológicos que afecten a las condiciones de seguridad de la

calzada como nieve, hielo o similares, los conjuntos en orden de marcha que precisen ACC no podrán circular hasta que dichas condiciones de seguridad sean las adecuadas y, una vez superado el fenómeno pudiendo restablecer la circulación ordinaria, se dará prioridad a la marcha de estos conjuntos.

4. INCIDENCIA EN MÁS DE UNA PROVINCIA

Cuando la incidencia meteorológica afecte a la demarcación de dos o más subsectores, pertenecientes al mismo Sector, será éste quien realice la planificación del servicio conjuntamente con el CGT que haya recibido el aviso. Si los Subsectores implicados no pertenecen al mismo Sector, será el Sector del Subsector donde se haya producido el aviso de incidencia quien las realice.

Si la incidencia además, afecta a áreas de influencia de dos o más CGT, será el CGT que haya recibido el aviso el coordinador de todas las actuaciones.

5. NORMAS COMUNES

Cada CGT deberá mantener informados a los Subsectores de su área de influencia de todos los fenómenos meteorológicos de los que esté informado, alcance y posible evolución de los mismos, debiendo prestar especial atención a aquellos fenómenos que causen una mayor incidencia en la seguridad y fluidez del tráfico.

Asimismo, cuando un Subsector tenga conocimiento de algún fenómeno imprevisto lo comunicará inmediatamente a los CGT de su área de ejercicio de competencias.

El CGT y COTA donde se produzca el aviso serán los encargados de comunicar la activación del servicio de acompañamiento al resto de CGT y Subsectores de paso. El CGT informará además a las JPT correspondientes.

Si el servicio de acompañamiento lo requiere, los agentes de la ATGC podrán adentrarse en un Subsector limítrofe hasta un máximo de 40 km.

ANEXO V. CRITERIOS GENERALES PARA SOLICITUD DE ACC[14]

El interesado podrá formular su solicitud de ACC para un conjunto en orden de marcha determinado de vehículos e itinerario de acuerdo a los siguientes criterios generales:

1. VEHÍCULOS

Se podrá incluir hasta un máximo de 25 matrículas diferentes de remolques, semirremolques o composiciones modulares.

Solamente se podrá solicitar un vehículo motriz salvo que se trate de conjuntos destinados al transporte de mercancías público o privado complementario. En este caso, se podrá incluir hasta 25 vehículos motrices.

Cuando alguno de los vehículos del conjunto tenga un permiso de circulación temporal, solamente se podrán añadir las matrículas imprescindibles para la formación de un único conjunto en orden de marcha.

Cuando se pueda solicitar más de un vehículo para cada posición del conjunto en orden de marcha, se exigirá que éstos sean iguales en tipo de vehículo, eje, línea de eje, rueda, número de líneas de eje y distancias entre ejes que no difieran más del 15% con respecto a la combinación de vehículos menos favorable en términos de dimensiones del conjunto. En el caso de los vehículos agrícolas y sus conjuntos no se exigirá igualdad en el tipo de rueda.

A efectos de petición y expedición de una ACC solamente se considerará para clasificar el tipo de eje, la distancia entre líneas de ejes adyacentes, siendo simple si la distancia es igual o superior a 1,80 m, tándem si son dos líneas a una distancia inferior a 1,80 m, trídem si son tres líneas consecutivas y entre las adyacentes la distancia es inferior a 1,80 m y n-ejes cuando son más de tres líneas.

2. CONJUNTO EN ORDEN DE MARCHA

Los trenes de carretera del grupo 1, compuestos por un vehículo rígido y un remolque apto para el transporte de mercancías y vehículos articulados podrán alcanzar, en todo caso, las masas y dimensiones establecidas para las ACC de categoría genérica cuando se trate de transportar módulos vivienda o maquinaria y material de feria y espectáculos.

Si el tren de carreteras está constituido por un vehículo rígido sin carga y una máquina de servicios remolcada no destinada al transporte de mercancía, podrá superar la longitud de 18,75 m.

2.1. SERVICIOS DE EMERGENCIAS

Podrán prestar servicios de emergencias los siguientes conjuntos:

[14] Anexo modificado por Escrito Directriz de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de mayo de 2017.

- Prevención y extinción de incendios
- Actuaciones de vialidad invernal
- Suministro eléctrico en caso de avería
- Auxilio en carretera de vehículos averiados o accidentados en calzada con el fin de retirarlos de la misma

Las ACC solicitadas y expedidas a estos conjuntos destinados al servicio de emergencias solamente ampararán la circulación de éstos para su traslado al lugar donde se esté produciendo la emergencia y posterior prestación de servicio.

En el caso de los vehículos destinados al auxilio en carretera, solamente se podrá solicitar una ACC válida para la realización del servicio de emergencias para aquellos que, según lo establecido en el apartado d) del anexo II del RGV, tengan la clasificación, en sus caracteres segundo y tercero, 05 (auxilio en carretera).

Para las otras situaciones, el interesado deberá aportar un escrito emitido por la entidad titular de la competencia para la prestación del servicio de emergencias en el cual se certifique que aquel será el encargado de ello.

3. CARGA

La carga transportada por un vehículo amparado por una ACC será identificada conforme a tres niveles de especificación: 1º) tipo de carga, 2º) descripción y 3º) denominación de elemento.

3.1. NIVEL 1: TIPO DE CARGA

Para este nivel se definen tres tipos de carga: 1) carga indivisible, 2) conjunto indivisible de elementos y 3) excepciones a la carga indivisible.

- **CARGA INDIVISIBLE**: Aquella formada por una única pieza que no puede ser fraccionada en dos o más partes sin coste o riesgo innecesario de daños, ni ser transportada en un vehículo ajustado a los límites máximos de masas y dimensiones, establecidos en el anexo IX del RGV.
- **CONJUNTO INDIVISIBLE DE ELEMENTOS**: Aquella carga constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes que, en conjunto no puede superar ninguna dimensión diferente a las ya rebasadas por el elemento mayor del mismo, ni ser llevado en un vehículo excediendo la masa máxima establecida por el RGV para el tipo de conjunto en orden de marcha considerado.

  El elemento mayor del conjunto de elementos deberá ser una única pieza no fraccionable en dos o más partes sin coste o riesgo innecesario de daños y su transporte implica superar al menos una dimensión o dos como máximo, conforme a lo establecido en el anexo IX del RGV.

  Posteriormente, durante el transporte, deberá estar presente un elemento mayor que supere las mismas dimensiones establecidas y de forma simultánea en el mismo elemento, si son dos.

- **EXCEPCIONES A CARGA INDIVISIBLE**: Las excepciones a la carga indivisible son aquellas mercancías que se fraccionan para su transporte, siendo trasladadas en un vehículo cuya masa total de conjunto no supera las 100 T.

  Se consideran dos clases de excepciones a la carga indivisible:

  - Conjunto de elementos singulares: carga constituida por varios elementos de la misma naturaleza y mismo fin, de dimensiones idénticas o no, que en conjunto supera alguna dimensión diferente a las ya excedidas por el elemento mayor del mismo y/o la masa máxima establecida por el RGV para el tipo de conjunto de vehículos en cuestión.

    Como caso particular perteneciente a este tipo de carga se incluirán los productos y material de uso agrícola llevados por conjuntos especiales agrícolas compuestos por tractores y remolques agrícolas.

  - Carga con elementos desmontables: mercancía compuesta por maquinaria u otro tipo de objetos en el que existen determinadas piezas íntimamente unidas que para su transporte, se separan en una estructura central indivisible, imposible de ser trasladada dentro de masas y/o dimensiones, y el resto de piezas.

    Los distintos componentes que forman parte de la carga podrán ser transportados conjuntamente siempre que pertenezcan a la misma máquina u objeto de carga considerado.

    Se considera como un caso particular de este tipo de carga el material auxiliar de grúa de elevación y los vehículos averiados o accidentados en el caso de las ACC válidas para servicios de emergencias.

3.2. NIVEL 2: DESCRIPCIÓN.

Será realizada de acuerdo a la agrupación de los elementos en las siguientes familias:

- **Maquinaria agrícola, de obras y servicios**: Vehículos y máquinas con capacidad automotriz o no, construidas específicamente para realizar trabajos agrícolas, de obras o efectuar servicios concretos.

  Esta familia puede utilizarse para los tipos de carga indivisible y excepción para carga con elementos desmontables.
- **Material y maquinaria para ferias y espectáculos**: Las distintas piezas que forman parte o están directamente relacionadas con atracciones de ferias o espectáculos.

  Puede ser utilizada en los tipos de carga indivisible y excepción para carga con elementos desmontables.
- **Material auxiliar de grúa.** Los distintos componentes o partes de una grúa de elevación como los contrapesos, pluma, etc.

  Esta familia pertenecerá solamente al tipo de excepción para carga con elementos desmontables y deberá ser material perteneciente a la misma grúa de elevación.
- **Vehículos y material militar.** Puede ser utilizada en los tipos de carga indivisible y excepción para carga con elementos desmontables.

- **Vehículos averiados o accidentados.** Solamente podrá ser utilizada como excepción para carga con elementos desmontables en el caso de ACC a vehículos dedicados al auxilio en carretera cuando se trate de un servicio de emergencia.

  En el resto de los casos, esta expresión solamente podrá ser utilizada como denominación de elemento con la opción "otras" como familia.

- **Productos y material de uso agrícola.** Productos obtenidos por cultivo en las explotaciones agrícolas así como aquellos otros destinados a la sanidad y alimentación de los cultivos como plaguicidas, fertilizantes, abonos, semillas o productos similares.

  Esta familia pertenece al tipo de excepción para conjunto de elementos singulares y solamente será posible elegirla cuando se trate de un conjunto especial agrícola compuesto por tractor y remolque agrícola realizando un transporte privado complementario.

- **Otras.** Se elegirá esta opción cuando la carga a identificar no pertenezca a ninguna de las familias consideradas y siempre deberá ir seguida de una denominación del elemento de carga.

  En el caso de la mercancía que pertenezca a los tipos de conjunto de elementos o excepción para conjunto de elementos singulares, ésta será la única opción de familia permitida junto con la familia de productos y material de uso agrícola.

3.3. NIVEL 3: DENOMINACIÓN DE ELEMENTO

Se trata del nivel más detallado donde se concreta exactamente el elemento a transportar. Cuando sea alguno de los conjuntos considerados, se identificará el mayor elemento.

3.4. PROCEDIMIENTO PARA IDENTIFICAR CARGA

- No será necesario incluir los niveles 2 y 3, cuando se trate de:
  - "carga indivisible" portada por un conjunto de vehículos dedicado al transporte público de mercancías o privado complementario, que no requiera algún estudio de SV y todos los vehículos del conjunto están matriculados definitivamente.
  - "conjunto indivisible de elementos"
- Cuando el *tipo de carga sea "excepción a carga indivisible para conjunto de elementos singulares"*, se detallarán los tres niveles, siendo la única familia posible la de "otras" y la denominación exacta correspondiente al elemento mayor.

  Como excepción a lo anterior se considera el transporte privado complementario de productos y material agrícola por conjuntos especiales agrícolas formados por tractor y remolque agrícola. En este caso solamente se rellenará hasta el nivel 2.

- Cuando se trate del tipo *excepción a carga indivisible para carga con elementos desmontables*, se rellenará el primer y el segundo nivel correspondientes a tipo de carga y descripción. Solamente será necesario incluir denominación de elemento cuando

ninguna de las familias establecidas sean adecuadas y deba señalarse la de “otras”.

- Cuando vaya a circular sin carga, especificará “sin carga” en el tipo de carga y no será necesario que rellene ningún dato más relativo a la identificación de la carga.

4. ITINERARIO

El interesado no podrá solicitar una red de carreteras para aquellos conjuntos en orden de marcha para los que se exija un itinerario directo y continuo.

4.1. REDES DE ITINERARIOS

La redes de itinerarios consisten en un conjunto de tramos de carreteras por las cuales el conjunto en orden de marcha podrá circular siempre que no supere los valores máximos de masas y dimensiones establecidos por el titular de vía para ello.

Las redes estarán clasificadas de acuerdo a los siguientes criterios:

- Categoría de la autorización por valores de masas y dimensiones.
- Grupo al que pertenezca el conjunto según lo establecido por el anexo III del RGC y, en su caso, tipo de conjunto en orden de marcha.
- Titularidad de los tramos de carretera que forman parte de la red.
- Ámbito territorial de la red.

Conforme a estos criterios existen las siguientes redes:

CATEGORÍA ACC	GRUPO RGC	TIPO CONJUNTO	TITULAR VÍA	AMBITO TERRITORIAL
Genérica (≤20,55x3x4,5, 45T y RGV de masa por eje)	1	VERTE	Mº de Fomento /CCAA/Admón. local	Nacional
Genérica (≤20,55x3,75x4,5, 20T y RGV de masa por eje	2	VEX agrícolas	Mº de Fomento/CCAA/ Admón. local	Nacional
Genérica (≤20,55x3x4,5, 45T y RGV de masa por eje)	3	VEX obras y servicios	Mº de Fomento/CCAA/ Admón. local	Nacional
Específica (≤40x5x4,70, 100T y masa por eje variable)	1	VERTE	Mº de Fomento	Nacional

Específica (≤40x5x4,70, 100T)	2	VEX agrícolas	Mº de Fomento	Nacional
Específica (Valores máximos variables según provincia)	2	VEX agrícolas	CCAA	Provincial
Específica (Valores máximos variables según provincia)	2	VEX agrícolas	Diputación/otras AA.LL.	Provincial
Específica (Valores máximos variables según provincia)	3	Grúas de elevación	CCAA	Provincial
Excepcional (≤40x5,55x4,70, 100T y masa por eje variable)	3	Grúas de elevación	Mº de Fomento	Nacional

En el caso de las redes de ámbito provincial, será preciso que el interesado consigne todas las provincias por las que pretenda circular.

Para la confección de itinerarios con redes, se seguirán los siguientes criterios:

- Cuando se trata de un VERTE:
  - De categoría genérica, la red genérica y tantas carreteras como necesite de las excluidas de dicha red, de hasta dos provincias como máximo.
  - De categoría específica, solamente la red del Mº de Fomento.
- Los VEX agrícolas, la red genérica o específica, según corresponda, y añadir tantas carreteras excluidas de la red seleccionada como se precisen de hasta un máximo de dos provincias.
- Los VEX de obras y servicios, la red genérica y tantas carreteras como necesite excluidas de ésta hasta un máximo de dos provincias.
  Las grúas de elevación, además, la red específica o excepcional y tantas carreteras como precise de hasta un máximo de dos provincias.

4.2. REDES PARA LOS CONJUNTOS DE VEHÍCULOS DESTINADOS AL SERVICIO DE EMERGENCIAS

Mientras no sea posible establecer una red de emergencias adecuada para los conjuntos destinados a prestar este servicio, según lo determinado en esta instrucción, el interesado podrá solicitar las redes ya establecidas según el grupo de vehículos al que pertenezca el

conjunto, de acuerdo a lo dispuesto en el RGC, o las redes virtuales de carreteras de una provincia como máximo.

4.3. ITINERARIOS PARA CONJUNTOS ESPECIALES DE OBRAS Y SERVICIOS

Las máquinas de obras y servicios clasificadas por criterios de utilización como excavadora, retro-excavadora, cargadora, cargadora retro-excavadora o vehículos similares a estos no podrán solicitar ninguna red de itinerarios y el recorrido solicitado no podrá exceder de los límites de una provincia.

ANEXO VI.- DATOS A FACILITAR PARA SOLICITAR UNA ACC

Para solicitar una ACC deberán facilitarse al menos, los siguientes datos relacionados con:

a) Interesado

- Nombre y apellidos, razón social o denominación.
- Nº de documento personal de identificación.
- Dirección postal completa y, en su caso, otros medios de contacto como teléfono o correo electrónico.
- Si acepta relacionarse con la administración mediante medios electrónicos.

b) Vehículos motrices y no motrices

- Matrícula, marca y nº de bastidor si está matriculado temporalmente.
- Tara, masas máximas técnicamente admisibles y dimensiones.
- Caracterización completa de los ejes como tipo [15], número de líneas de eje, tipo de línea de eje, tipo de suspensión, distancia entre ejes, tipo de rueda y vía.
- Distancia de pivote de acoplamiento o longitud de lanza.

c) Conjunto en orden de marcha

- Tipo
- Masas y dimensiones máximas, longitud máxima de la carga que sobresale de la proyección en planta del conjunto o vehículo sobre el que se apoye.

d) Carga

- Tipo de carga
- Descripción
- Denominación exacta del elemento
- Masas y dimensiones totales de la carga.
- Dimensiones del elemento mayor en caso de que se trate de algún conjunto de elementos.

e) Itinerario

- En caso de itinerario específico se indicará la provincia de paso, carretera y tramo de carretera.

[15] A efectos de petición y expedición de una ACC solamente se considerará para clasificar el tipo de eje la distancia entre líneas de ejes adyacentes, siendo simple si la distancia es igual o superior a 1,80 m, tándem, trídem o n-ejes cuando se trate de grupo de dos, tres o n-líneas respectivamente, entre las cuales las distancias de líneas adyacentes es inferior a 1,80 m.

ANEXO VII.- DOCUMENTACIÓN QUE ACOMPAÑA A LA SOLICITUD[16]

1. DOCUMENTACIÓN BÁSICA:

- Cuando se trate de personas físicas, solicitud en impreso oficial disponible en la página web de la DGT debidamente cumplimentada, en el que facilite los datos establecidos en el anexo V de esta instrucción.
- Justificante de pago de la tasa I.3, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 de la ley de tasas de la JCT o en su caso, legislación que la sustituya.
- Identificación del interesado a través de su NIF, NIE ó CIF. En caso de una solicitud telemática, la identificación se llevará a cabo a través de un certificado digital válido.
- Cuando el interesado presente la solicitud a través de un representante no habilitado en el Registro de Apoderamientos de la DGT, deberá aportar el formulario de otorgamiento de representación debidamente cumplimentado.

El interesado también deberá entregar como parte de la documentación básica, cuando sea el caso, alguno de los siguientes documentos:

- Estudio de viabilidad y medidas de seguridad vial en formato electrónico cuando se dé alguna de las circunstancias consideradas en el apartado 9.3) de esta Instrucción.
- Copia del contrato de arrendamiento del vehículo donde figure el arrendador y arrendatario.
- Certificado emitido por la Administración o Entidad titular de la competencia para la prestación del servicio de emergencias cuando se trate conjuntos destinados a la prevención y extinción de incendios, actuaciones de vialidad invernal o suministro eléctrico en caso de avería.

Las personas jurídicas a las que se refiere el artículo 14 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, solamente podrán hacer su solicitud telemáticamente.

2. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL

Durante la tramitación de la ACC, la unidad competente podrá solicitar, en caso de que ésta no conste en la aplicación TRAZA o en algún otro registro accesible, la siguiente documentación:

- Una copia del documento técnico oficial de país del país de matriculación equivalente a la tarjeta de inspección técnica emitido donde consten los siguientes datos: 1) País de matriculación, 2) nº de bastidor, 3) marca, 4) tipo y clasificación de vehículo, 5) nº de ejes, 6) velocidad según la masa máxima técnicamente admisible (MTMA), 7) tara, 8) MTMA, 9) MTMA para la 5ª rueda, 10) MTMA por eje, 11) masa máxima remolcable o de conjunto,

[16] Anexo modificado por Escrito Directriz de la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología de mayo de 2017.

12) reducción de altura, 13) longitud mínima y máxima, 14) distancia 5º rueda mínima y máxima, 15) longitud de voladizo trasero mínimo y máximo, 16) anchura mínima y máxima, 17) tipo de eje, 18) si se trata de eje sencillo o semieje, 19) tipo de rueda, 20) tipo de suspensión, 21) nº y posición de ejes motores, 22) nº y posición de ejes direccionales, 23) distancia entre líneas de ejes consecutivas y 24) vía de eje.

- Si en el documento anterior no consta alguno de los datos necesarios, debido a que la legislación del país donde está matriculado el vehículo no lo recoge, se podrá aportar un certificado técnico visado por el colegio de ingenieros competente donde se recojan los datos anteriores o ficha reducida original del fabricante. En todo caso, primarán los datos que vengan recogidos en el documento técnico oficial.

  En el caso de los vehículos matriculados en España no se admitirán, en ningún caso, fichas reducidas del fabricante.

  No serán admisibles las declaraciones responsable emitidas por el solicitante de la autorización para la aportación de datos técnicos de vehículos, salvo cuando se trate de vehículos agrícolas, dedicados a prevención y extinción de incendios o para actuaciones de vialidad invernal.
- Si los vehículos motrices no están matriculados en algún país del Espacio Económico Europeo (EEE en adelante), el certificado de matrícula expedido por las autoridades competentes de su país o asociación legalmente habilitada al efecto en el que consten todos los datos establecidos en el apartado 2b) del artículo 50 del RGV.
- Traducción oficial original de todos los documentos en lengua extranjera al castellano que cumpla los requisitos establecidos en la disposición adicional décima sexta de la ley 2/2014, de 25 de marzo, de la Acción y del Servicio Exterior del Estado.
- Cuando se trate de transporte internacional de carga para la que se exija autorización de transporte y el interesado no se halle inscrito en el Registro de Empresas de Transportes y Actividades Auxiliares, una copia de la licencia comunitaria de transportes, autorización bilateral de transporte de mercancías para países no pertenecientes a la UE ó una autorización del contingente multilateral C.E.M.T y una copia de la traducción oficial donde se haga constar la identidad del traductor-intérprete jurado que la ha realizado.

Cuando pueda presentarse una copia del documento, el interesado podrá subirla a la plataforma TRAZA mientras que los documentos originales deberán ser aportados físicamente, sin que sea válida una copia compulsada, a través de alguna JPT o enviarlos por correo postal al Área de autorizaciones especiales de circulación de la Dirección General de Tráfico, calle Josefa Valcárcel, nº 44, CP 28071, Madrid.

En el certificado de matrícula deberá constar: el número de matrícula del vehículo, el nombre o constructor de éste, el número de fabricación y el número de serie del constructor y la fecha en que el vehículo fue primeramente matriculado, así como el nombre, apellidos y domicilio permanente del titular del certificado.

La disposición adicional décima sexta de la ley 2/2014, de 25 de marzo, de la Acción y del Servicio Exterior del Estado dispone que, solamente tendrán carácter oficial aquellas traducciones que hayan sido realizadas por quien se encuentre en posesión del título de Traductor-Intérprete Jurado que otorga el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

ANEXO VIII. CONTENIDO DE LOS ESTUDIOS DE VIABILIDAD Y MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL ENTREGADOS COMO PARTE DE DOCUMENTACIÓN BÁSICA DE UNA SOLICITUD DE ACC

1. EXCEPCIÓN A LA CARGA INDIVISIBLE PARA CONJUNTO DE ELEMENTOS SINGULARES

Cuando la carga consista en varios elementos de misma naturaleza y fin, pero cuando por razones de estiba, resulte más seguro su transporte simultáneo superando los criterios establecidos para los conjuntos indivisibles, el interesado deberá presentar un estudio visado por un técnico competente colegiado con el siguiente contenido:

- Justificación de la necesidad de transportar los distintos elementos simultáneamente.
- Número exacto de elementos que componen el conjunto de la carga.
- Croquis del conjunto en orden de marcha indicando las dimensiones y masa total de conjunto y masas por eje.
- Disposición de cada uno de los elementos de la carga y situación del centro de gravedad del conjunto.
- Condiciones de la estiba de la carga, señalando las sujeciones y apoyos.

Quedan exceptuados de la presentación de este estudio visado, el transporte privado complementario de productos y material agrícola en conjuntos especiales agrícolas formados por tractor y remolque agrícola.

2. CONJUNTOS EN ORDEN DE MARCHA CUYA MASA MÁXIMA DE CONJUNTO EXCEDE LAS 300 T

En estos casos, el estudio de viabilidad y medidas de seguridad vial tendrá el siguiente contenido:

- Justificación de la necesidad de realizar el transporte por carretera.
- Croquis y descripción del conjunto en orden de marcha para el que se emite el estudio indicando para el total del conjunto masa, dimensiones y número de líneas de ejes y para cada elemento del conjunto que ocupe la misma posición, el tipo de vehículo, eje, línea de eje, suspensión, distancias entre ejes y voladizo de carga.
- Disposición de la carga, situación del centro de gravedad y condiciones de estiba.
- Croquis de situación del itinerario en mapa a escala mínimo1:200000 y descripción textual del mismo utilizando la nomenclatura oficial de cada una de las vías del itinerario, excepto cuando no exista dicha nomenclatura, en cuyo caso hará constar punto de inicio y final del tramo a utilizar de manera que permita identificarla correctamente.
- Características de las vías del itinerario como tipo, número de carriles, ancho de plataforma y de carriles, arcenes, bermas, mediana, densidad de tráfico y cualquier otro parámetro que pueda tener incidencia en la fluidez y seguridad del tráfico.
- Itinerario gráfico sobre mapa a escala mínima de 1:1000 en el que conste:

i. Identificación de los posibles puntos de conflicto que como mínimo deberá incluir enlaces entre vías, accesos a fincas colindantes, curvas pronunciadas, estrechamientos de calzada, gálibos, tramos de circulación en sentido contrario y demás restricciones de paso que se puedan presentar en el itinerario.

ii) Fotografías de los puntos de conflicto identificados en las que se marcarán maniobras a realizar dirigidas a garantizar la seguridad de la circulación.

- Descripción de la mercancía, indicando propietario y cargador.
- Plan de viaje, teniendo en cuenta la velocidad de circulación, programación de paradas, horario y los lugares de parada del transporte.
- Propuesta de soluciones de seguridad vial, detallando medios materiales y personales.

3. CONJUNTOS EN ORDEN DE MARCHA PARA LOS QUE SE SOLICITA AUTO-ESCOLTA[17]

En el caso de que un interesado quiera solicitar a la SGGMT que estudie la posibilidad de autorizar un itinerario para auto-escolta, deberá aportar un estudio que contendrá lo siguiente:

- Croquis del conjunto en orden de marcha en el que se haga constar masa y dimensiones totales del conjunto, masas por eje, tipo de ejes, distancias entre ejes.
- Disposición de la carga, situación del centro de gravedad, condiciones de estiba y descripción de sujeciones y apoyos.
- Croquis de situación del itinerario en mapa a escala mínimo 1:200000.
- Descripción del itinerario identificando las vías por su nomenclatura oficial. En caso de que la vía no tenga denominación, se especificará su origen y destino, denominándola de manera que permita localizarla claramente.
- Identificación de los puntos de conflicto señalando los enlaces entre distintas vías, accesos a fincas colindantes, origen y partida del itinerario, curvas pronunciadas, estrechamientos de calzada, gálibos y demás restricciones de paso que se puedan presentar en el itinerario.
- Fotografías de los puntos de conflicto señalando dónde están localizados y maniobras a realizar.
- Propuesta de actuaciones del titular de la autorización para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación de todos los usuarios de la vía.

[17] Modificado por Escrito Directriz de la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018.

4. CONJUNTOS EN ORDEN DE MARCHA CON LONGITUD DE VOLADIZOS DE CARGA POSTERIORES SUPERIORES A 3 METROS

El estudio de viabilidad y medidas de seguridad vial contendrá lo siguiente:

- Justificación de la necesidad de transportar la carga con el voladizo posterior que se solicita.
- Croquis del conjunto en orden de marcha en el que se haga constar masa y dimensiones totales del conjunto, masas por eje, tipo de ejes, distancias entre ejes.
- Disposición de la carga, situación del centro de gravedad, condiciones de estiba y descripción de sujeciones y apoyos.
- Croquis de situación del itinerario en mapa a escala mínimo 1:200000.
- Descripción del itinerario identificando las vías por su nomenclatura oficial. En caso de que la vía no tenga denominación, se especificará su origen y destino, denominándola de manera que permita localizarla claramente.
- Identificación de los puntos de conflicto señalando los enlaces entre distintas vías, accesos a fincas colindantes, origen y partida del itinerario, curvas pronunciadas, estrechamientos de calzada, gálibos y demás restricciones de paso que se puedan presentar en el itinerario.
- Fotografías de los puntos de conflicto señalando dónde están localizados y maniobras a realizar.
- Propuesta de actuaciones del titular de la autorización para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación de todos los usuarios de la vía.

ANEXO IX. MODELO Y CONTENIDO DE LA RESOLUCIÓN ESTIMATORIA DE SOLICITUD DE ACC

Vista la solicitud de Autorización Complementaria de Circulación, número YYYYMMDD/XXXXX para el conjunto de vehículos dispuestos en orden de marcha definido en esta autorización, en virtud de lo dispuesto por los artículos 5, apartado e) y 6 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, así como los artículos 13 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre y teniendo en cuenta que resulta inevitable superar las masas y dimensiones máximas establecidas en el anexo IX y reglamentación del anexo I del Reglamento General de Vehículos y se cumplen todos los requisitos establecidos en el artículo 14 de Reglamento General de Vehículos para la concesión de esta autorización especial **ACUERDO:**

Autorizar con carácter complementario la puesta en circulación del conjunto en orden de marcha definido y compuesto por los vehículos autorizados conforme a lo siguiente:

CATEGORÍA DE LA AUTORIZACIÓN: (…).

TITULAR DE LA AUTORIZACIÓN: (…).

TIPO DE CONJUNTO: (…)

VEHÍCULOS AUTORIZADOS: (…).

MOTRICES, TIPO Y MATRÍCULAS: (…).

NO MOTRICES, TIPO Y MATRÍCULAS: (…).

VEHÍCULOS DEL CONJUNTO MÁS DESFAVORABLE (…)

CARACTERÍSTICAS DE LA CARGA:

TIPO DE CARGA:

DESCRIPCIÓN:

DENOMINACIÓN DE ELEMENTO:

VEHÍCULO SOBRE EL QUE APOYA:

DIMENSIONES Y MASA TOTAL: LARGO (…), ANCHO (…), ALTO (…), MASA (…).

DIMENSIONES Y MASA DEL ELEMENTO MAYOR: LARGO (…), ANCHO (…), ALTO (…), MASA (…).

VEHÍCULO SOBRE EL QUE APOYA:

DIMENSIONES Y MASA TOTAL: LARGO (…), ANCHO (…), ALTO (…), MASA (…).

DIMENSIONES Y MASA DEL ELEMENTO MAYOR: LARGO (…), ANCHO (…), ALTO (…), MASA (…).

MASAS Y DIMENSIONES MÁXIMAS DEL CONJUNTO EN ORDEN DE MARCHA:

LARGO (…); ANCHO (…), ALTO (…); MASA (…)

MASA POR LÍNEA DE EJE: 1º (…); 2º (…); 3º (…); (…).

VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN:

VELOCIDAD MÁXIMA DEL CONJUNTO:

NÚMERO DE VIAJES:

ORIGEN:

DESTINO:

CARRETERAS Y TRAMOS AUTORIZADOS:

RESTRICCIONES Y RESERVAS DE PASO: (*prescripciones específicas referidas al itinerario***)**

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN Y PRESCRIPCIONES:

Este conjunto en orden de marcha deberá cumplir en todo momento, lo establecido en los artículos 25 y 26 del Reglamento General de Vehículos para su puesta en circulación y resto de normativa reguladora de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la normativa de transporte que le sea de aplicación, prevaleciendo en todo caso, lo contenido en esta autorización.

Deberá respetar las restricciones a la circulación establecidas en la Resolución que anualmente publica la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico y publicada en BOE, salvo que se provea de la correspondiente autorización especial de circulación para fechas e itinerarios restringidos.

(…)

Contra este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer RECURSO DE ALZADA, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su notificación, ante (…) conforme a lo establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común para las Administraciones Públicas.

ANEXO X. MODELO Y CONTENIDO DE LA RESOLUCIÓN DESESTIMATORIA DE SOLICITUD DE ACC

Vista la solicitud de Autorización Complementaria de Circulación, número YYYYMMDD/XXXXX para el conjunto de vehículos dispuestos en orden de marcha definido en esta autorización, en virtud de lo dispuesto por los artículos 5, apartado e) y 6 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de noviembre, así como los artículos 13 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre **ACUERDO:**

No conceder la Autorización Complementaria solicitada para la puesta en circulación del correspondiente conjunto de vehículos debido a que (…)[18]

Contra este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente de su notificación, ante el Director General de Tráfico / Ministro de Interior, conforme a lo establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común para las Administraciones Públicas.

[18] Se consignará según proceda:

- El interesado no está suficientemente legitimado por no (*ser el titular del permiso de circulación de los vehículos motrices* / *poseer la necesaria autorización de transporte para la realización de éste*).
- No puede formar un conjunto en orden de marcha apto para la circulación debido a que el vehículo necesario para su formación con matrícula (…) (*no se ha sometido a la inspección técnica periódica que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 10 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, es obligatoria para los vehículos matriculados o puestos en circulación* / *carece del permiso de circulación que, según lo establecido en los artículos 61 y 62 del 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, necesita para poder circular*).
- La carga para cuyo transporte se solicita la autorización no cumple con el requisito de indivisibilidad establecido en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- El titular de la vía no ha emitido informe favorable para el itinerario solicitado, tal y como establece el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- El interesado no ha contestado correctamente a la petición de subsanación realizada por esta Administración con fecha de **(…)**, de acuerdo a lo establecido por el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común para las Administraciones Públicas.

ANEXO XI. MODELO DE DESISTIMIENTO DE SOLICITUD

Vista la petición de (*desistimiento* / *renuncia*) presentada por el interesado para la solicitud de Autorización Complementaria de Circulación, número YYYYMMDD/XXXXX **ACUERDO:**

Aceptar el (*desistimiento* / r*enuncia*), declarando concluso el procedimiento conforme a lo establecido en el artículo 94 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común para las Administraciones Públicas.

ANEXO XII. MODELO DE HOJA DE VALORACIÓN DE ESCOLTA[19]

Nº de autorización	

Datos del titular de la autorización	
Nombre, razón social o denominación	NIF/NIE/CIF
Apellido 1:	Apellido 2:

Velocidad máxima a la que puede circular el conjunto (km/h)	

Tramos en los que precisará escolta de la ATGC
Tramos en los que precisará apoyo de la ATGC

Cálculo del importe de la tasa de escolta

$$Importe\ tasa = (tiempo\ de\ escolta\ en\ horas) \times (nº\ de\ agentes) \times (valor\ de\ la\ tasa\ IV.7)$$

$$Tiempo\ de\ escolta\ en\ horas = \frac{longitud\ total\ en\ Km\ del\ trayecto\ a\ escoltar\ por\ viaje}{Velocidad\ máxima\ en\ \frac{Km}{h}\ según\ ACC}$$

Cálculo del importe de la tasa de apoyo

$$Importe\ tasa = \left(\frac{Nº\ total\ apoyos\ por\ viaje}{2}\right) \times (valor\ de\ la\ tasa\ IV.7)$$

Se tomará el valor de la tasa IV.7 actualizado al momento solicitar la escolta o apoyo, que podrá ser consultado en https://sede.dgt.gob.es/images/Descripcion_Tasas_ES_2018.pdf.

El número de agentes para el servicio de escolta será 2, salvo que en la ACC se disponga un número mayor.

En el caso de que la división del nº total de apoyos por viaje entre 2 o el tiempo de escolta en horas sea un número decimal, se tomará el primer número entero inmediatamente inferior si el primer decimal está entre 0 y 4 y el inmediatamente superior si se encuentra entre 5 y 9.

[19] Modificado por Escrito Directriz de la Subdirección de General de Gestión de Movilidad y Tecnología de octubre de 2018.

ANEXO XIII. ACOMPAÑAMIENTO POR VEHÍCULO PILOTO Y ESCOLTA. RESUMEN DE TODOS LOS CASOS

1. CONJUNTOS DEL GRUPO 1

DIMENSIONES		VELOCIDAD (V) EN KILÓMETROS POR HORA	AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y MULTICARRIL		CONVENCIONALES	
LONGITUD (L) EN METROS	ANCHO (A) EN METROS		VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN	ESCOLTA ATGC	VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN	ESCOLTA ATGC
L ≤ 20,55 y A ≤ 3		V < ½ genérica vía	1, detrás	No	1, detrás	No
20,55 < L ≤ 40 y/o 3 < A ≤ 5		V ≥ ½ genérica vía	1, detrás	No	1, delante	No
20,55 < L ≤ 40 y/o 3 < A ≤ 5		V < ½ genérica vía	1, detrás	No	2, uno delante y otro detrás	No
L ≤ 40 y 5 < A			1, donde indique ATGC	Sí	1, donde indique ATGC	Sí
			2 VP, detrás, en auto-escolta		2VP, uno delante y otro detrás, en auto-escolta	
40 < L ≤ 55 y A ≤ 5			1, detrás	No	2, uno delante y otro detrás	No
40 < L ≤ 55 y 5 < A			1, donde indique ATGC	Sí	2, donde indique ATGC	Sí
			2 VP, detrás, en auto-escolta		3 VP, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	
55 < L ≤ 65 y A ≤ 5			1, detrás	No	2, donde indique ATGC	Sí
					3 VP, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	
55 < L ≤ 65 y 5 < A			1, donde indique ATGC	Sí	2, donde indique ATGC	Sí
			2 VP, detrás, en auto-escolta		3 VP, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	
L > 65 (+ cualquier valor de ancho)			2, donde indique ATGC	Sí	2, donde indique ATGC	Sí
			3, uno delante y dos detrás en auto-escolta		3, dos delante y uno detrás, en auto-escolta	

2. CONJUNTOS DEL GRUPO 2

		AUTOVÍAS Y MULTICARRIL		CONVENCIONALES	
ANCHO (A) EN METROS	**VELOCIDAD (V) EN Km/H**	**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**	**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**
3,5 < A ≤ 5		1, detrás	No	1, delante	No
	25 < V ≤ 60	1, detrás	No	No	
A < 3	25 < V	1, detrás	No	1, detrás	No
3 ≤ A ≤ 5	25 < V	1, detrás	No	1, delante	No
5 < A		1, delante	Sí	1, delante	Sí

3. CONJUNTO DEL GRUPO 3

DIMENSIONES		VELOCIDAD (V) EN Km/H	AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y MULTICARRIL		CONVENCIONALES	
LONGITUD (L) EN METROS	**ANCHO (A) EN METROS**		**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**	**VEHÍCULOS PILOTO Y POSICIÓN**	**ESCOLTA ATGC**
30 < L			1, detrás	No	1, delante	No
	3,5 < A ≤ 5		1, detrás	No	1, delante	
		V<½ genérica vía	1, detrás	No	1, detrás	No
	5 < A		1, delante	Sí	1, delante	Sí

ANEXO XIV. TABLA RESUMEN PARA LA DEFINICIÓN DE CARGA[20]

Tipo de carga	Observaciones	Familia	Denominación	Masa y dimensiones
Carga indivisible	Excepto especificado abajo	N.A.	N.A.	Valores del total
	Transporte privado particular, precisen estudio SV o matrículas temporales	Otras	Definir exactamente	Valores del total
Conjunto de elementos	MMC ≤ MMA reglamentaria	N.A.	N.A.	Valores del total + Dimensiones individuales de elemento mayor
Excepción para conj. de elementos singulares	MMC < 100 T	✓ Otras ✓ Productos y material agrícola (**21**)	Definir exactamente elemento mayor (**22**)	Valores del total + Dimensiones individuales de elemento mayor
Excep. para carga c/ elementos desmontables	MMC < 100 T	✓ Maquinaria agrícola, de obras y servicios ✓ Maquinaria para ferias y espectáculos ✓ Material auxiliar de grúa ✓ Vehículos y material militar ✓ Vehículos averiados o accidentados ✓ Otras	N.A. (excepto “otras”)	Valores del total

[20] Anexo modificado por Escrito Directriz de la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología de mayo de 2017

[21] Sólo para conjuntos formados por tractor y remolque agrícola

[22] Excepto cuando se trata de productos y material agrícola

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico

Asunto: *Modificación de la Instrucción 16/TV-90, sobre expedición de la autorizaciones complementarias de circulación y demás trámites relativos a las mismas.*

INSTRUCCIÓN 17/TV- 95

La Instrucción 16/TV-90, sobre la expedición de las autorizaciones complementarias de circulación y demás trámites relativos a las mismas que entró en vigor el 4 de abril del 2016 tenía como objetivo generalizar la solicitud y expedición de estas autorizaciones telemáticamente, así como eliminar carga de trabajo a esta Dirección General.

Con el fin de seguir eliminando cargas de trabajo, se modifica apartado 5.4 de dicha Instrucción, ampliando el colectivo de interesados que pueden solicitar redes de itinerario.

5.4. REQUISITOS DE ITINERARIO

- Deberá existir un informe favorable de los titulares de las vías o tramos de éstas que formen parte del itinerario o red de itinerarios autorizados.
- El itinerario deberá tener continuidad y además ser lo más directo posible cuando se trate de conjunto que cumplan con las siguientes características:
  - Alguno de los vehículos tenga un permiso temporal para particulares, según lo previsto por el artículo 43 del RGV.
  - Siendo del grupo 1
    - ✓ Precisen una ACC de categoría excepcional.
    - ✓ Requiera un estudio de viabilidad y medidas de seguridad vial como parte de la solicitud de la autorización.
    - ✓ Se trate de un transporte privado particular.

En todo caso, en el anexo V de esta instrucción, dedicado a los criterios generales de solicitud de ACC podrán recogerse, según se estime pertinente, otras clases de conjuntos en orden de marcha para los que se exija recorrido más directo en función de sus características.

Madrid, 24 de mayo de 2017

El Director General de Tráfico



Gregorio Serrano López

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN

10892 *ACUERDO entre el Reino de España y la República Portuguesa en materia de reconocimiento específico de autorizaciones especiales de tráfico, hecho «ad referendum» en Évora el 19 de noviembre de 2005.*

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO ESPECÍFICO DE AUTORIZACIONES ESPECIALES DE TRÁFICO

El Reino de España y la República Portuguesa,
En adelante designados por «Partes»,
Recordando la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, que fija las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y las cargas máximas autorizadas en el tráfico internacional para vehículos en circulación en la Comunidad;
Atendiendo a la necesidad de simplificar y armonizar los procedimientos relativos a la emisión y control de autorizaciones especiales de circulación para vehículos que, en virtud de sus características técnicas o de la carga indivisible que transporten, excedan las dimensiones o masas máximas establecidas en las normativas nacionales, en conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996;
Considerando el Protocolo de Cooperación en el Dominio de la Seguridad Vial entre el Reino de España y la República Portuguesa, firmado en Évora el 9 de marzo de 1992, que establece un programa de acciones conjuntas, en especial, en lo que se refiere a la armonización de la reglamentación del transporte de mercancías;
Acuerdan:

ARTÍCULO 1.º

Objeto

El presente Acuerdo establece una base jurídica para el reconocimiento recíproco de las autorizaciones especiales de tráfico emitidas por cada una de las Partes en conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996.

ARTÍCULO 2.º

Ámbito de aplicación

1. El presente Acuerdo se aplica a los vehículos indicados a continuación que circulen por las vías públicas interurbanas y travesías:

a) Vehículos que transporten cargas indivisibles, que superando las masas y dimensiones máximas previstas por las normativas nacionales y precisando por tanto de autorización especial de circulación, no sobrepasen los siguientes límites:

Longitud: 20 m;
Anchura: 3 m;
Altura: 4 m;
Masa máxima autorizada: 40 t;
Masa por eje: lo establecido en las reglamentaciones nacionales de acuerdo con la Directiva 96/53//CE.

b) Auto grúas que, superando las masas y dimensiones máximas previstas por las normativas nacionales, y precisando por tanto de autorización especial de circulación, no excedan los límites de las dimensiones y masas referidas en el apartado a) del número 1 del presente artículo.

2. El transporte de contenedores normalizados queda excluido del ámbito del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 3.º

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo:

a) «Autorización anual» designa la autorización especial de circulación emitida para un vehículo o conjunto de vehículos y válida por un periodo máximo de un año;
b) «Objeto indivisible» designa el objeto que no puede ser dividido sin pérdida de su valor económico o de su función;
c) «Carga indivisible» designa:

i) La carga que, a efectos de transporte por carretera, no pude dividirse en dos o más partes sin costo o daños innecesarios y que, debido a sus dimensiones o masas, no puede ser transportada en vehículo a motor, remolque, semiremolque o conjunto de vehículos por exceder las masas o dimensiones máximas autorizadas;
ii) Se considera también carga indivisible la constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes, de los que una o dos de las dimensiones del mayor elemento del conjunto exceden las dimensiones máximas establecidas en la respectiva reglamentación;

d) «Auto grúa» designa el vehículo equipado con dispositivos que permitan remolcar cargas o elevarlas, pero en este caso sin transportarlas.

ARTÍCULO 4.º

Autorizaciones especiales de circulación

1. La emisión de las autorizaciones especiales de circulación será conforme con la normativa de la Parte que emite la autorización.
2. Una autorización especial de circulación no será emitida en el ámbito del presente Acuerdo sin que sea comprobada la existencia de licencia comunitaria de transporte, cuando así sea exigida.

3. Las autorizaciones especiales de circulación deben contener los siguientes datos:

a) Identificación del titular de la autorización;
b) Matrícula del vehículo a motor y del remolque o semiremolque;
c) Dimensiones y masas máximas del vehículo con la carga;
d) Descripción de la carga;
e) Número de autorización;
f) Período de validez;
g) Firma de la autoridad emisora.

4. La autorización especial de circulación deberá ser acompañada de anexo, que formará parte integrante de ella, donde consten las condiciones y limitaciones de circulación aplicables en la otra Parte.

5. El transporte de la carga referida en el subapartado ii) del apartado c) del artículo 3.º del presente Acuerdo queda sujeto al régimen de autorización especial de circulación debido a esa o esas dimensiones, no pudiendo las masas, masas por eje máximas y demás dimensiones exceder las fijadas en la respectiva reglamentación de las Partes, debiendo constar en la autorización especial de circulación las dimensiones del mayor elemento del conjunto.

ARTÍCULO 5.º

Idioma

Las autorizaciones especiales de circulación emitidas en castellano o en portugués, dependiendo de la Parte emisora, son válidas en ambos Estados, en el idioma en el que fueron emitidas.

ARTÍCULO 6.º

Intercambio de información

La coordinación y el intercambio de información relativa al ámbito del presente Acuerdo, y de manera especial en lo que se refiere a la emisión de autorizaciones especiales de circulación, tendrá una frecuencia anual, pudiendo las autoridades competentes de ambas Partes, en cualquier momento, solicitar dicha información.

ARTÍCULO 7.º

Solución de controversias

1. Las controversias relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo serán sometidas a la Comisión Paritaria.

2. La Comisión Paritaria será presidida por el Director General de Tráfico del Reino de España y el Director Geral de Viação de la República Portuguesa incluyendo en su composición expertos nombrados al efecto por las Partes.

3. Si la Comisión Paritaria no llega a solucionar la controversia, esta será solucionada por cualquier otro medio a disposición de las Partes.

ARTÍCULO 8.º

Revisión

1. El presente Acuerdo puede ser objeto de revisión a petición de cualquiera de las Partes.

2. Las enmiendas entrarán en vigor en los términos previstos en el artículo 10.º del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 9.º

Período de validez y denuncia

1. El presente Acuerdo permanecerá en vigor por un período de tiempo indefinido.

2. Cualquiera de las Partes podrá, en cualquier momento, denunciar el presente Acuerdo.

3. La denuncia deberá ser notificada, por escrito y por vía diplomática, produciendo efectos seis meses después de la fecha de recepción de la respectiva notificación.

ARTÍCULO 10.º

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en el trigésimo día después de la fecha de recepción de la última notificación, por escrito y por vía diplomática, comunicando el cumplimiento de los necesarios requisitos internos de ambas Partes.

Hecho en Évora, 19 de noviembre de 2005, en dos ejemplares redactados en las lenguas portuguesa y castellana, haciendo cada uno de los textos igualmente fe.

Por el Reino de España,	Por la República Portuguesa,
José Antonio Alonso Suárez,	*Antonio Acosta,*
Ministro del Interior	Ministro del Interior

El presente Acuerdo entró en vigor el 2 de diciembre de 2007, trigésimo día después de la fecha de recepción de la última notificación, por escrito y por vía diplomática, comunicando el cumplimiento de los requisitos necesarios internos, según se establece en su artículo 10.º

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 3 de junio de 2008.–El Secretario General Técnico del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Francisco Fernández Fábregas.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

10893 *CORRECCIÓN de errores del Real Decreto 821/2008, de 16 de mayo, por el que se regulan las condiciones de aplicación de la normativa comunitaria en materia de higiene de los piensos y se establece el registro general de establecimientos en el sector de la alimentación animal.*

Advertidos errores en el Real Decreto 821/2008, de 16 de mayo, por el que se regulan las condiciones de aplicación de la normativa comunitaria en materia de higiene de los piensos y se establece el registro general de establecimientos en el sector de la alimentación animal, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 127, de 26 de mayo, se procede a efectuar las oportunas rectificaciones:

En la página 24570, artículo 7.1, donde dice: «…en el artículo 6.2 del presente real decreto y en los anexos I y II del Reglamento (CE) n.º 183/2005,...», debe decir: «en el artículo 6.2.g) y en los anexos I y II del Reglamento (CE) n.º 183/2005…».

En la página 24571, Anexo I, apartado a), donde dice: «Número de autorización…», debe decir: «Número de identificación…».

En la página 24572, Anexo IV, apartado 1 (2), letra I, donde dice: «establecimientos que realicen una actividad de comercialización contemplada en los apartados 1.a, 1.b y 1.c del artículo 10…», debe decir: «establecimientos que realicen una actividad de comercialización contemplada en los apartados 1.a y 1.b del artículo 10…».

1.B. Normativa relativa a eventos en vía pública

Código seguro de Verificación : GEN-1c4a-c358-668c-7f27-ef97-5c1f-eb25-07c1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Corte de carreteras debido a actividades deportivas de entrenamiento y preparación de competiciones.

ESCRITO DIRECTRIZ MOV 2024-08

1. INTRODUCCIÓN

La Dirección General de Tráfico (DGT en adelante), conforme a lo dispuesto en los artículos 5n), 6 y 18 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, es la autoridad competente para ordenar el cierre de carreteras o tramos de las mismas por razones de seguridad o fluidez del tráfico.

Sin embargo, debemos tener en cuenta que las carreteras son espacios de dominio público cuya finalidad principal es favorecer una movilidad segura y fluida de los ciudadanos que, ordinariamente la utilizan de forma compartida, siguiendo unas normas de tráfico y seguridad.

De modo que, el cierre total o parcial de una carretera, siempre supondrá un perjuicio para los ciudadanos y, por tanto, la DGT solamente ejercerá esa competencia cuando sea estrictamente necesario y la alteración de la fluidez y seguridad vía se deba a un hecho de gran relevancia social e interés general.

Así pues, cuando la alteración está causada por una actividad para la que se precisa ocupación de espacio público, procederá ordenar el corte si la propia legislación de tráfico y seguridad vial así lo contempla o, en caso contrario, deberá valorarse si, impidiéndose o dificultando su celebración, se puede perjudicar gravemente el interés general de una comunidad.

En el caso de las actividades deportivas, tanto la LSV como el Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, las contempla como actividades de interés general para las que será necesario su autorización previa cuando, en las vías objeto de esa LSV, exista competición en espacio o tiempo, debiendo, esta disputarse con el tráfico, completamente, cerrado a los usuarios ajenos.

No obstante, lo anterior, no debemos considerar como actividades en vía pública de interés general, aquellas actividades en las que, aunque sean de naturaleza deportiva, un equipo, club o similar, individualmente o de acuerdo con otros, pretende realizar entrenamientos

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-1c4a-c358-668c-7f27-ef97-5c1f-eb25-07c1
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/06/2024 11:28 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-1c4a-c358-668c-7f27-ef97-5c1f-eb25-07c1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

donde no existe competición y su finalidad es, única y exclusivamente, la preparación o puesta a punto para otro campeonato.

En este último caso, los entrenamientos sin competición, hechos por los equipos para la preparación de sus miembros, vehículos y demás elementos de competición para otros campeonatos, se hacen con el propósito de obtener un beneficio particular de los interesados que, si para ello precisaran de un cierre total o parcial de carreteras, colisionaría con el interés general de un colectivo indeterminado de usuarios a circular por las mismas para realizar sus desplazamientos ordinarios, perjudicándoles en su derecho a una movilidad fluida y segura.

2. OBJETO

El objeto de este Escrito Directriz es el de establecer unas normas de actuación comunes para todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) de la DGT cuando reciban una solicitud de cierre de carreteras con el fin de realizar actividades de naturaleza deportiva en las que no se observa competición.

3. CIERRE DE VÍAS

Cuando una JPT reciba, directamente de un equipo, club deportivo o entidad similar a estos, una petición, solicitando el cierre de carreteras total o parcial, con el objetivo de realizar en las mismas, ya sea solo o de forma simultánea con otras entidades similares, una actividad de naturaleza deportiva, con el único objetivo de realizar entrenamientos, pruebas o puesta punto de sus miembros, así como medios materiales que van a participar en otras pruebas o campeonatos deportivos, dicha JPT no aprobará el cierre de las carreteras afectadas.

El motivo para la denegar el cierre será "*la realización de una actividad que no cumple con los requisitos establecidos en los artículos 5m) y 6 de la LSV, así como el artículo 55 del RGC y anexo II para ser clasificada como una prueba deportiva, para la que se requiere autorización previa, estableciendo su celebración con el tráfico cerrado a los usuarios ajenos a dicha actividad*".

Solamente procederá la autorización o, en su caso, el informe favorable de la JPT para que el órgano competente expida la autorización de una prueba deportiva que cumpla con los requisitos establecidos en la LSV y RGC.

Las JPT sí podrán informar favorablemente para la autorización de una prueba deportiva, como una etapa más de la misma, aquellas fases de reconocimiento, pruebas de rodaje o naturaleza similar que, conforme a la normativa del campeonato en el que se enmarquen, sean de realización obligatoria o necesaria.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-1c4a-c358-668c-7f27-ef97-5c1f-eb25-07c1
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/06/2024 11:28 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-1c4a-c358-668c-7f27-ef97-5c1f-eb25-07c1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Además de la valoración de seguridad, la JPT informará favorablemente respetando, siempre, la prioridad que debe otorgarse a aquellos eventos que figuren en el calendario de deportes de la DGT, si se observara excesiva concurrencia de pruebas deportivas en el mismo lugar y fecha.

Este Escrito Directriz entrará en vigor el día de su firma.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento todas las unidades implicadas en la tramitación de pruebas deportivas.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Francisco José Ruiz Boada

(firmado electrónicamente)

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-1c4a-c358-668c-7f27-ef97-5c1f-eb25-07c1
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/06/2024 11:28 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de ocupación de la vía por celebración de actividades en vía pública de interés general por su relevancia social y alto valor cultural

INSTRUCCIÓN MOV 2024-05

1. INTRODUCCIÓN

Las carreteras y, en general, las vías de uso público se construyen y señalizan específicamente para la circulación de vehículos a motor con el fin de facilitar los desplazamientos que la ciudadanía realiza cotidianamente para llegar a sus lugares de residencia, trabajo, ocio o prestación de diversos servicios de transporte.

Estos desplazamientos u ocupaciones más cotidianas de la calzada de una vía se consideran usos ordinarios de las vías y, con el fin mantener la seguridad y fluidez del tráfico, se organizan mediante unas normas y reglas de circulación que, para que sean efectivas y se logre dicho fin que deberán ser respetados por todas las personas que circulen por las mismas.

Aparte de estos usos ordinarios de la calzada de la vía, debemos tener en cuenta otros usos, en los que los desplazamientos u ocupaciones de la calzada de la vía tienen por objeto la celebración de alguna actividad. El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante) aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre contempla la posibilidad de celebrar eventos deportivos.

Pero, no solo eventos deportivos, sino que también se celebran otras actividades de naturaleza no deportiva para las que se requiere una ocupación o desplazamiento por la calzada de vías en las que, inevitablemente, no es posible observar todas las normas generales y las dispuestas por señales de tráfico, tal y como se hace durante el uso ordinario de las mismas.

La LSV, en su artículo 5, en el que se establecen las competencias que corresponden al Ministerio del Interior, solamente se la reconoce para la autorización de pruebas deportivas que deban celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías o, para informar, con carácter vinculante, las que vayan a concederse por otros órganos autonómicos o municipales.

Sin embargo, esas actividades no deportivas son de una gran relevancia social y alto valor cultural y, debido a esto, algunas de ellas han sido declaradas fiestas de interés turístico por alguna administración pública, aunque en muchas otras, a pesar de no disponer de esta declaración, también puede apreciarse en ellas características muy similares, en cuanto a su carácter y pretensiones.

Así pues, no cabe duda de que, igualmente, se trata de actividades de interés público y, por tanto, se pretende facilitar su celebración en condiciones de seguridad. No obstante, tal y

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

como se ha indicado anteriormente, en muchas de ellas es inevitable ocupar la calzada de vías de uso público, sin poder observar todas las normas generales y señales de tráfico.

Por todo ello, con objeto de garantizar la seguridad tanto de participantes como del resto de quienes usen esas vías, se estima oportuno que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante), en ejercicio de las competencias establecidas en los puntos k) y n) del artículo 5 y el 6, respectivamente, de la LSV, apruebe una ordenación especial del tráfico tipo por razones de seguridad o fluidez de la circulación para este tipo de actividades, tal y como se prevé en el artículo 18 de la LSV y artículo 37 del Reglamento General de la Circulación (RGCir en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

La ordenación especial establecida por motivos de seguridad y fluidez del tráfico solamente se establece a efectos de permitir una forma de circular u ocupar la calzada de una vía diferente a como, ordinariamente, estaría permitido por la normativa general y señalización de tráfico aplicables a la misma.

Así pues, dicha ordenación especial no constituye, en ningún caso, una autorización para poder celebrar u ocupar la vía y, la DGT la emitirá sin perjuicio de que las comunidades autónomas (CCAA en adelante) afectadas puedan haber dispuesto la necesidad de su obtención previa en su legislación de espectáculos públicos o así se contemple en la legislación de carreteras aplicable.

Asimismo, también debe destacarse que la ordenación especial nunca prevalecerá sobre la señalización que los titulares de la vía hubieran establecido en los tramos de las vías afectadas debido a obras o deficiencias en la infraestructura.

2. OBJETO

Esta Instrucción tiene por finalidad establecer, mediante resolución, la ordenación especial de tráfico que proceda por motivos de seguridad y fluidez de la circulación, cuando exista una ocupación o desplazamiento por la calzada o arcén de aquellas vías, donde la DGT tenga competencia para ello, debido a la celebración de una actividad en vía pública de interés general por su relevancia social y alto valor cultural.

3. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La ordenación especial del tráfico procede, única y exclusivamente, cuando se aprecie una ocupación que provoque una alteración de la seguridad y fluidez del tráfico, aumentando el riesgo de accidente en vías donde la DGT tenga atribuidas competencias para la gestión del tráfico.

A estos efectos, conforme a lo dispuesto en el punto n), del artículo 5 de la LSV, la DGT podrá cerrar a la circulación carreteras o tramos de ellas por razones de fluidez y seguridad del tráfico. Asimismo, según lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se define carretera como toda vía de uso público proyectada, construida y señalizada fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Por otro lado, el anexo I de la LSV define carretera como toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

Así pues, conforme a las definiciones legales establecidas para carretera y teniendo en cuenta que, además, debe apreciarse una alteración de la seguridad y fluidez del tráfico; se considera que podrá adoptarse esta ordenación especial de tráfico cuando se trate de tramos de vías interurbanas de uso público pavimentadas, señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, situadas fuera de poblado, excepto travesías.

En cuanto a las travesías, solo se estimarán como tales aquellas en las que no existe una alternativa viaria por fuera de poblado. En todo caso, se tendrá en cuenta la posible cooperación con Entidades Locales para la celebración de dichos eventos.

Por tanto, quedan fuera del ámbito de aplicación de esta ordenación especial, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador en los casos que proceda, por no apreciarse que se pueda provocar suficiente afección a la seguridad y fluidez del tráfico, las siguientes vías:

- Caminos de servicio y demás vías de carácter vecinal, agrícola o forestal que no estén específicamente pavimentadas y señalizadas para el uso de vehículos automóviles.
- Vías y caminos de uso agrícola, forestal o para cualquier otro uso o actividad que, aun estando específicamente pavimentadas y señalizadas, su uso esté reservado a determinados usuario/as o que cumplan con algún requisito especificado mediante señalización.

4. DEFINICIONES Y CONSIDERACIONES

A efectos de esta Instrucción, se entenderá por:

- **Actividad en vía pública**, al evento o acontecimiento sin carácter deportivo, de interés general debido a su relevancia social y alto valor cultural, cuya celebración requiere, inevitablemente, ocupar o desplazarse por la calzada y/o arcén en travesías o tramos interurbanos de vías, haciendo un uso excepcional de las mismas.

  También serán tratados como actividades en vía pública, aquellos desplazamientos colectivos organizados de participantes y medios materiales por vías de uso público hasta el sitio donde tendrá lugar la propia celebración de la actividad, aunque el mismo se encuentre fuera de la propia calzada.

La relevancia social y alto valor cultural que confiere a estas actividades, ese interés general y también un destacado interés turístico les vienen dados por su pretensión de lograr una:

- ✓ Integración y participación de la sociedad local.
- ✓ Afluencia e integración de visitantes y turistas.
- ✓ Potenciación, conservación y difusión de valores positivos de convivencia, tolerancia y reconocimiento de la diversidad.
- ✓ Promoción tanto del territorio en el que se desarrollan como sus valores culturales, lúdico-festivos, histórico-artísticos, paisajísticos, urbanísticos y medio ambientales.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Serán consideradas actividades de vía pública, cuando corresponda por tipo de vías, aquellos eventos o acontecimientos que hayan sido declaradas fiesta de interés turístico por una CCAA, conforme a su normativa en esta materia o, aquellas que lo hayan sido de acuerdo a lo dispuesto en la Orden ICT/851/2019, de 25 julio, por la que se regula la declaración de fiestas de interés turístico nacional e internacional, quedando excluidas, en todo caso, las actividades deportivas que puedan ser objeto de una autorización según lo dispuesto en la legislación de tráfico y seguridad vial.

- **Carroza**, a cualquier carruaje adornado, utilizado en desfiles y fiestas.
- **Carruaje**, a cualquier vehículo no motorizado formado por un armazón de madera o metal montado sobre ruedas, acondicionado para ser usado para el transporte de personas y/o decorados propios del evento a celebrar.
- **Cierre de vía,** a la circunstancia de no permitir, temporalmente, la circulación u ocupación de algún espacio de la calzada y/o arcén de la misma que, habitualmente, sí está abierto al tráfico general de usuarios debido a que, dicho espacio se reserva para uso exclusivo de quienes estén implicados o participando en el desarrollo de alguna actividad.
- **Cortejo**, al conjunto de personas, vehículos y/o animales participantes o implicados en la celebración de una actividad, que se agrupan formando una cápsula móvil que se desplaza a una velocidad uniforme y anormalmente reducida.

  Podrá estar formado solo por peatones, vehículos o tratarse de una formación mixta de peatones y vehículos.
- **Uso excepcional de la vía,** a las ocupaciones o desplazamientos por la calzada o arcén de una vía de uso público o desplazamiento que no se correspondan a un uso ordinario y puedan alterar la seguridad y fluidez de la circulación debido a que, inevitablemente, existe incumplimiento de alguna norma general o señal de tráfico.

Se considera que existe uso excepcional de la vía cuando se dé alguna de las siguientes situaciones:

- Desplazamiento lineal de un cortejo a velocidad anormalmente reducida o invadiendo carriles del sentido contrario a su circulación.
- Peatones o vehículos obligados a utilizar el arcén, ocupando o invadiendo carriles de la calzada cuando no les corresponda.
- Cruce de carreteras o intersecciones del cortejo y peatones sin observar las normas de prioridad de paso establecidas reglamentariamente.
- Que alguno de los vehículos que formen parte de la celebración no cumpla con alguno de los requisitos establecidos reglamentariamente para poder circular por vías de uso público, abiertas al tráfico general de usuarios.

5. ORDENACIÓN ESPECIAL DEL TRÁFICO

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5.1. Uso y cierre de las vías

Solamente se cerrará al tráfico general de usuario/as, el espacio de la calzada de la vía ocupado por el cortejo de la actividad, en el que haga un uso excepcional del mismo, de modo que, dicho espacio cerrado quedará reservado para uso exclusivo de los miembros del cortejo.

Podrá tratarse de un cierre parcial si el cortejo no precisa ocupar todos los carriles de la calzada de la vía por la que se desplaza y no se observa riesgo de invasión de los carriles contiguos a los ocupados, ni de que se ponga en peligro la seguridad de quienes circulen por los carriles que queden abiertos al tráfico, especialmente los de sentido contrario al movimiento del cortejo. Si esto no fuera posible, se cerrará toda la calzada de la vía ocupada.

Esta ordenación especial nunca prevalecerá sobre la señalización que los titulares de la vía hubieran establecido en los tramos de las vías afectadas debido obras o presencia de deficiencias en la infraestructura.

5.1.1. Cierre dinámico

Se establecerá un cierre dinámico del espacio, cuando se trate de un cortejo que se desplace linealmente por la calzada de la vía, formando una cápsula móvil cuyo perímetro varía de posición al compás de ese desplazamiento.

Este cierre dinámico será parcial si fuese posible acotar a parte de los carriles de la calzada, dentro de una longitud máxima de dos kilómetros de distancia entre participantes de la posición más adelantada y quienes estén en la posición más retrasada.

5.1.2. Cierre estático

Procederá un cierre estático del espacio ocupado de la vía, si en la ocupación de la calzada o arcén no se observa variación en la posición de los límites perimetrales del cortejo, acompasado con su desplazamiento.

No se estimará que existe cápsula móvil con variación de la posición de los límites perimetrales de la misma, aun cuando exista desplazamiento lineal por la calzada del cortejo, si en el momento en el que la cabecera del cortejo alcanza su destino final, todavía quedan participantes en el lugar de origen.

Se determinará un cierre estático parcial cuando el cortejo no precisa ocupar todos los carriles de la vía, pudiendo ceñirse a algunos de ellos, sin invadir los contiguos a estos, ni generar ningún riesgo a quienes circulen por dichos carriles contiguos.

Cuando se trate de cruces, el cierre será estático aun cuando exista cierto desplazamiento lineal por tratarse de un tramo de corto recorrido. A estos efectos, se considerará que se trata de un tramo de corto recorrido, en el que procede cierre estático, si se observa posible que la cabecera del cortejo haya finalizado el cruce, abandonando la calzada, mientras los miembros más retrasados todavía lo están iniciando.

5.2. Circulación lineal

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

El cortejo se desplazará linealmente con todos sus miembros agrupados, a una velocidad uniforme. Cuando dentro del mismo vayan carrozas, carruajes u otros vehículos remolcados con pasajeros u ornamentos propios del evento, la velocidad no podrá superar los 30 km/h. Tampoco podrán superar esta velocidad los vehículos a motor engalanados de tal modo que la visión del conductor pueda verse comprometida.

El inicio y final del espacio cerrado irá señalizado por vehículos portadores de banderas rojas y verdes respectivamente. El vehículo de inicio de espacio cerrado, portador de las banderas rojas, irá siempre colocado por delante de la parte más adelantada del cortejo y el vehículo de fin de espacio cerrado, portador de las banderas verdes, se situará por detrás de la parte más retrasada. Estos vehículos de inicio y fin de espacio cerrado también llevarán la señalización indicada en el apartado 6.2.

Además de lo anterior, cuando la JPT lo estime oportuno, el cortejo podrá irá acompañado por otros vehículos de acompañamiento o apoyo que llevarán la señalización establecida en el punto 6.2.

Cuando se trate de cortejos en los que la cápsula móvil se extienda más de 2 kilómetros, si fuera posible, se podrán establecer lugares donde se puedan salir de la vía los miembros del mismo y dejar libre la calzada durante unos 5 o 10 minutos para dar paso a personas ajenas a la actividad que vayan haciendo cola por detrás de la cápsula.

Esta restricción de paso quienes no formen parte de la actividad, finalizará cuando haya pasado el vehículo portador de la bandera verde.

5.3. Cruce de vías

Los miembros del cortejo cruzarán agrupados, ocupando toda la calzada que permanecerá totalmente cerrada mientras dure ese cruce.

Si fuera preciso más de diez minutos para que todo el cortejo cruce, se podrán realizar cortes intermitentes, dividiendo a este en varios grupos y estableciendo un paso alternativo entre usuario/as ajeno/as y los grupos en que se haya dividido el cortejo.

En este caso, el tiempo de corte para el paso de cada grupo no podrá superar los 5 minutos y el intervalo de tiempo entre cortes consecutivos no podrá ser inferior a 10 minutos.

El espacio cerrado estáticamente para el cruce del cortejo estará delimitado por personal auxiliar habilitado, portando la vestimenta y señalización proceda en cada caso, según lo descrito en el apartado 6.2 de esta Instrucción.

5.4. Circulación fuera de la cápsula o cortejo

En todo caso, quienes vayan fuera de la capsula o del cortejo, aún siendo participantes de la actividad, deberán cumplir con el contenido y mandato de todas las normas y señales, teniendo la consideración de un usuario más de la vía.

6. CONTROL Y ORDEN DE LA ACTIVIDAD

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

6.1. Habilitación del personal auxiliar

Conforme a lo establecido en el artículo 143.4 del RGCir, el personal de protección civil o equivalente a este, así como de la organización responsable de la actividad y su cortejo, estará habilitado para acompañar a la cápsula móvil, portando la bandera roja y verde, así como la regulación de tráfico en las intersecciones del recorrido del cortejo con otras vías y carreteras.

Las labores de seguridad vial, organización, ordenación y vigilancia de la actividad y su cortejo serán llevadas a cabo por un dispositivo integrado bien por el personal de protección civil, bien voluntarios o bien personal de la propia organización ya sea éste, propio, o contratado por parte del organizador.

En todo caso, los agentes de la autoridad, competentes para llevar a cabo las oportunas labores de vigilancia y control del evento, podrán presentarse en cualquier momento para supervisar el correcto desarrollo de la actividad.

En caso de que se observe algún incumplimiento de resolución de ordenación especial que ampare el uso excepcional de la vía, los agentes podrán aplicar lo dispuesto en el artículo 37 del RGCir, respecto a la posible exigencia de responsabilidad, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador que proceda a quienes vayan incumpliendo la normativa de tráfico y seguridad vial, así como suspender el uso excepcional de la vía si se apreciara un grave riesgo de seguridad vial.

6.2. Señalización y medios materiales

Los vehículos de acompañamiento del cortejo deberán portar los siguientes elementos:

- Vehículo de inicio:
  - Cartel con la inscripción «*Evento en marcha. PARE*». Este cartel deberá cumplir las mismas características que las establecidas para la señal V-22, de acompañamiento de ciclistas, excepto las medidas totales que deberán ser convenientemente adaptadas, cuidando en todo caso de que no se supere el ancho del vehículo portador.
  - Señal V-2 o un dispositivo luminoso de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.
  - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículo de fin:
  - Cartel con la inscripción «Evento en marcha. CONTINÚE». Este cartel deberá cumplir las mismas características que las establecidas para la señal V-22, de acompañamiento de ciclistas, excepto las medidas totales que deberán ser convenientemente adaptadas, cuidando en todo caso de que no se supere el ancho del vehículo portador.
  - Señal V-2 o un dispositivo luminoso de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- Luces de avería y de cruce encendidas.

- Vehículos de acompañamiento o apoyo:
  - Cartel con la inscripción STOP, cuando esté regulando el acceso a zona de uso exclusivo.
  - Señal V-2 o un dispositivo luminoso de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro, siempre que ello fuera posible.
- El personal auxiliar portará, en todo caso:
  - Señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta para la regulación de tráfico en los accesos al espacio de carretera cerrado.
  - Vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y de algún dispositivo portátil de comunicación eficaz que le permita el enlace con el resto del personal dedicado a tareas de vigilancia y control.

7. REQUISITOS DE LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES

7.1. Condiciones generales aplicables en todo caso

Todos los vehículos a motor que formen parte del cortejo y vehículos de acompañamiento han de tener, siempre en vigor, toda la documentación y demás requisitos exigidos para poder circular por vías abiertas al tráfico general de usuario/as, incluso cuando vaya a ir por espacios cerrados, si estos son de uso público.

De igual manera a lo anterior, quienes vayan conduciendo un vehículo deberán tener, en vigor, el permiso de conducción que sea exigible, debiendo además conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, así como respetar lo dispuesto reglamentariamente sobre tasas de alcohol y consumo de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias.

Las carrozas, carruajes, remolques y semirremolques que vayan arrastrados por vehículos a motor deberán, en todo caso, ir provistos de ruedas neumáticas o de elasticidad similar que no ejerzan sobre el pavimento una presión superior a 9 kilogramos por centímetro cuadrado de superficie bruta de apoyo.

Cuando vayan arrastrados por animales de tiro, podrán ir provistos de ruedas no neumáticas, pero en ningún caso se permitirá que la masa en carga sobrepase los 150 kilogramos por centímetro de ancho de banda de rodadura.

Los ornamentos que transporten deberán ir adecuadamente sujetos, garantizando que no se compromete la estabilidad del vehículo, ni se produzcan caídas o desplazamientos peligrosos.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Si los vehículos a motor y sus conjuntos, incluida la carga que porten, superasen alguno de los valores máximos de masa establecidos, dicho conjunto deberá disponer, en todo caso, de la autorización complementaria correspondiente.

7.2. Condiciones específicas en los tramos abiertos

Además de las condiciones generales, fuera de los espacios cerrados a las personas ajenas, deberá cumplirse que:

- Los vehículos a motor, remolques y semirremolques y cualquier otro vehículo que, en su caso, aquellos pudieran arrastrar, han de tener en vigor toda la toda la documentación y demás requisitos exigidos para poder circular por vías abiertas al tráfico general.
- Quienes vayan conduciendo los vehículos a motor han de cumplir con todo lo dispuesto en la normativa de tráfico, prestando especial atención en el cumplimiento de todo lo dispuesto en el artículo 18 del RGCir, cuidando de que, en el caso de los engalanados, los ornamentos no interfieran en el campo de visión.
- Los carruajes, carrozas y demás vehículos que vayan arrastrados por un vehículo a motor no podrán transportar personas y los ornamentos, además de ir estibados evitando todo riesgo de caída o desplazamiento peligroso, no podrán interferir con el campo de visión del conductor.
- Si el vehículo a motor y su conjunto, incluyendo los ornamentos y demás carga, superase los valores máximos de masas o dimensiones establecidos reglamentariamente, deberán contar con la autorización complementaria correspondiente.

7.3. Condiciones específicas en los tramos cerrados

De manera exclusiva, cuando vayan en el interior de los espacios cerrados al tráfico general, las carrozas, carruajes, remolques y semirremolques:

- Podrán circular aun cuando no estén matriculados o no tengan la ITV en vigor y
- Transportar pasajero/as, garantizando en todo caso su seguridad y a una velocidad máxima de 30 km/h.

Si el conjunto de vehículo a motor y vehículo que arrastre, incluyendo la carga, superasen los valores máximos de dimensiones establecidos reglamentariamente, estarán exentos de la autorización complementaria, pero en ningún caso, podrán superar los 30 km/h.

La entidad organizadora deberá comprobar que no existe ninguna limitación u obstáculo que pueda impedir el paso de los conjuntos que superasen los valores de dimensiones máximas, siendo esta la responsable de los desperfectos que puedan ocasionarse sobre la infraestructura.

8. PROCEDIMIENTO PARA TRAMITAR LA RESOLUCIÓN DE ORDENACIÓN ESPECIAL

8.1. Competencia

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Cada Jefatura Provincial de Tráfico (JPT en adelante) será la encargada de aprobar y notificar la resolución que contenga la ordenación especial que corresponda a su provincia y notificarla a la organización de la actividad y demás entidades interesadas.

A pesar de lo anterior, si el recorrido afectase a más de una provincia, sin superar el territorio de una CCAA, se encargará de aprobar y notificar la resolución que corresponda a la JPT considerada de inicio de la actividad. Y, si discurre por más de una CCAA, le corresponderá a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante).

No obstante, las JPT de las provincias por donde discurra el itinerario de una actividad, que no sean las encargadas de aprobar y notificar la resolución correspondiente, deberán informar a la unidad competente para ello, poniendo de manifiesto si procede o no la ordenación especial en su provincia y, en su caso, las condiciones y prescripciones que serían aplicables.

El lugar de inicio de una actividad será aquel que se determine como sitio de encuentro de la totalidad o el mayor número de participantes, al que se llega de manera individual o formando grupos de menor dimensión que pueden circular respetando normas generales y señales de tráfico. Sin embargo, si alguno de esos grupos organizados de menor dimensión requiriese circular, haciendo uso excepcional de la vía, se les podrá conceder una resolución de ordenación especial de tráfico individual, para el trayecto que sigan hasta ese lugar de encuentro.

8.2. Comunicación de la actividad o solicitud de ordenación especial

Se considera legitimados para comunicar la celebración de una actividad de vía pública o solicitar una ordenación especial de tráfico:

- Las administraciones públicas locales: ayuntamientos, diputaciones provinciales o cabildos.
- Asociaciones, peñas u otras agrupaciones que se encuentren inscritas en un registro público de asociaciones autonómico o local.
- Cualquier otra agrupación que alguna administración pública reconozca como organizadora de la actividad en vía pública en cuestión.

Conforme a lo establecido en lo dispuesto en el artículo 14 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas* (LPAC en adelante), los organizadores deberán hacer la comunicación de su actividad telemáticamente, a través del módulo de “actividades en vía pública” de la aplicación TRAZA.

No obstante, si la organización tuviera alguna dificultad para acceder a TRAZA, debido a alguna incidencia temporal que le impida el acceso a la misma, la unidad competente para emitir la resolución final podrá permitir la comunicación por otros medios electrónicos, utilizando para ello el formulario de “comunicación de actividad en vía pública” que la SGGMT ha establecido para esos casos.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Esa excepción del uso de TRAZA, solamente será posible en el período de un año, contado a partir de la firma de esta Instrucción. Una vez finalizado este período se exigirá, en todo caso, hacer la comunicación o solicitud a través de esta aplicación o la que la sustituya.

La comunicación o solicitud que se haga deberá realizarse con una antelación que permita, a las JPT implicadas, valorar convenientemente si, en su caso, procede tramitar una resolución de ordenación especial en la que se asegure que, al comienzo de la actividad, se hayan establecido todos los requisitos y medidas adecuadas para garantizar la seguridad y fluidez del tráfico.

Así pues, para garantizar lo anterior, se recomendará a las entidades organizadoras que presenten su comunicación o solicitud con una antelación de 30 días, con respecto al de inicio de la actividad, exigiéndose una **antelación mínima de 10 días hábiles**, para que sea posible, en caso de que fuera necesario, requerir la subsanación de la comunicación o solicitud en cuestión.

Si no se respetara el plazo mínimo exigido de 10 días hábiles, la unidad competente para aprobar y notificar la resolución podrá no aprobar la ordenación especial del tráfico, alegando como motivo que "*no se dispone de tiempo suficiente para tramitar correctamente su comunicación, ni requerir las subsanaciones que procedan*".

En ningún caso se permitirá que la actividad en vía pública sea celebrada haciendo un uso excepcional de la vía, si la entidad organizadora no dispone de una resolución de ordenación especial de tráfico que lo apruebe y, si esto sucediera, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 37 del RGCir, respecto a la posible exigencia de responsabilidad a aquella, todo ello sin perjuicio de la aplicación del **correspondiente** régimen sancionador, en los casos que proceda, cuando quienes participen incumplan la normativa de tráfico y seguridad vial.

En el anexo I se describe la información y documentación que la entidad que comunique deberá proporcionar.

8.3. Inicio de la tramitación

Las resoluciones serán tramitadas electrónicamente, a través del módulo correspondiente de la aplicación TRAZA por la unidad competente, según lo indicado en el apartado 8.1 y resto de unidades implicadas.

Si la organización no hubiera introducido los datos en TRAZA, la unidad competente podrá subsanarle para que lo haga, salvo que se le hubiera hecho la excepción de hacerlo según lo dispuesto en el apartado anterior. En este caso, la unidad encargada de hacerlo será la unidad competente para la expedición de la resolución.

Una vez revisada toda la información que consta en el expediente de TRAZA, si todo está correcto, se continuará con la petición de informes. Si se observara algún error, se hará la subsanación que proceda antes de esa petición de informes.

8.4. Subsanación y gestión de incidencias

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Procederá la subsanación del expediente, antes de la petición de los informes o comunicación de la actividad al resto de JPT, a la unidad competente, si esta observa alguna deficiencia en la información que impida una correcta tramitación de la resolución.

Si existiera suficiente información sobre la localización de la actividad y tipo de usuarios participantes, en vez de subsanación, la unidad competente comunicará una incidencia tras haber hecho la petición de informes o comunicado el inicio de tramitación al resto de unidades.

Asimismo, cualquier otra incidencia surgida tras la petición de informes, que no pueda ser resuelta por la JPT del lugar en el que se produce, será enviada a la organizadora para su corrección a través de la unidad competente.

La entidad organizadora ya no podrá modificar ningún dato del expediente, después de su envío telemático a la unidad competente o transformación del formulario en expediente.

8.5. Petición de informes

Para tramitar y, en su caso, aprobar la resolución que proceda, cada unidad implicada en la tramitación pedirá informes a:

- Su subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) si se trata de una JPT.
- Si se trata de la unidad competente para resolver y notificar:
    - Los Centros de Gestión de Tráfico (CGT en adelante) competentes, según itinerario siempre que se dé alguna de circunstancias establecidas en el punto 8.7 de esta Instrucción.
    - JPT de las provincias del itinerario.

No se considera necesario el informe de los titulares de las vías por no tratarse de una autorización para la celebración del evento salvo que se trate de un Ayuntamiento, en cuyo caso, cada JPT enviará la petición correspondiente a los de su provincia.

8.6. Informe de los subsectores

El subsector, una vez revisado todo el expediente, emitirá y remitirá su informe a la JPT que se lo haya pedido.

En caso de observarse alguna incidencia que afecte gravemente al desarrollo del evento, enviará un informe desfavorable que, en todo caso, deberá estar correctamente motivado, indicando con detalle la causa, añadiendo, si fuera posible, soluciones para hacerlo viable.

Si no se observa ninguna incidencia, se emitirá informe favorable añadiendo todas las prescripciones generales que estime oportunas, así como puntos de interés con prescripciones particulares para los mismos y servicios de vigilancia.

Si el lugar está afectado por alguna restricción de circulación de las recogidas en el apartado A) del punto primero y anexo I de la *Resolución anual, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico,* el subsector emitirá informe

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

favorable si estima que la celebración es viable que, en todo caso podrá condicionar a un informe excepcionalmente favorable de la JPT de su provincia.

8.7. Informe de los CGT

El informe a los CGT será solicitado por la unidad competente cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- Las vías ocupadas estén afectadas por alguna de las restricciones a la circulación establecidas en el apartado A) del punto primero y anexo I de la Resolución anual anteriormente mencionada.
- Cuando procedan medidas de regulación por circunstancias excepcionales según lo dispuesto en apartado D.1.2) del apartado primero de la citada resolución anual y su anexo VIII.
- Si la actividad presenta afecciones a la circulación a una carretera del grupo A, según la Jerarquización de la red de carreteras en cuanto a su función en la movilidad interurbana, según lo dispuesto por la SGGMT.

El CGT se centrará en valorar la afección a la fluidez de la circulación y si, a pesar de la misma, lo estima viable, emitirá su informe favorable pudiendo añadir las prescripciones que se estimen oportunas sobre medidas que mejoren la fluidez, señalización y balizamiento. Estas prescripciones podrán ser generales o en puntos de interés, para lugares más concretos.

En caso de que no existan puntos de interés, podrán añadir los que se crean convenientes, así como indicar lugares en los que se pueden indicar itinerarios alternativos para quienes sean ajenos a la actividad.

Además de la inclusión de prescripciones generales y puntos de interés, el CGT también revisará y, en su caso, modificará la vialidad de los tramos que se hace constar en los tramos afectados para un envío correcto de esta a LINCE 3.

En caso de que se observase alguna incidencia que afecte gravemente a la fluidez o/y repercuta negativamente en la seguridad de los participantes o resto de usuarios, comunicará la incidencia emitiendo un informe desfavorable debidamente motivado.

8.8. Plazos para la remisión de informes

Los CGT y la ATGC deberán emitir y enviar su informe a la unidad que se los haya pedido antes del último día hábil con respecto a la fecha de celebración o de inicio de la actividad o, en su caso, en un plazo máximo de 10 días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud de dicho informe.

No obstante, lo anterior, si la petición de informe se hace con una antelación inferior de 24 horas al último día hábil anterior a la celebración o inicio de la actividad, los CGT y ATGC estarán exentos de la emisión del informe.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Si la JPT o unidad que ha hecho la petición no recibe el informe solicitado en el plazo máximo, esta podrá seguir adelante con el procedimiento y dictar la resolución de ordenación especial que estimen más oportuna.

8.9. Resolución de ordenación especial de tráfico e informes de las JPT

La unidad competente emitirá una resolución en la que se dispondrá, conforme a las competencias establecidas en los puntos k) y n) del artículo 5 y artículo 6 de la LSV, la ordenación especial de tráfico y cierres de la vía que procedan y, con ello, se permitirá la ocupación de la vía, haciendo un uso excepcional de la misma.

Tal y como se recoge en el apartado 8.2, se podrá impedir o suspender la celebración de la actividad en vía pública, en caso de que sus participantes estén haciendo un uso excepcional de la vía, si la entidad organizadora no dispone de una resolución de ordenación especial de tráfico que lo apruebe.

Si lo anterior sucediera, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 37 del RGCir, respecto a la posible exigencia de responsabilidad a aquella, todo ello sin perjuicio de la aplicación del **correspondiente** régimen sancionador, en los casos que proceda, cuando quienes participen incumplan la normativa de tráfico y seguridad vial.

La tramitación de un expediente sancionador por incumplimiento de lo dispuesto en una resolución de ordenación de tráfico corresponderá, en todo caso e, independientemente de quien haya aprobado la resolución, a la JPT del lugar donde tenga lugar la comisión de la infracción que se denuncie.

Cuando haya más de una provincia implicada, las JPT no competentes deberán elaborar un informe en el que haga constar si procede aprobar o no la ordenación y, en su caso, las condiciones y prescripciones que sean aplicables para ello. Este informe deberá ser enviado antes del último día hábil con respecto al inicio de la actividad.

Si una JPT no envía su informe a la unidad competente en el plazo establecido para ello o, si este fuera desfavorable, se eliminará la parte de itinerario que corresponda a esa JPT y emitirá la resolución con el resto que hayan informado favorablemente.

Las resoluciones e informes favorables JPT tendrán el siguiente contenido:

- Autorización del cierre de la vía, especificando el espacio cerrado, tipo de cierre que procede en cada tramo de recorrido, así como la regulación general que se aplicará en función de los tipos de cierres establecidos.
- Lugares de inicio y final de los tramos de carretera que serán ocupados, así como carriles o arcenes afectados de estos tramos (grado de ocupación).
- La afección (vialidad) causada al resto de usuario/as ajenos a la actividad y
- Los momentos de inicio y final en los que se permite la ocupación de los tramos para los que se dispone esa regulación.

Corresponde a la unidad competente establecer la regulación final de cada recorrido y, con respecto a esto, se seleccionará:

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- **Cierre dinámico**, cuando proceda este tipo de cierre en todo el recorrido o solo en parte del mismo. De modo que en este tipo de regulación se incluirán todas las prescripciones que, por defecto, se incluyen tanto para cierres dinámicos como estáticos.
- **Cierre estático**, si en ningún tramo procede un cierre dinámico.
- **Abierto al tráfico**, para los casos en los que solamente se ocupe el arcén y no se precise invadir ningún carril de calzada o, en caso de hacerlo, se sea necesario hacerlo en uso exclusivo.

En la resolución se incluyen, por defecto, las prescripciones descritas en los apartados 3), sobre ordenación especial del tráfico, 4) sobre control y orden de la actividad y 5) sobre requisitos de los vehículos participantes que procedan, según el tipo de regulación de tráfico determinado.

Además de estas prescripciones, cada unidad podrá incluir otras prescripciones particulares que serán de obligado cumplimiento y, en todo caso, prevalecerán sobre las que aparecen por defecto.

Para determinar las prescripciones particulares, las JPT se apoyarán en los informes que reciban de los subsectores y CGT. Estos informes no serán vinculantes, sino que se tratará de informes de carácter técnico que ayuden a tomar la mejor decisión final sobre la ordenación que se juzgue más conveniente.

Así pues, cada JPT podrá incluir las prescripciones que estimen oportunas de las enviadas por los subsectores y CGT o añadir las propias, así como crear todos los puntos de interés que crean oportunos.

.

8.10. Motivos para no aprobar la ordenación especial

Se podrá no aprobar la ordenación especial en el caso de que concurran alguna de las siguientes situaciones:

- La entidad organizadora no ha respetado el plazo de antelación mínimo exigido de diez días hábiles con el fin de garantizar una correcta tramitación del expediente.
- Se trate de autopistas o autovías o de carreteras convencionales del grupo A y exista una alternativa viable por otras vías en la que exista una menor afección a la fluidez del tráfico o pueda discurrir por vías o caminos forestales.
- La ocupación de las vías afectadas puede afectar, gravemente, una operación especial de tráfico.
- Se observe que puede provocar una grave alteración de la seguridad o fluidez de la circulación de otras vías cercanas u otros tramos de la misma vía que queden abiertos al tráfico.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- Implique cierres totales de la vía, aislando a una población por no existir una alternativa para acceder a la misma, durante más de cuatro horas.

No obstante, si la no aprobación de la ordenación especial supone un grave perjuicio del interés general ya que se trata de una actividad de gran relevancia social, la unidad competente podrá aprobar la ordenación especial, estableciendo todas las prescripciones que sean necesarias para garantizar la seguridad y disminuir en todo lo posible las afecciones provocadas en la fluidez del tráfico.

8.11. Notificación

La resolución será notificada a la entidad que conste como "solicitante" en los datos generales del expediente y, en su caso, también a quien le represente ante la Administración, a través del correo electrónico que se haga constar.

Además de dicha entidad, la resolución se notificará a los titulares de la vía, así como cualquier otro órgano administrativo que se estime conveniente como la Delegación o Subdelegación de Gobierno de la CCAA o provincia.

TRAZA enviará la notificación a estas otras unidades si se añaden en el apartado correspondiente de la pestaña "resolver".

9. COORDINACIÓN DE LA TRAMITACIÓN DE LA RESOLUCIÓN DE ORDENACIÓN ESPECIAL Y OTROS ASPECTOS DE ESTA INSTRUCCIÓN

La SGGMT será la encargada de coordinar el procedimiento y expedición de las resoluciones, pudiendo modificar para su actualización el apartado 8 de esta Instrucción, así como sus anexos, pudiendo añadir nuevos.

10. DEROGACIÓN Y ENTRADA EN VIGOR

Esta Instrucción entrará en vigor a partir del día siguiente de su firma.

Queda derogado el Escrito Directriz SGGMT 01/20, del 31 de enero de 2020, *Regulación y ordenación del tráfico de cortejos con carruajes para eventos no deportivos de carácter tradicional.*

Firmado electrónicamente por el DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO I. Formulario de comunicación de actividad en vía pública

La información que la entidad organizadora deberá hacer constar para comunicar la celebración de una actividad en vía pública a través de TRAZA u otro medio electrónico, aportando un formulario es la siguiente:

► **Datos generales**

Se hará constar la entidad organizadora del evento que deberá pertenecer a alguno de los grupos reconocidos como interesados en el apartado 8.2 de la Instrucción.

Esta entidad podrá hacer la comunicación por si misma, mediante algún miembro de la misma que anota los datos, o a través de algún de alguna otra entidad que le represente ante la AAPP.

La comunicación de la actividad no requiere tasa para su presentación.

► **Memoria**

Como parte de memoria se hará constar la denominación que identifique la actividad.

El motivo que justifique el interés de público de la actividad. Para este tipo de actividades las opciones que motiven ese interés público serán:

1. Evento de alto valor cultural y arraigo en el lugar de celebración o capacidad de generarlo.
2. Evento de alto valor para la atracción turística o afluencia masiva de personas.
3. Evento declarado fiesta de interés turístico.

Se seleccionarán las opciones 1 ó 2 si la actividad no cuenta con una declaración de fiesta de interés turístico por alguna AAPP, según lo dispuesto en el punto 4 de la Instrucción.

Procederá la opción 1) con preferencia a la 2) si en la actividad prevalece la conservar una tradición popular del lugar frente a su capacidad para generar una afluencia masiva de personas. En todo caso, esto quedará a discreción de la unidad competente, en función del conocimiento que posea de la actividad, sin que ello posea mayor relevancia desde el punto de vista jurídico.

Se encuadrará el tipo de celebración en alguna de las siguientes opciones:

1. Desfile, cabalgata o similar: marchas en formación hechas con fines de exhibir algo que se desea mostrar o poner de manifiesto.
2. Fiesta o feria popular o actividad de fiesta o feria popular: entendidas como eventos culturales o diversiones que se celebran en una localidad en días concretos.
3. Procesión, romería, peregrinación o similar: marchas de colectivos que siguen un recorrido trazado.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

4. Solo desplazamiento de medios y personas hasta el lugar de celebración: para aquellas actividades en las que estos desplazamientos hasta el lugar de celebración no forman parte del núcleo principal de esta, pero resulta imposible hacerlo conforme a lo dispuesto en la legislación de tráfico y seguridad vial.
5. Trashumancia o desplazamiento de animales: aquellas actividades que tengan por objeto traslados estacionales de ganado.

Se identificará a los responsables de seguridad que deberán ser, en todo caso, personas físicas, nunca entidades jurídicas y se incluirá una descripción de los tipos de colectivos o elementos que participan en el evento, indicado un rango de participación. Las opciones para esto serán:

1. Animales de tiro o silla: aquellos que lleven sobre si mismos personas o carga
2. Otros animales que no sean de tiro o silla: los que dentro de la actividad no van a ser utilizados como medio de transporte de personas o carga.
3. Peatones: toda aquella persona que dentro de la actividad se desplaza a pie.
4. Vehículos de tracción animal: aquellos que van arrastrados por algún animal.
5. Vehículos ligeros automotrices: vehículos a motor de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada.
6. Vehículos pesados automotrices: vehículos a motor que superan los 3.500 kg de masa máxima autorizada.
7. Vehículos remolcados: vehículos que van arrastrados por vehículos automotrices.

► **Itinerario**

En el itinerario se definirán los diferentes recorridos que conforman la actividad que pueden ser considerados como cualquier etapa en la que existe una continuidad de desplazamiento dentro de un día natural. Si este desplazamiento continuado empieza un día y finaliza en el siguiente, se definirá de forma separada el recorrido que corresponde a cada día, aunque no exista discontinuidad en el desplazamiento.

Cualquier discontinuidad en el movimiento implicará la definición de un nuevo recorrido y también se definirán recorridos individualizados a los desplazamientos que diferentes colectivos siguen con diferente itinerario para llegar hasta el lugar de encuentro.

En el itinerario solamente será necesario hacer constar los tramos interurbanos de carretera y vías de uso público aptas para la circulación de vehículos a motor, así como travesías.

Para cada recorrido, se definirá la fecha en la que se va a producir la ocupación de esos tramos de vía y en cada tramo se hará constar:

- El kilómetro de inicio y final de cada tramo, así como el momento de paso de lo/as primero/as participantes por ese inicio y de lo/as últimos participantes por el final.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- Si ese tramo será ocupado con desplazamiento lineal sobre la calzada o será un tramo de cruce que une dos partes del recorrido que discurre por vías no aptas para la circulación de vehículos a motor o que su vigilancia y control no corresponde a la DGT.
- Los carriles de la calzada o arcén que se ocupará durante el desplazamiento o estancia en ese tramo, indicando el grado de ocupación.

La unidad competente, posteriormente hará constar el sentido ordinario de los carriles que se van a ocupar, de modo que sea posible identificar si habrá circulación por carriles en sentido contrario al habitual y si el espacio ocupado lo será en exclusiva por lo/as participantes. Si existe uso exclusivo se indicará tramo cerrado y si no lo es tramo abierto.

Además, asociado a cada tramo se podrán indicar puntos de interés en los que se incluirán observaciones sobre recursos y medidas de seguridad que la organización dispondrá en los mismos, así como cualquier otro comentario que sea relevante para un desarrollo adecuado del desplazamiento.

► **Documentos y observaciones**

La entidad organizadora adjuntará una declaración responsable en la que manifieste su compromiso por disponer de personal auxiliar que cumpla con lo establecido por el artículo 143.4) del RGC para encargarse de garantizar la seguridad vial de lo/as participantes de la actividad y resto de usuario/as de la vía.

Para esta declaración responsable, se podrá utilizar el formulario que la SGGMT ha diseñado o uno propio en el que deberá hacer constar la misma información de dicho formulario.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-a157-b827-7533-f65f-87e5-ae58-3f96-bf5b
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Escrito Directriz SGGMT 2022/06

Asunto: *Elaboración de informe por los CGT para eventos deportivos en vía pública*

MOV

1. FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN

Los Centros de Gestión de Tráfico (CGT en adelante) son las unidades a través de las que, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante) suministra información en tiempo real, a los usuarios de las vías, sobre el estado del tráfico en estas, así como de las alteraciones provocadas por los distintos sucesos.

Los eventos deportivos en vías de uso público son uno de los tipos de sucesos que causan alteraciones de tráfico debido a que sus participantes ocupan total o parcialmente la calzada, siendo necesario, por motivos de seguridad, hacer uso exclusivo de ese espacio que van ocupando en la misma.

Así pues, para lograr ese uso exclusivo del espacio ocupado por los participantes de un evento, esta parte de la calzada debe cerrarse al tráfico general de usuarios, creándose obstáculos que interfieren en la circulación ordinaria.

Por este motivo, la SGGMT estima conveniente que los CGT conozcan, con suficiente antelación, cuando y donde se van a celebrar esos eventos deportivos para poder proporcionar una mejor información sobre el estado del tráfico en el área afectada.

Pero además de conocerlos, si tienen la oportunidad de participar en los procedimientos de tramitación que la SGGMT y Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) realizan en esta materia, para la autorización o informe vinculante del evento a comunidades autónomas o entidades locales, también podrán proponer medidas que mejoren la movilidad de los lugares por donde discurre su itinerario.

En la actualidad, la resolución anual de medidas especiales de la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) ya establece la necesidad de que, en caso de la existencia de restricciones a la celebración de eventos deportivos debido al desarrollo de una operación especial de tráfico, los CGT emitan un informe en el que valore una posible interferencia de dicha celebración en el desarrollo de esta.

Así pues, la finalidad de este escrito directriz es incluir a los CGT en los procedimientos de tramitación que la SGGMT y JPT llevan a cabo para, según sea el caso, autorizar o informar con carácter vinculante a la comunidad autónoma o entidad local que le corresponda autorizar.

2. PROPÓSITO DE LA VALORACIÓN

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: . OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

La valoración tendrá como finalidad determinar el grado de afección sobre la fluidez y seguridad de la circulación en las vías del área de celebración del evento y además, si en la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación, existieran restricciones a la celebración de los mismos, también se evaluará una posible interferencia con la correspondiente operación especial de tráfico que vaya a desarrollarse en las vías de dicha área.

Por otro lado, si el CGT tuviera conocimiento de que en esa área, fuera a ocurrir algún otro suceso con capacidad de alterar la vialidad ordinaria[1] que dificultase o impidiese el correcto desarrollo del evento, deberá también informar de esta circunstancia a la unidad tramitadora que le solicite el informe.

Además de lo anterior, el CGT podrá hacer propuestas que mejoren la movilidad del área de celebración como establecer itinerarios alternativos para el resto de usuarios de la vía que se vean afectados por los cierres en calzada, así como señalización, balizamiento o cualquier otra medida de regulación que estime oportuna.

3. PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN

3.1. SOLICITUD DEL INFORME

La solicitud de informe al CGT lo hará la unidad tramitadora (UT en adelante) del evento que, conforme a lo establecido en el Escrito Directriz SGGMT 06/20 será:

- La SGGMT cuando el trámite sea la autorización de un evento con recorrido por más de una comunidad autónoma.
- La JPT del lugar de celebración o de inicio del recorrido, si se trata de informe vinculante para su autorización por una comunidad autónoma o entidad local.

La UT hará la petición para todos los eventos deportivos que vaya a tramitar, según lo dispuesto en el apartado 4 del Escrito Directriz SGGMT 06/20, del 26 de junio de 2020, sobre Tramitación por TRAZA de autorizaciones e informes vinculantes para la autorización de eventos deportivos.

Esta petición se podrá hacer cuando, una vez revisado el expediente, proceda la solicitud de informe a las JPT de paso y, si la unidad tramitadora fuera una JPT, a su Sector/Subsector de la ATGC.

[1] Se apreciarán como tales, los considerados en el diccionario de datos de LINCE 3.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En el caso de que el evento se desarrolle por tramos de carretera afectados por restricciones debido al desarrollo de una operación especial de tráfico, no será necesario hacer una solicitud de informe al CGT adicional a esta para cumplir con lo establecido en el apartado A) del punto 1 de la Resolución anual de Medidas Especiales de la Regulación de Tráfico de la DGT.

3.2. REVISIÓN DEL CGT

Los CGT revisarán los tramos del recorrido que discurran por las provincias donde son competentes según lo dispuesto en el anexo III de la Instrucción 20/TV- 118, del 27 de octubre del 2020, sobre funciones de los CGT (ver anexo I de este escrito).

Esta revisión permitirá que el CGT logre el propósito establecido en el apartado 2 de este Escrito y para ello, el personal encargado de la tramitación del centro podrá consultar toda la información que consta en el expediente de TRAZA y también editar la información relativa al itinerario en los tramos de vía y puntos de interés, con el fin de añadir prescripciones o hacer modificaciones de información errónea.

El proceso de revisión de eventos se apoyará en la "***Jerarquización de la red de carreteras en cuanto a su función en la movilidad interurbana"*** que publicará la SGGMT en el mapa de movilidad[2]. El objetivo será filtrar las peticiones de eventos en función del grado de impacto que pudiera preverse al autorizar un evento en ciertas vías.

De este modo, la red de carreteras estará clasificada en cuatro grandes grupos:

- Grupo A: Formado por vías de circulación que vertebran el territorio y que afección pudiera generar problemas de circulación por el volumen de vehículos que circulan por dicho tramo o por ser la única vía que conecte alguna zona con servicios esenciales del territorio. En general este grupo de vías requerirán que el CGT realice un estudio pormenorizado que ayude a una mejor valoración del impacto que se producirá ante una afección a la vialidad.

Así pues, se valorará la necesidad de preparar desvíos alternativos señalizados, refuerzo de la información a usuarios u otras medidas de regulación y gestión de tráfico, al igual que la realización de planes de señalización específicos. Para este grupo de vías, también se podrá contemplar la posibilidad de apoyo a la operativa por parte de los contratos de medidas de regulación y el contrato de mantenimiento de los Centros de Gestión.

- Grupo B: Formado por vías de circulación cuya repercusión ante una afección a la circulación es menor a las del grupo anterior y que dependiendo de la vialidad, no

[2] http://mapamovilidad.dgt.es/home.htm;jsessionid=C7A11964EFC7BF8BADDD0CFD9180C064

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

requerirían medidas adicionales, aunque puedan ser planteadas. Estas vías tendrán que ser estudiadas para saber el impacto que se produce según la afección a la vialidad o el periodo de tiempo que se haya solicitado.

- Grupos C y D: Formado por vías de circulación que su afección debido a un evento, no influye significativamente en el tráfico rodado.

3.2.1. Modificaciones

Las modificaciones tendrán el fin de mejorar la información geográfica de los tramos de carretera BDC[3] y puntos de interés que, posteriormente TRAZA envía a LINCE.

Así pues, en el caso de los tramos de carretera, el CGT podrá llevar a cabo:

- Corrección de los puntos kilométricos de inicio y final del tramo
- Sentido de circulación habitual de los carriles ocupados teniendo en cuenta que:
  - Si ocupan ambos sentidos de circulación, deberá constar ambos.
  - Si solo se ocupan los carriles de un sentido de circulación, el sentido habitual coincidirá con sentido expresado en los puntos kilométricos de inicio y final de tramo, salvo que los participantes circulen en sentido contrario al habitual.
- Singularidad de tramo coherente con la existencia o no de un uso exclusivo del espacio ocupado en calzada (ver anexo II de este escrito).

En los puntos de interés que se localicen sobre algún tramo de carretera que conste en BDC y no hayan sido señalados en el visor GIS, se comprobará si la localización es la correcta.

3.2.2. Subsanación

Si el CGT observa falta de información que le impida revisar y valorar correctamente el evento, podrá solicitar una subsanación a unidad que le haya solicitado el informe, emitiendo un informe desfavorable y escribiendo en la motivación la información adicional que precisa para valorar correctamente el evento.

3.2.3. Prescripciones

[3] Base de datos de carretera de la DGT

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

El CGT también podrá incluir prescripciones en el informe que tendrán como finalidad:

- Advertir a la unidad tramitadora de otros sucesos que puedan tener lugar en las vías del área y puedan dificultar o impedir el correcto desarrollo del evento, así como posibles interferencias con operaciones especiales de tráfico.
- Establecer medidas que solventen estas dificultades sin que ello suponga modificar la fecha de celebración, como por ejemplo modificación de horarios, itinerario o del espacio ocupado en calzada.
- Hacer propuestas de regulación que mejoren la circulación del resto de usuarios afectados por el evento y en este sentido podrán sugerir:
  - El uso de medios materiales de señalización o balizamiento y lugar de instalación de los mismos.
  - Itinerarios alternativos y lugares donde establecer desvíos obligatorios.

Estas prescripciones podrán ser generales cuando afecten a más un tramo de itinerario o puntuales cuando lo hagan a un tramo o lugar más concreto del tramo. En este caso, se añadirán se incluirán en las observaciones de los puntos de interés ya existentes. Si no existiese y estimase oportuno la instalación de medios de señalización o balizamiento, podrá crear un nuevo punto.

3.3. RESPUESTA DEL CGT AL INFORME

La respuesta podrá ser favorable, con o sin prescripciones o desfavorable.

El CGT enviará una valoración desfavorable cuando en caso de que existan restricciones a la celebración de eventos, se observe que dicha celebración interfiere con el desarrollo de una operación especial de tráfico, así como en el caso de que observe que concurre alguna circunstancia que dificulta gravemente o impide el correcto desarrollo del evento.

También podrá emitir un desfavorable si, a pesar de no existir restricciones, el evento puede causar graves problemas de fluidez del tráfico debido a que, en los horarios de celebración se espera una alta intensidad de tráfico para las vías por donde discurre o interfiere con alguna regulación especial de tráfico, puesta en marcha como consecuencia de otro suceso que afecte a la vialidad del lugar de celebración.

En todo caso, los informes desfavorables deberán ir perfectamente justificados, incluyendo datos de aforos de las vías afectadas, a partir del equipamiento propio de la DGT o solicitados a los titulares de las vías.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Además de motivar adecuadamente el CGT también deberá incluir soluciones alternativas que se puedan adoptar para poder celebrar el evento, como modificación de horarios o de itinerario.

3.4. CARÁCTER DEL INFORME

Las prescripciones que el CGT incluya en su informe no son vinculantes para la UT. Aunque, cuando se trate de un informe desfavorable, esta deberá considerar llevar a cabo las acciones oportunas. Si se estima necesario que el organizador haga alguna modificación, será la UT la encargada de comunicárselo aunque esta afecte a una provincia diferente a la suya.

En todo caso, la UT podrá seguir adelante autorizando o informando favorablemente la celebración del evento, cuando estime que impedir dicha celebración supone un perjuicio mayor al interés general.

Si la circunstancia que concurre no tiene lugar en la provincia de la UT, ésta deberá comunicarle esta circunstancia, pudiendo hacerlo a través de una reiteración voluntaria. En el caso de que haya solicitado modificaciones al organizador, una vez las haga, deberá reiterar informe a todas las JPT que se vean afectadas y, en su caso, también a su subsector.

Cuando la valoración sea positiva, la UT podrá decidir si incluir o no las prescripciones que propone el CGT en su autorización o informe para comunidad autónoma o entidad local.

Si el evento se desarrolla en tramos de carretera afectados por restricciones debido al desarrollo de una operación especial de tráfico, el informe del CGT incluirá la valoración de la posible interferencia conforme al procedimiento recogido en el Escrito Directriz SGGMT 01/19 de autorización o informe favorable excepcional para eventos en vía pública en períodos con restricciones de circulación.

3.5. PLAZOS PARA LA EMISIÓN DEL INFORME

El CGT con carácter general, una vez recibida la petición de informe por parte de la UT, deberá emitir su informe antes de la fecha de inicio del evento y dentro de un plazo máximo de cinco días hábiles, contados a partir de la recepción de la solicitud que podrá ampliar a diez cuando, debido a que están implicadas vías de la red de carreteras del grupo A que requiera la realización de un estudio más pormenorizado.

Conforme a lo expresado en el párrafo anterior, si el CGT necesitase más de cinco días para emitir su informe, avisará a la UT de esta circunstancia a través del medio que estime más

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

oportuno o haciéndolo constar en el apartado de prescripciones de TRAZA, al que tiene acceso dicha unidad.

No obstante lo anterior, en el caso de que reciba esta petición con una antelación inferior a tres días hábiles con respecto a la fecha de inicio del evento, el CGT ya no tendrá la obligación de emitir su informe salvo que se vean implicadas vías de la red de carreteras del grupo A.

La UT por su parte, una vez solicitado el informe, deberá esperar a que el CGT emita su informe un mínimo de cinco días hábiles, salvo que le haya comunicado que precisa más tiempo para ello, en cuyo caso deberá esperar hasta diez días hábiles.

Una vez superados estos plazos, podrá seguir adelante con el trámite aunque no hubiera recibido el informe. En el caso de que no haya podido iniciar el trámite con una antelación superior a cinco días hábiles, no tendrá necesidad de esperar ningún plazo y podrá continuar con la tramitación cuando lo estime más oportuno.

3.6. ENTRADA EN VIGOR

Este Escrito Directriz entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(Firmado electrónicamente)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

JORGE ORDÁS ALONSO

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO





Anexo I. PROVINCIAS ADSCRITAS AL ÁREA DE COMPETENCIAS DE CADA CGT

CGT	LUGAR
Noroeste-Cantabrico	Asturias
	Cantabria
	Coruña, A
	Lugo
	Ourense
	Pontevedra
Norte	Ávila
	Burgos
	León
	Palencia
	Salamanca
	Segovia
	Soria
	Valladolid
	Zamora
Pirineos – Valle del Ebro	Huesca
	Navarra
	Rioja, La
	Teruel
	Zaragoza
Levante	Albacete
	Alicante
	Castellón
	Murcia
	Valencia
Baleares	Formentera
	Ibiza
	Mallorca
	Menorca
Suroeste	Badajoz
	Cádiz
	Ceuta
	Córdoba
	Fuerteventura
	Gomera, La
	Gran Canaria
	Hierro, El
	Huelva
	Lanzarote
	Palma, La
	Sevilla
	Tenerife
Sureste	Almería
	Granada
	Jaén
	Málaga
	Melilla
Centro	Cáceres
	Ciudad Real
	Cuenca
	Guadalajara
	Madrid
	Toledo

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo II. SINGULARIDAD PARA CADA TIPO DE REGULACIÓN DEL EVENTO

SINGULARIDAD	TIPO REGULACIÓN	TCO (no existe uso exclusivo de espacio ocupado)	DIFERENCIA DE TPO DE PASO POR PUNTOS	GRADO DE OCUPACIÓN	TIPO DE OCUPACIÓN
CORTE MÓVIL	DINÁMICO POR CARRETERA	NO	INFERIOR 45 MIN	DOS SENTIDOS	CIRCULACIÓN
CORTE TOTAL	DINÁMICOS POR CARRETERA Y ESTÁTICOS	NO	SUPERIOR 45 MIN	DOS SENTIDOS	CIRCULACIÓN
	PD DINÁMICAS Y MC POR CAMINOS	NO	INFERIOR A 45 MINUTOS	DOS SENTIDOS	CRUCE
ARCÉN CERRADO	TODAS	NO	-	ARCÉN	-
CARRIL DERECHO CERRADO	TODAS	NO	-	TOTAL UN SENTIDO	-
CORTE INTERMITENTE	PD DINÁMICAS Y MC POR CAMINOS	NO	SUPERIOR A 45 MINUTOS	DOS SENTIDOS	CRUCE
ESTRECHAMIENTO CARRIL DERECHO	PD DINÁMICAS Y ESTÁTICAS	NO	-	PARCIAL UN SENTIDO	CIRCULACIÓN
TRANSITABLE CON PRECAUCIÓN	TODAS	SI	-	CUALQUIERA SIN INVASIÓN SENTIDO CONTRARIO	-

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-07-10 10:07:08 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_6YQDYM4IPCNP2S4FJ9EOAKRVFBS9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CIR

Asunto: *Tramitación por TRAZA de autorizaciones e informes vinculantes para la autorización de eventos deportivos*

Escrito Directriz SGGMT 05/20

1. INTRODUCCIÓN Y FINALIDAD

La Ley de Seguridad Vial (LSV en adelante) y el Reglamento General de Circulación (RGC en adelante) disponen que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) será competente para, según sea el caso, autorizar eventos deportivos que utilicen total o parcialmente carreteras estatales o travesías e informar los que utilicen vías de uso público donde la Administración General del Estado tenga atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

Por otro lado, la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (AAPP en adelante), establece el derecho y también la obligación de determinadas personas a relacionarse electrónicamente con las AAPP para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo, así como la obligación de uso por parte de los interesados, de los modelos específicos de presentación de solicitudes que establezcan las Administraciones para determinados procedimientos.

La DGT desarrolla dos tipos de trámites relacionados con los eventos deportivos:

- Autorización del evento deportivo, trámite que lleva a cabo cuando el itinerario de este discurre por más de una comunidad autónoma (CCAA en adelante).
- Informe vinculante para su autorización si el itinerario del mismo no supera el territorio de una CCAA.

En todo caso, la DGT deberá establecer para todo evento deportivo, ya sea en la autorización o en el informe vinculante, los servicios de vigilancia necesarios para garantizar durante su desarrollo, la seguridad de los participantes del mismo y del resto de usuarios de la vía.

La DGT necesita tener una información adecuada de todos los tramos de carreteras y vías por donde discurrirá el evento, para establecer correctamente los servicios de vigilancia, determinando los puntos de interés donde habrá personal, habilitado como auxiliar, y demás recursos para impedir el acceso del resto de usuarios, ajenos al evento, a los espacios del itinerario cerrados al tráfico.

Así pues, para un buen desarrollo del evento deportivo, es necesario que exista una coordinación de las distintas jefaturas provinciales (JPT en adelante) y subsectores de la agrupación de tráfico de la guardia civil (ATGC en adelante) con el organizador, coordinación

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

que se inicia ya en el proceso de autorización y elaboración del informe vinculante del evento.

No debemos entender que solo existe relación entre el organizador del evento deportivo y la DGT para la autorización que emita este organismo, sino también durante el procedimiento de elaboración del informe vinculante para determinar los puntos de interés y recursos de vigilancia y control asociados a cada punto.

Por tanto, dado que existe esa relación de coordinación entre organizadores de eventos y la DGT, esta deberá tener lugar a través de medios electrónicos cuando el organizador sea alguna de las personas obligadas a ello, según lo dispuesto por la citada ley 39/2015.

La DGT, con el fin de dar cumplimiento a este precepto de esta ley ha desarrollado el módulo de eventos deportivos dentro de la aplicación informática TRAZA para llevar a cabo la gestión electrónica de todos los trámites relacionados con la autorización o informe de eventos deportivos en vía pública.

En el caso de los trámites para la autorización o informe vinculante de un evento deportivo, la DGT ha establecido unos modelos específicos para que el organizador le proporcione la información de la memoria de seguridad vial e itinerario con sus puntos de interés. Dichos modelos específicos se obtienen a partir de la aplicación TRAZA que, además, permite cumplir esa obligación de relacionarse electrónicamente con las jefaturas.

Debido a todo lo anteriormente dicho y conforme a lo establecido en los artículos 14 y 66 de la citada ley 39/2015, de 1 de octubre que obligan a determinadas personas al uso de medios telemáticos para relacionarse con la Administración y de los modelos específicos que esta disponga para determinados procedimientos, los organizadores de eventos deportivos deberán proporcionar a la DGT y JPT dependientes del mismo la información, tanto para la autorización de este evento, como para el informe vinculante, a través de la aplicación informática TRAZA.

Este escrito directriz tiene como finalidad establecer el procedimiento a seguir para la tramitación electrónica mediante el módulo de eventos deportivos de la aplicación TRAZA de las solicitudes de autorización o informe vinculante para los eventos deportivos en vía pública.

2. USO DE TRAZA

2.1 REQUISITOS DE LOS EVENTOS DEPORTIVOS

El uso de la aplicación TRAZA será obligatorio para todo evento deportivo al que, según lo establecido en el punto 4 de este escrito directriz, se le exija autorización o informe vinculante de la DGT y su celebración tenga lugar a partir del 16 de marzo de 2020.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2.2 REQUISITOS DE LOS INTERESADOS

Los organizadores y sus representantes ante la Administración deberán introducir los datos de su evento en la aplicación TRAZA para relacionarse electrónicamente con la DGT cuando se trate de:

a. Personas jurídicas.

b. Entidades sin personalidad jurídica.

c. Representantes de algún organizador obligado, según los puntos anteriores, a relacionarse electrónicamente con la DGT.

2.3 REQUISITOS DEL PERSONAL DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Por parte de la Administración, usará obligatoriamente la aplicación TRAZA para relacionarse electrónicamente con los organizadores de eventos deportivos[1]:

- El personal de la DGT tanto de los servicios centrales como de las JPT para tramitar la autorización o informe para su autorización.
- Agentes de la ATGC para establecer las prescripciones particulares, así como los puntos de interés y los servicios de vigilancia y seguridad asociados a cada uno de estos puntos.

2.4 EXENCIONES AL USO DE TRAZA

Estarán exentos de su tramitación por TRAZA, los eventos deportivos cuyo recorrido discurra íntegramente por la Comunidad Foral de Navarra, siempre que su vigilancia y control corresponda a la Policía Foral.

3. UNIDADES IMPLICADAS

3.1 ORGANIZACIÓN DEL EVENTO

- *El **organizador del evento deportivo***, que será el solicitante de la autorización del evento y, a efectos de la Administración, el responsable del cumplimiento con los servicios de vigilancia que le hayan sido atribuidos para control y orden del evento, así como del

[1] Conforme a lo establecido en el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

cumplimiento de las demás prescripciones establecidas en la autorización del evento o informe vinculante de la DGT.

- *El **representante del organizador***. El organizador del evento deportivo podrá presentar la solicitud de autorización directamente o a través de un representante que haya sido expresamente habilitado por el organizador para actuar en su nombre ante la Administración.

  No obstante, aunque el contacto directo con la administración lo mantenga el representante, el organizador nunca perderá la condición de solicitante de la autorización.

- Las ***federaciones deportivas*** podrán actuar como organizadores de un evento y, además, como parte interesada, estarán habilitados para actuar como representantes de otros organizadores cuando se trate de eventos deportivos federados.

  Por otro lado, aunque una federación deportiva no esté representando a un organizador en la solicitud de un evento, dicha federación tendrá acceso a los expedientes de los eventos deportivos cuando el organizador la haya consignado expresamente como federación asociada en la memoria del evento deportivo.

  Todo evento federado habrá de tener, al menos, una federación asociada, pudiendo asociarse más de una.

3.2 TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

- La ***Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología*** (SGGMT en adelante) será la responsable de la tramitación de los eventos que discurran por más de una CCAA.
- Las ***JPT correspondientes a las provincias por donde discurra el itinerario o JPT paso*** serán las encargadas de emitir el informe vinculante para eventos que discurran íntegramente por una CCAA e informar a la SGGMT para la autorización que deba expedir esta unidad.
- Los ***Sectores y Subsectores de la ATGC*** correspondientes a las provincias por donde discurra el itinerario, que informarán a la JPT de su provincia sobre los servicios de vigilancia y las condiciones de seguridad que estimen más oportunas.

  Los Subsectores de la ATGC podrán, a su vez, consultar a los destacamentos de su territorio para que estos revisen el itinerario y los puntos de interés del mismo y, en su caso, añadan o hagan las oportunas correcciones de los establecidos por el organizador.

- Tanto para la autorización como para la elaboración del/de los informe/s vinculante/s de un mismo evento deportivo, habrá una ***unidad DGT coordinadora de trámite*** que, a efectos de la aplicación, constará como unidad de tramitación y será la encargada de:
  - iniciar la tramitación del expediente en cuestión.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- comunicar al interesado las subsanaciones o incidencias que surjan durante la tramitación del expediente tanto en su provincia como en cualquiera del resto de las provincias de paso.
- revisar la coherencia entre los servicios de vigilancia y demás condiciones establecidos por las distintas JPT y unidades de la ATGC correspondientes a las provincias de paso.
- en el caso de informe vinculante, envío de un único informe de evento a la entidad que deba autorizar, en el que se incluirán las prescripciones particulares establecidas por cada una de las JPT de todas las provincias del recorrido.

Las unidades coordinadoras de evento serán:

- Si se trata de un evento a autorizar por DGT, la SGGMT.
- Si se trata de emitir informe vinculante, la JPT del lugar de celebración del evento o, cuando haya más de una provincia, la correspondiente al lugar donde se inicia el evento. Si hubiera más de una etapa con distintas provincias de inicio, será la JPT que corresponda al lugar donde se inicia la primera etapa.

4. REQUISITOS PARA AUTORIZACIÓN O INFORME VINCULANTE

4.1 RELATIVOS A ITINERARIO

Se exigirá autorización o informe vinculante emitido por la DGT a todo evento deportivo que incluya en su itinerario algún tramo de vía con las siguientes características:

- Tramos de carreteras situados fuera de poblado, para circulación lineal o cruce, de carreteras que cumplan la definición dada para las mismas por el artículo 2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, así como travesías.

  Según el mencionado artículo, se entiende por carretera a aquella vía de dominio y uso público proyectada, construida y señalizada fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. De esta definición se excluyen:

  - Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
  - Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.

➢ Tramos de carreteras de circunvalación o variantes de población, entendiendo por:

- Carretera de circunvalación a aquellas que rodean total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.
- Variante de población a la obra que afecta al trazado de una carretera y con la que se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.

➢ Travesías de poblaciones que carezcan de policía local o, disponiendo de esta, no exista variante de población para evitarla.

➢ Vías que no cumplen o están excluidas de la definición de carreteras dadas por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, así como vías y caminos vecinales siempre que estén específicamente pavimentadas y señalizadas para la circulación de vehículos automóviles, situadas fuera de poblado, siempre que puedan ser de uso público por un colectivo indeterminado de usuarios.

No se exigirá la autorización de la DGT o el informe vinculante de las JPT establecido por la LSV para su autorización, a los eventos deportivos en los que en su itinerario solo incluya tramos de alguno de los siguientes tipos de vía, sin ningún cruce a nivel con alguno de los tipos de vías anteriormente considerados:

➢ Vías urbanas que formen parte de la red interior de comunicaciones de una población y travesías que hayan sido sustituidas por una variante de población.

➢ Caminos de servicio y demás vías de carácter vecinal, agrícola o forestal que no estén específicamente pavimentadas y señalizadas para el uso de vehículos automóviles, salvo lo establecido en los apartados siguientes sobre el tipo de evento.

➢ Vías y caminos de uso agrícola, forestal o para cualquier otro uso empresarial que, aun estando específicamente pavimentadas y señalizadas, no sean de uso público, sino que esté reservado a usuarios autorizados, salvo lo establecido en los apartados siguientes sobre el tipo de evento.

➢ Vías o sendas ciclistas físicamente segregadas de la calzada o arcén de alguna de los tipos de vías para los que sí se requiere autorización o informe vinculante de la DGT.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.2 RELATIVOS AL DESARROLLO DEL EVENTO DEPOTIVO

Se exigirá autorización o informe vinculante emitido por la DGT cuando, según el reglamento y normas deportivas que rijan el evento, se pueda ver alterada la fluidez y seguridad de alguno de los tipos de carreteras, travesías o vías de uso público específicamente pavimentadas y señalizadas para circulación de vehículos automóviles.

A estos efectos, se considerará alterada la fluidez y seguridad de dichas vías cuando los participantes durante el desarrollo del evento ocupen la calzada y/o arcén de las mismas de alguna de las siguientes formas:

- Cruce o circulación lineal agrupada, formando una cápsula de seguridad de uso exclusivo, cerrada a usuarios ajenos al evento, exista o no competición cuando lo hagan.
- Circulación lineal por carriles destinados al sentido contrario, exista o no competición cuando lo hagan.
- Desplazamiento individual cronometrado que vaya a ser tenido en cuenta para establecer una clasificación de ganadores, otorgando algún tipo de reconocimiento.

4.3 RELATIVOS AL TIPO DE EVENTO

No se requerirá autorización o informe vinculante para su autorización a aquellos eventos deportivos competitivos en los que se cumpla lo siguiente:

- La competición tenga lugar exclusivamente en vías no específicamente pavimentadas, ni señalizadas para la circulación de vehículos a motor o, que estándolo, no sean de uso público, siempre que no se trate con vehículos automóviles a motor compitiendo.
- Los participantes usen vías pavimentadas y señalizadas específicamente para la circulación de vehículos a motor como lugar de paso, sin que se dé ninguno de los requisitos establecidos en el apartado 4.2, relativos al desarrollo del evento.
- Circulen o crucen por dichas vías pavimentadas de forma neutralizada, sin que se cronometre la duración del desplazamiento por las mismas, respetando normas y señales de tráfico y comportándose como un usuario más de la vía.

En el caso de pruebas deportivas en las que existan vehículos automóviles compitiendo, se exigirá siempre autorización o informe vinculante de la DGT para su autorización, salvo que su desarrollo tenga lugar exclusivamente en vías urbanas que formen parte de la red interior de comunicaciones de una población y travesías que hayan sido sustituidas por una variante de población.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

5. PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN

El procedimiento administrativo para los trámites relacionados con los eventos deportivos que lleve a cabo la DGT seguirá los siguientes pasos:

1º. Solicitud de la autorización al órgano competente para ello

2º. Inicio de tramitación por la unidad coordinadora de la DGT

3º. Solicitud de informes por las JPT de paso

4º. Determinación de los servicios de vigilancia y seguridad para regulación de tráfico en cada punto de interés

5º. Gestión de las incidencias

6º. Autorización o informe vinculante favorable para autorización

7º. Denegación de autorización o informe vinculante desfavorable para autorización

8º. Notificación de la resolución o informe vinculante

9º. Gestión de tráfico de evento tras su autorización o emisión de informe favorable

A continuación se describen las normas y acciones a seguir en cada uno de los pasos por cada una de las unidades establecidas en el apartado 3 de este Escrito Directriz como implicadas.

El procedimiento exacto conforme al cual se ejecutará cada una de dichas acciones estará descrito en los manuales de procedimiento para la introducción de datos y tramitación de cuya elaboración, actualización y publicación se encargará la SGGMT.

5.1 SOLICITUD DE LA AUTORIZACIÓN AL ÓRGANO COMPETENTE

5.1.1 Introducción de la información en TRAZA

El organizador del evento deberá rellenar los formularios de TRAZA correspondientes a datos generales, memoria, itinerario, personal y seguridad y documentos y observaciones, conforme a lo dispuesto en el manual de procedimiento de introducción de datos y las siguientes normas generales.

La información que el organizador aportará en dichos formularios será la siguiente:

- Identificación del organizador y, en su caso, del representante.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Datos del contacto para la DGT durante la tramitación y durante el desarrollo del evento.
- Identificación del director ejecutivo y responsable de seguridad que, en todo caso, deberán ser personas físicas.
- Identificación del evento, estableciendo el tipo de actividad, número de edición, etapas y si discurre íntegramente por territorio español o parcialmente por territorio extranjero.
- Si se trata de un evento federado o no y, en su caso, federación o federaciones que la hayan incluido en su calendario.
- Identificación de los tramos de vías que formen parte del itinerario, indicando para cada tramo:
    - Su lugar de inicio y fin con puntos kilométricos si se trata de tramos de carreteras TRAZA.
    - Tiempo de ocupación del tramo por los participantes indicando el momento de paso del primer participante por el lugar de inicio del tramo y el momento de paso del último participante por el punto final de dicho tramo.
    - Tipo y grado de ocupación de la calzada y/o arcén.
    - Si la parte de la calzada y/o arcén ocupada por los participantes está cerrada a usuarios ajenos o no. El cierre del tramo solamente se referirá al espacio ocupado y, por defecto se considerará que el resto de espacio no ocupado estará abierto al tráfico general de usuarios. En el caso de eventos deportivos dinámicos, se considerará que hay cierre del tramo si se forma una cápsula móvil cerrada en la que no puedan entrar usuarios ajenos al evento.
    - Horarios de inicio y final de cierre en caso de que haya ocupación exclusiva. Si es un evento estático, el inicio y final coincidirá con la instalación de los dispositivos estáticos y si es dinámico con los horarios de paso del bandera roja (inicio) y bandera verde (final).

Los tramos de vía serán tramos de carreteras TRAZA o tramos libres. Solamente se podrán identificar como tramos libres aquellos que correspondan a recorridos por el interior de poblaciones y/o vías que no consten en TRAZA.

Cuando se trate de eventos cuya autorización no corresponda a la DGT, será suficiente con identificar correctamente los tramos de vías que según el apartado 4.1 de este Escrito Directriz, se exigirá autorización o informe vinculante emitido por la DGT.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Puntos de interés en los que la organización contará con personal de protección civil o de la propia organización habilitada como personal auxiliar para realizar servicios de vigilancia y control destinados a evitar que ningún usuario ajeno al evento invada el espacio reservado exclusivamente a los participantes, mientras haya paso de participantes por el mismo.

  Además de colocación de personal auxiliar, también se podrán definir como puntos de interés todos aquellos que el organizador quiera destacar por tratarse de lugares en donde se deba extremar la precaución o en los que habrá algún elemento material de señalización y/o balizamiento, servicios de control de desarrollo deportivo del evento, avituallamiento o servicios sanitarios.

  En cada punto de interés deberá incluirse la siguiente información:

  - Identificación del punto.
  - Localización del punto mediante punto kilométrico si es un punto de tramo de carretera TRAZA que siempre deberá estar ubicado en el tramo del itinerario cerrado al resto de usuarios. Si ello implica instalación de algún dispositivo en otras vías de acceso al tramo, esto se hará constar en el apartado observaciones.
  - Horario de paso por esa localización del primer y último participante.
  - Tipo y cantidad de recursos humanos que serán asignados a esa posición para control de acceso al espacio reservado. Si fuera imposible su cuantificación se hará constar “1”.

  Un punto de interés podrá consistir en un lugar concreto o agregar más de un lugar dentro de un área concreta delimitada, considerándose en este caso que se trata de un punto de interés agregado. En el manual de procedimiento se establecerán los criterios conforme a los cuales se permitirá dicha agregación de lugares próximos.

- Total de personal y demás recursos destinados por la organización a garantizar un desarrollo adecuado de todo el evento.

Además adjuntará los siguientes documentos en el apartado de documentos y observaciones:

- Declaración responsable donde manifiesta que dispondrá de suficiente personal habilitado como personal auxiliar con la formación y aptitud adecuada para el ejercicio de las tareas de control y orden del evento, bajo las directrices que establezcan los agentes de la autoridad encargados de su vigilancia.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Certificado de la federación donde se manifieste que se trata de un evento federado, en el caso de eventos federados que no se encuentren en el calendario de deportes de la DGT como autorizado.
- Reglamento con las normas y reglas deportivas conforme a los cuales se desarrollará el evento.

Además, cuando la competencia de autorización corresponda a la DGT, se adjuntará obligatoriamente:

- Los justificantes de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y accidentes que hayan sido establecidos como obligatorios por la normativa de desarrollo de espectáculos públicos de las CCAA por donde discurra el itinerario o declaración responsable donde manifestará que garantiza que los participantes del evento dispondrán de dichos seguros.

Por otro lado, también se podrá hacer llegar:

- Croquis del recorrido en el que aporte mapas o planos que mejoren la comprensión del itinerario descrito en los formularios de la aplicación, así como esquemas de maniobras a realizar en cruces, glorietas o demás puntos.

5.1.2 Presentación de la solicitud ante órgano competente

Una vez se haya completado la información y adjuntado la documentación necesaria en la aplicación, según se trate de emisión de informe vinculante o autorización, el organizador del evento deberá presentar la solicitud de autorización ante el órgano responsable de su autorización.

Podrá hacerlo directamente o a través de un representante que actúe en su nombre ante la Administración. En todo caso y a efectos de la Administración, la entidad organizadora del evento constará como solicitante de la autorización y será quien, finalmente, conste como titular de la misma.

Presentación ante la DGT

Si la autorización corresponde a la DGT, la solicitud será presentada telemáticamente a través de la aplicación. Esta presentación requiere el pago y obtención del número correcto

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

de la tasa I.4 para permisos de carácter temporal, así como disponer de un certificado digital válido.

Presentación ante otras administraciones

Si la autorización corresponde a otro órgano de CCAA o Administración Local, deberá generar y descargarse de la aplicación el formulario correspondiente al impreso de solicitud TRAZA que contiene el número de SIMU en la parte superior. Este formulario se unirá al resto de documentación requerida por este órgano y lo presentará todo a través del medio que éste haya dispuesto para ello.

El trámite de elaboración de informe vinculante para la autorización del evento no requiere el pago de ninguna tasa a la DGT, sin perjuicio de la que exija el órgano competente para su autorización.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

5.2 INICIO DE TRAMITACIÓN POR UNIDAD COORDINADORA DE LA DGT

5.2.1 Momento de inicio

El trámite relacionado con eventos deportivos que proceda será iniciado por la unidad coordinadora de acuerdo a lo siguiente:

- La SGGMT, cuando se trate de un trámite de autorización, tan pronto reciba la solicitud telemática a través de la aplicación TRAZA.
- La JPT del lugar de celebración o de inicio del recorrido, si se trata de informe vinculante, cuando reciba la solicitud correspondiente del órgano encargado de autorizar el evento, reutilizando la SIMU rellenada por el interesado.

5.2.2 Revisión del expediente

La unidad coordinadora, antes de proceder a la solicitud de informes a las JPT de paso, revisará que los formularios de TRAZA correspondientes a la "memoria" y "documentos y observaciones" estén correctamente rellenados conforme a lo dispuesto en el apartado 5.1.1 y el manual de procedimiento para la introducción de datos en TRAZA.

Además, cuando se trate de informe vinculante, la unidad coordinadora comprobará si el organizador ha introducido correctamente los tramos de carretera de su provincia de modo que, ningún tramo de carretera TRAZA ha sido introducido como tramo libre.

5.3 SOLICITUD DE INFORMES POR LAS JPT DE PASO

Una vez comprobado que todo está correcto, la unidad coordinadora correspondiente asignará la regulación de tráfico que proceda a cada etapa y hará las peticiones de informe a todas las JPT de las provincias por donde discurra el itinerario y, si la unidad coordinadora es una JPT, a su Sector/Subsector de la ATGC.

Las JPT de paso que reciban una solicitud de informe por parte de la unidad coordinadora deberán comprobar, para su provincia, si el organizador ha introducido correctamente todos los tramos de carretera TRAZA y ninguno de ellos lo ha sido como tramo libre.

Una vez comprobado que todo el recorrido está correcto, solicitarán informe a los subsectores de la ATGC de su provincia.

Además de los subsectores, también pedirán informe cuando se trate de autorización por la DGT a:

- Los titulares de carreteras por donde discurra el itinerario que correspondan a su provincia.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Los ayuntamientos de las localidades de paso siempre que se incluyan vías urbanas, travesías sin variantes o, si dicho ayuntamiento dispone de policía local, también se le pedirá informe si incluye variantes de población o carreteras de circunvalación.
- Las consejerías de medio ambiente o departamentos similares cuando se incluyan vías o caminos que atraviesen parques naturales, forestales o cualquier otro terreno cuya gestión sea de su competencia.

5.4 DETERMINACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD PARA REGULACIÓN DE TRÁFICO EN CADA PUNTO DE INTERÉS

Cada sector o, en su caso subsector, a petición de su JPT, deberá establecer las prescripciones generales y particulares a cumplir por los organizadores y participantes del evento que estime oportunas para garantizar la seguridad de las vías afectadas por el evento, así como los servicios de vigilancia para todo el evento y puntos de interés concretos en los que deberá disponerse personal y demás recursos que garanticen la no invasión del espacio cerrado al tráfico para uso exclusivo de los participantes.

Para ello cada sector/subsector deberá emitir un informe que estará dividido en dos partes:

- Una con las prescripciones generales y particulares a aplicar a las vías que formen parte del itinerario y resto de vías que se puedan ver afectadas.
- Otra en la que establezca los puntos de interés de cada tramo de carretera, con el personal dispuesto por la organización y los agentes de la autoridad que serán asignados para garantizar un cierre correcto del espacio a ocupar por los participantes.

Los sectores/subsectores podrán solicitar a sus destacamentos la revisión del expediente para la elaboración del informe con los documentos que lo componen.

5.4.1 <u>Contenido del documento de puntos de interés</u>

El documento de puntos de interés consistirá en la relación de lugares concretos de cada tramo de recorrido en los que deberá haber personal habilitado como auxiliar, agentes de la ATGC y, en su caso, de otras autoridades realizando servicios de vigilancia y control destinados a garantizar que no haya invasión del espacio cerrado al tráfico para uso exclusivo de los participantes, mientras dure dicho cierre.

Todo punto de interés deberá estar siempre asociado a una localización concreta de un tramo de carretera TRAZA o tramo libre del itinerario aunque la posición del personal o dispositivos para garantizar ese cierre están situados en otras vías o lugares de acceso.

El organizador hará una propuesta de puntos de interés, con el personal que vaya a aportar habilitado como personal auxiliar o agentes de la autoridad que no sean agentes de la ATGC.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

A la propuesta hecha por el organizador, cada sector/subsector establecerá los puntos en los que asignará agentes para hacer la regulación del tráfico

Este documento de puntos de interés se descargará como un anexo independiente de la autorización o informe vinculante total de todo el evento, para facilitar su consulta, pero en todo caso formará parte de la autorización y las prescripciones contenidas en el mismo son de obligado cumplimiento para el organizador.

5.4.2 ***Revisión y elaboración del informe general y del documento de puntos de interés***

Para la elaboración del documento de puntos de interés cada subsector y, en su caso, el destacamento correspondiente revisará lo siguiente:

- Si el organizador aporta suficiente personal y seguridad para todo el evento en la pestaña de “Personal y Seguridad”.
- Los tramos de paso del recorrido e información de estos relativa a horarios de paso, cierre y ocupación de la vía que conste para cada tramo.
- La propuesta de puntos de interés hecha y la información contenida sobre localización, horarios de paso y recursos asignados para la vigilancia y el control de cada punto.

La unidad de la ATGC que lleve a cabo esta revisión podrá modificar o añadir según corresponda o lo estime oportuno:

- La localización de los puntos de interés si el organizador no lo ha hecho correctamente.
- Recursos adicionales a los establecidos por el organizador en cada punto de interés.
- Puntos de interés adicionales a los establecidos por el organizador con los recursos que procedan.
- Puntos fijos donde se situarán los agentes de la ATGC.

Antes de añadir recursos adicionales a los puntos de interés para que estos sean provistos por el organizador, si el sector/subsector observa que no se están aportando suficientes para todo el evento, podrá notificar una incidencia a la JPT, informando desfavorablemente. Si la JPT lo estima oportuno, podrá enviársela al organizador para que aporte más personal.

5.4.3 ***Prescripciones particulares para el informe general***

Cada sector/subsector deberá indicar en cada etapa del evento el número de agentes diferentes de su unidad a cada una y, además, incluirá una prescripción particular en el informe con el número de agentes diferentes a asignar a todo el evento con el texto:

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

"Esta unidad destinará un total de XX agentes para el acompañamiento de los participantes del evento".

Si un subsector no va a destinar ningún agente para acompañamiento o vigilancia de un punto, simplemente reflejará una prescripción particular con el siguiente texto:

"Esta unidad no destinará ningún agente para el acompañamiento de los participantes, sin perjuicio de las labores de vigilancia y control de tráfico que pueda realizar antes de su inicio o durante la celebración del mismo para garantizar un desarrollo seguro del mismo".

Si se hubiera establecido un dispositivo de seguridad especial con agentes de la ATGC de unidades que no pertenecen a ninguna de las provincias de paso del evento, el subsector o sector que corresponda a la provincia de inicio de todo el evento dejará constancia de este hecho añadiendo como prescripción particular:

"*Los participantes del evento irán acompañados por un dispositivo especial de seguridad compuesto por XX agentes de la ATGC*".

Deberán añadir como prescripciones particulares aquellas que, conforme a la instrucción de regulación de tráfico pertinente, solamente sean de cumplimiento si se reflejan en el informe.

En el caso de eventos que requieran un cierre prolongado de calzada de una carretera y se estime oportuno habilitar puntos de cruce o tramos de paso a usuarios ajenos, siempre que se den condiciones de seguridad suficientes, se hará constar como prescripción general esta circunstancia y, además, siempre que sea posible, se determinarán exactamente los puntos o tramos de paso. Estos puntos o tramos de paso irán asociados a puntos de interés como punto cruce o inicio de tramo de paso y se hará constar la señalización y regulación que corresponda.

5.5 GESTIÓN DE INCIDENCIAS

Las incidencias relacionadas con la tramitación de la autorización e informes vinculantes para su autorización serán gestionadas según lo establecido en el manual de procedimiento de tramitación correspondiente en los siguientes casos:

5.5.1 Falta de SIMU o solicitud telemática de autorización

Se enviará un oficio de subsanación directamente al organizador a través de correo electrónico, según los modelos dispuestos para ello por la SGGMT. Las unidades que deben enviar este oficio serán

- La SGGMT cuando se trate de una autorización de evento deportivo.
- La JPT que reciba la solicitud de informe vinculante del órgano encargado de autorizar.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En el caso de que los organizadores presenten su solicitud de autorización de evento deportivo a una JPT, esta enviará la documentación a la SGGMT, para que haga la subsanación correspondiente.

5.5.2 Introducción de datos incorrecta en TRAZA

Cuando el organizador no introduzca los datos conforme a lo establecido en el manual de procedimiento para la introducción de datos, se harán las siguientes subsanaciones:

- La unidad coordinadora de trámite, según sea el caso, antes de la petición de informes al resto de unidades de paso, cuando detecte defectos en los apartados de "memoria" o "documentos y observaciones".
- La JPT de paso correspondiente, enviándola al organizador a través de la unidad coordinadora, antes de la petición de informe a su subsector o, si fuera el caso, a los titulares de vía de su provincia, cuando observe que ha habido introducción de tramos de carretera TRAZA como tramos libres.

5.5.3 Insuficientes medios personales y materiales para vigilancia y control

Los sectores/subsectores de la ATGC correspondientes, podrán notificar incidencias a su JPT, emitiendo informe desfavorable cuando observen que el organizador no ha dispuesto suficientes medios personales o materiales para la vigilancia y control de todo el evento.

En el caso de que solo se observen deficiencias de personal en los puntos de interés, pero observe suficientes medios personales para todo el evento, podrán hacer las modificaciones que estimen oportunas sin necesidad de requerir al organizador previamente.

La JPT que reciba la incidencia, si lo estima oportuno, podrá hacerlo llegar al organizador a través de la unidad coordinadora, mediante la notificación de una incidencia.

5.5.4 Incidencias por informes desfavorables de un titular de vía

Las JPT que reciban un informe desfavorable de un titular de vía deberán notificarlo inmediatamente a la SGGMT como incidencia. Esta unidad, si lo estima oportuno, se lo hará llegar al organizador.

Los informes desfavorables de un titular de vía, en ningún caso, serán vinculantes para la JPT de paso que deberá evaluar la viabilidad del evento y emitir su informe para la entidad encargada de autorizar conforme a criterios de seguridad vial.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

5.5.5 *Otras incidencias*

Los errores de información de los tramos y puntos de interés relativos a su localización, podrán ser corregidos directamente por las JPT o los agentes de la ATGC que estén revisando el expediente.

Si la corrección implica una modificación de itinerario o inclusión de tramos que el organizador no había incluido, el sector/subsector y/o la JPT deberá generar la correspondiente incidencia para que el organizador lo corrija.

5.5.6 *Reiteración de informes*

Las unidades coordinadoras de trámite y las JPT reiterarán informes, a las unidades afectadas, cuando se dé alguno de los siguientes casos:

- Error en el envío previo de informe, cuando se tuviera constancia de un error de envío de una petición inicial de informe.
- Plazo cercano a la expiración, cuando falten dos días hábiles para terminar el plazo dado a la unidad correspondiente para la emisión de su informe.
- Voluntaria, si ha habido cambios en el expediente hechos a petición del organizador ya sea para resolver una incidencia que le hubiera sido notificada previamente o por cambios que voluntariamente quiera hacer.

  En estos casos, antes de solicitar la reiteración del informe deberá conocerse el motivo de esta y hacer constar cuales han sido las modificaciones realizadas en el expediente.

5.6 AUTORIZACIÓN O INFORME VINCULANTE PARA AUTORIZACIÓN

5.6.1 *Elaboración de informe por las JPT de paso*

Las JPT de paso elaborarán el informe para su envío a las unidades coordinadoras cuando, una vez subsanadas todas las incidencias, reciban los informes que hayan solicitado a su sector/subsector y, en su caso, a los titulares de vías y terrenos de paso.

Cada JPT de paso, en su informe para la unidad coordinadora incluirá:

- Las prescripciones que estimen oportunas del informe del sector/subsector correspondiente. Estas prescripciones podrán ser incluidas con el mismo texto redactado por éste o bien, en caso de que estime oportuno o sea necesario hacer modificaciones, deberá generar una nueva prescripción en la que podrá conservar la parte del texto original que considere adecuado.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Cuando el sector/subsector haya determinado acompañamiento por agentes de su unidad, las JPT incluirá en su informe la prescripción general, sin incluir el número de agentes concretos que irán:

  "El evento irá acompañado de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil".

Si además, hubiese informe de los titulares de carreteras o terrenos, añadirá una prescripción indicando las entidades que han enviado informe y las que no e incluirá:

- Tramos de carreteras donde se observen deficiencias que obliguen a tener una precaución especial a los participantes del evento.
- Avisos a inspectores de la carretera o terreno para revisión previa y/o posterior del evento sobre el estado de los mismos.
- En el caso de los ayuntamientos, prescripciones que estos añadan relativa a servicios de vigilancia concretos o medidas a tomar durante el paso de los participantes por dicho ayuntamiento.
- Con carácter general, todas aquellas prescripciones particulares que difieran o no puedan ser asimiladas a las que ya incluye como generales la autorización que emite DGT.

5.6.2 Singularidad de tramo

Para poder emitir el informe, cada JPT de paso deberá antes señalar la singularidad que corresponda a cada tramo.

Para ello se tomará como referencia la siguiente tabla:

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

SINGULARIDAD	TIPO REGULACIÓN	TCO	TIPO DE OCUPACIÓN DE TRAMO	GRADO DE OCUPACIÓN	TIPO DE OCUPACIÓN
CORTE MÓVIL	DINÁMICO POR CARRETERA	NO	INFERIOR 45 MIN	DOS SENTIDOS	CIRCULACIÓN
CORTE TOTAL	DINÁMICOS POR CARRETERA Y ESTÁTICOS	NO	SUPERIOR 45 MIN	DOS SENTIDOS	CIRCULACIÓN
	PD DINÁMICAS Y MC POR CAMINOS	NO	INFERIOR A 45 MINUTOS	DOS SENTIDOS	CRUCE
ARCÉN CERRADO	TODAS	NO	-	ARCÉN	-
CARRIL DERECHO CERRADO	TODAS	NO	-	TOTAL UN SENTIDO	-
CORTE INTERMITENTE	PD DINÁMICAS Y MC POR CAMINOS	NO	SUPERIOR A 45 MINUTOS	DOS SENTIDOS	CRUCE
ESTRECHAMIENTO CARRIL DERECHO	PD DINÁMICAS Y ESTÁTICAS	NO	-	PARCIAL UN SENTIDO	CIRCULACIÓN
TRANSITABLE CON PRECAUCIÓN	TODAS	SI	-	CUALQUIERA SIN INVASIÓN SENTIDO CONTRARIO	-

5.6.3 Emisión del informe vinculante único

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

La JPT coordinadora del trámite podrá emitir el informe global único cuando haya recibido los informes de todas las demás JPT de paso y de su sector/subsector de la ATGC o, en su caso, se haya cumplido el plazo para su recepción.

Las prescripciones particulares de cada JPT de paso serán añadidas sin ninguna modificación. No obstante, si las prescripciones establecidas por dos JPT diferentes fueran de imposible cumplimiento para el organizador debido a que existe incompatibilidad entre ellas, se pondrá en contacto con las JPT implicadas para que hagan los cambios necesarios para hacerlas compatibles de cara al organizador.

5.6.4 Autorización del evento por DGT

La SGGMT emitirá la autorización del evento, cuando corresponda, una vez haya recibido los informes de las JPT de paso o, en su caso, se haya cumplido el plazo para su recepción.

5.7 DENEGACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN O INFORME VINCULANTE DESFAVORABLE PARA LA AUTORIZACIÓN

Procederá la denegación de la autorización por la SGGMT o emisión de un informe vinculante desfavorable por parte de una JPT que impida su celebración en una provincia cuando:

- El organizador no haya subsanado o resuelto favorablemente la incidencia comunicada.
- La JPT o el sector/subsector de la ATGC reciba la petición de elaboración del informe cuando falten menos de diez hábiles para el inicio del evento y le resulte imposible valorar adecuadamente toda la información aportada.
- Se celebre en fechas restringidas para la celebración de eventos y no cumpla las condiciones establecidas para que el DGT pueda permitir, excepcionalmente, su celebración.
- En el caso de eventos que no figuren en el calendario o, si figuran aprobados con incidencias, se prevea un posible problema de movilidad o seguridad por falta de agentes de la ATGC para la vigilancia y control en una provincia, debido a una excesiva concurrencia de eventos para la fecha y lugar de celebración.

En el caso de un evento de más de una provincia cuya autorización no corresponda a la DGT, si alguna de las JPT de paso no emite un informe final favorable, pero las restantes sí, la unidad coordinadora del trámite hará los cambios oportunos del itinerario para eliminar los tramos de la/s provincia/s de informe/s desfavorable/s.

El informe global para todo el evento, solamente será desfavorable cuando los informes vinculantes de cada JPT de paso sean definitivamente desfavorables.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

5.8 NOTIFICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN O INFORME VINCULANTE

Las JPT de paso, una vez finalizado su informe, lo enviarán a RELE para su firma y TRAZA, automáticamente lo enviará a la unidad coordinadora de trámite.

Las JPT de inicio coordinadoras del trámite, harán un único informe para todo el evento en el que plasmarán las prescripciones particulares de su provincia y las prescripciones del resto de JPT de paso. Este informe único lo enviará a RELE, previa selección de la entidad competente para autorizar y TRAZA le enviará una copia de este informe tanto a la entidad encargada de autorizar, como al organizador del evento.

La SGGMT emitirá la autorización cuando haya recibido el informe de todas las JPT de paso o, en su caso, haya pasado el plazo de envío.

Cada JPT y unidad de la ATGC podrá consultar en TRAZA los eventos que han sido autorizados o para los que ha habido informe vinculante favorable para cada provincia por fecha de celebración.

Tanto el informe vinculante de todo el evento, como las autorizaciones y documento de puntos de interés, con los servicios de vigilancia asociados a cada uno, una vez emitidos, estarán disponibles para su consulta y descarga por el organizador, JPTs y unidades de la ATGC.

El cumplimiento de estos servicios de vigilancia y control es obligatorio para el organizador ya que dicho documento es un anexo de la autorización o informe vinculante para su autorización de todo el evento.

5.9 GESTIÓN DE TRÁFICO TRAS SU AUTORIZACIÓN O EMISIÓN DE INFORME FAVORABLE

Una vez emitida la autorización o informe vinculante global de evento único, la unidad coordinadora enviará el evento a INCITAR para su inclusión como previsión en LINCE.

Los CGT correspondientes a la provincia de inicio del evento o cada etapa serán los encargados de hacer el seguimiento de su desarrollo y transformar la previsión en acontecimiento cuando reciban el aviso de su inicio por parte del organizador o tengan constancia de su inicio a través de otros medios.

6 AUTORIZACIÓN O INFORME EXCEPCIONALMENTE FAVORABLE

6.1 REQUISITOS

En el caso de los eventos deportivos que precisen autorización de la DGT o informe vinculante de las JPT para su autorización y cuya celebración tenga lugar en una fecha o

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

lugar con restricciones será posible autorizarlo o informarlo excepcionalmente favorable si se cumple que:

- Figuran en el calendario de eventos deportivos de la DGT como aprobados.
- No alteran la fluidez de la circulación de las vías en las que se prevé un aumento significativo de los desplazamientos durante los momentos en los que ello tenga lugar.
- No requieran acompañamiento de agentes de la ATGC o, en caso de requerirlo, ello no suponga un menoscabo de los servicios de vigilancia que estuvieran asignados al seguimiento de la operación especial de tráfico que se desarrolle.

Estarán exentos de esa autorización o informe excepcional favorable aquellos eventos deportivos que, a pesar de precisar autorización de la DGT o informe vinculante de las JPT para su autorización, cumplan los requisitos establecidos para ello en la resolución anual de la DGT de medidas especiales de la circulación: Pruebas deportivas federadas que puntúen para campeonatos, copas o análogos de nivel internacional, nacional o autonómico que figuren aprobados sin incidencias en el calendario de eventos de la DGT.

En el caso de los eventos exentos, el informe será emitido conforme a lo establecido en el apartado 5.

6.2 COMPETENCIAS

Cada una de las JPT del recorrido del evento afectada por la restricción, en el caso de eventos que no superan el territorio de una CCAA y la SGGMT cuando el evento discurra por más de una CCAA.

6.3 TRAMITACIÓN DEL INFORME VINCULANTE PARA EVENTOS DE FECHAS RESTRINGIDAS

6.3.1 Inicio del trámite

El informe excepcionalmente favorable será tramitado por cada una de las JPT del recorrido del evento afectado por las restricciones, que será iniciado de oficio cuando reciban la petición habitual de informe vinculante para su autorización.

En estos casos, la tramitación del informe seguirá los mismos pasos establecidos en el apartado 5 según sea JPT coordinadora o de paso, aunque antes de hacer la petición a su Subsector, deberá comprobar que el evento consta en el calendario de eventos de la DGT correctamente autorizado o autorizado con incidencias.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

6.3.2 Petición de informes a CGT y Subsector de ATGC

Si consta en el calendario, la JPT afectada solicitará informe al Subsector a través de la aplicación y además, enviará un correo electrónico al CGT que corresponda por adscripción con la petición para que elabore el informe pertinente, adjuntando el itinerario y el reglamento del evento que podrá descargar de la pestaña de "documentos y observaciones".

6.3.3 Elaboración de informe por Subsector

El Subsector, cuando reciba la petición de informe de la JPT, si estima que el evento puede ser celebrado en condiciones adecuadas de seguridad, sin menoscabo de los servicios de vigilancia que tuvieran disponibles para la operación especial de tráfico que vaya a desarrollarse, informará favorablemente su celebración tal y como se indica en el apartado 5 de este escrito, haciendo constar la prescripción particular específica:

"*Este Subsector, a pesar de la restricción establecida por la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación, estima que el evento puede ser, excepcionalmente, informado de manera favorable"*.

Si no lo estima viable, informará desfavorablemente, pero haciendo constar en el motivo si es posible hacer alguna subsanación al organizador para hacerlo viable.

6.3.4 Elaboración de informe por CGT

El CGT cuando reciba la petición del informe de una JPT para el evento deportivo afectado por restricciones, elaborará un informe en el que hará constar:

- Si el evento se celebra en un momento en el que se espera ya un aumento apreciable de la intensidad de los desplazamientos ordinarios de toda su zona o área de afección.
- Si el lugar de celebración incluye alguna carretera o territorio muy cercano a carreteras en donde habrá un aumento de los desplazamientos.
- Si la celebración puede interferir en las medidas especiales de regulación previstas para mejora de la seguridad y fluidez del tráfico de su área de adscripción y si esa interferencia perjudicará o no la puesta en marcha y desarrollo de esas medidas.
- En caso de que no se observe interferencia, el CGT podrá incluir las medidas de regulación, ordenación y señalización temporal de tráfico que estime más adecuados para la seguridad de los participantes del evento y resto de usuarios.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Si se aprecia interferencia lo hará constar, añadiendo posibles medidas de regulación, ordenación y señalización temporal que hagan desaparecer o convierta en inapreciable dicha interferencia, o al menos la minimice.

Una vez elaborado el informe, el CGT lo enviará a la JPT que se lo haya pedido por correo electrónico.

6.3.5 Elaboración de informe favorable por JPT

La JPT, una vez haya recibido los informes del Subsector y del CGT, si los dos son favorables, podrá expedir, a través de TRAZA, un informe favorable, haciendo constar como prescripción particular:

"*A pesar de la restricción establecida por la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación, se informa favorablemente su celebración en la provincia de (…) con carácter excepcional por cumplir con los requisitos establecidos en dicha resolución para ello.*"

Además, también podrá incluir como prescripciones particulares, las que estime oportunas de las establecidas por el CGT en su informe.

6.3.6 Elaboración de informe desfavorable por JPT

Procede la emisión de un informe desfavorable si:

- El evento no consta como aprobado, con o sin incidencias, en el calendario de eventos deportivos de la DGT. En este caso, la JPT ya no pedirá ningún informe y lo informará desfavorablemente poniendo como motivo:
  "*El evento no se puede celebrar en la fecha de celebración previsto debido a que, conforme a lo establecido en la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación, existe una restricción a la celebración, no siendo posible informarlo favorablemente de forma excepcional ya que no cumple el requisito de figurar en el calendario de eventos deportivos de la DGT*".
- Si el Subsector y/o el CGT informan desfavorablemente, salvo que hagan constar posibles modificaciones del expediente o condiciones de celebración del mismo que solventen los problemas de movilidad o seguridad y haga viable la celebración del evento.

6.4 TRAMITACIÓN DE AUTORIZACIÓN DE DGT PARA EVENTOS DE FECHAS RESTRINGIDAS

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En este caso, la SGGMT como unidad coordinadora se encargará de verificar si el evento está afectado por alguna restricción y en caso de que así sea comprobará si consta en calendario. Si no figura en el calendario, la denegará por incumplimiento del requisito para la concesión de la autorización excepcional.

Si el evento está en calendario, seguirá adelante con la petición de informe a las JPT de paso y también se encargará de solicitar el informe al CGT.

Las JPT de paso y Subsectores tramitarán los informes solicitados siguiendo todo lo dispuesto en el apartado 5 para eventos cuya autorización corresponda a la DGT.

A la vista de los informes recibidos de las JPT y CGT, la SGGMT emitirá la autorización excepcional o denegará la autorización según lo estime.

7 PLAZOS DE TRAMITACIÓN

7.1 INICIO DE TRAMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN O INFORMES VINCULANTES PARA LA AUTORIZACIÓN

Solamente se tramitarán solicitudes de autorización o informes vinculantes para eventos que vayan a ser celebrados en períodos para los que la DGT ya hubiera aprobado y publicado en el BOE medidas especiales de circulación.

La unidad coordinadora de un evento que reciba una petición de informe vinculante o, en su caso, autorización no iniciará el trámite en TRAZA sino que remitirá un informe desfavorable o denegación haciendo constar que:

"*No es posible informar favorablemente la autorización*[2] *de este evento debido a que, la Dirección General de Tráfico aún no ha aprobado la resolución anual por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año (…) y por tanto, no es posible determinar si la fecha prevista para la celebración de ese evento estará afectada por alguna restricción de circulación*.

No obstante, una vez se haya publicado dicha resolución, esta unidad podrá reconsiderar dicho informe desfavorable".

Una vez se haya publicado la resolución de medidas especiales, la unidad coordinadora retomará de oficio la tramitación del informe solicitado y en todo caso, deberá tener en cuenta que, si se trata de un evento que no figura aprobado sin incidencias en el calendario de la DGT para esa fecha, podrá informar desfavorablemente si se prevé una concurrencia excesiva de eventos para esa provincia y fecha.

[2] Si se trata de una solicitud de autorización a la SGGMT, la prescripción iniciará con el texto*: "No es posible la autorización de este evento…"*

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

De lo anterior quedarán exentos los eventos cuya celebración tenga lugar durante el mes de enero. En este caso, tanto las JPT como la SGGMT podrán iniciar la tramitación del informe vinculante o de la autorización cuando quede menos de un mes para la fecha de inicio del evento.

Si la emisión de la resolución de medidas especiales se retrasara, afectando a los plazos de tramitación de eventos a celebrar en los meses de febrero o marzo, la unidad coordinadora podrá retomar la tramitación de oficio si ya hubiera algún calendario publicado.

Además de lo anterior, en el caso de eventos que no figuren en el calendario o figuren como aprobados con incidencias, la unidad coordinadora también podrá suspender la tramitación de un evento cuando la fecha de petición del informe vinculante o autorización se haga con una antelación superior a los cuatro meses de inicio del evento.

En este caso, la motivación del informe desfavorable o no autorización será:

"*No es posible informar favorablemente la autorización*[3] *de este evento debido a que, con tanta antelación, esta unidad no puede valorar correctamente la posible existencia de problemas de movilidad o seguridad por falta de agentes de la ATGC para la vigilancia y control en una provincia.*

No obstante, cuando queden menos de (…)[4] *esta unidad podrá reconsiderar dicho informe desfavorable".*

7.2 EMISIÓN DE INFORMES

Conforme a lo dispuesto en la actual legislación en vigor de procedimiento administrativo, el plazo de emisión de informes será de 10 días hábiles, contados desde el momento en que la unidad pertinente reciba la petición de informe. No obstante, la propia legislación prevé la posibilidad de ampliar el plazo si el cumplimiento del resto de los plazos de procedimiento lo permite.

En el caso de los eventos deportivos, el Reglamento General de Circulación dispone como plazo mínimo de presentación de la solicitud de autorización ante el órgano competente para ello de 30 días de antelación al inicio del evento en cuestión.

Por tanto, no será posible suspender la emisión del informe hasta un máximo de 3 meses, tal y como se dispone para los informes preceptivos, si se quiere garantizar que todos los organizadores puedan obtener su autorización antes del inicio del evento, sin discriminación alguna de aquellos que presenten su solicitud en un plazo mayor al mínimo exigido.

[3] Si se trata de una solicitud de autorización a la SGGMT, la prescripción iniciará con el texto*: "No es posible la autorización de este evento…"*

[4] El plazo mínimo para reiniciar la tramitación la establecerá la unidad de coordinación lo considere apropiado, aunque en ningún caso podrá ser inferior a un mes".

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Así pues, con objeto de que se pueda garantizar la emisión correcta de los informes, sin que surjan discriminaciones, los plazos máximos para ello serán:

- Los sectores o subsectores de la ATGC, 10 días hábiles para la emisión de su informe.
- Las JPT de paso, 10 días hábiles para enviar su informe a la JPT de inicio para la tramitación de un informe vinculante y 15 días hábiles cuando se deba enviar el informe a la SGGMT.
- Los CGT, en el caso de informe para la permitir su celebración excepcional, deberán emitirlo en un máximo de 10 días hábiles.

Tanto las JPT, como los sectores o subsectores deberán disponer de al menos, 10 días hábiles para la emisión de su informe. Así pues, en caso de que no dispongan de ese plazo mínimo, podrán emitir un informe desfavorable, motivado de la siguiente manera:

"Esta unidad informa desfavorablemente la celebración del evento debido a que no dispone del plazo mínimo de 10 días hábiles establecido en el artículo 80 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y por tanto, no puede llevar a cabo una buena valoración del mismo para una adecuada asignación de los servicios de vigilancia".

8 ACTUALIZACIÓN DE TITULARES SIN VÍAS Y ENTIDADES COMPETENTES PARA AUTORIZAR

La SGGMT se encargará de dar de alta y mantener actualizados para cada provincia, todas las entidades competentes para emitir la autorización a la que se deba enviar el informe vinculante, así como los titulares de tramos libres de itinerario a los que se deba solicitar informe, en el caso de los eventos cuya autorización corresponda a DGT.

En caso de que alguna JPT no encuentre alguna de las entidades entre las opciones disponibles de TRAZA u observe que las peticiones o envíos de informes no se están haciendo correctamente, deberá enviar un correo a la cuenta cau.traza@dgt.es para que se dé de alta la entidad correspondiente o hagan las modificaciones oportunas.

9 AMPLIACIÓN DEL PLAZO PARA LA EXIGENCIA DE USO DE TRAZA

Los Jefes Provinciales de Tráfico que lo estimen oportuno podrán retrasar la implantación de TRAZA en su Jefatura para la elaboración del informe vinculante y no exigir a los organizadores el uso de la misma para eventos a celebrar antes del 30 de septiembre de 2020, siempre que se trate de eventos que discurran íntegramente por una provincia.

En ningún caso se retrasará la implantación y uso de TRAZA para eventos cuya tramitación de la autorización corresponda a la SGGMT.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Madrid, 22 de mayo de 2020

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

JORGE ORDÁS ALONSO

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-06-29 14:44:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JCWPTEF55BNHCPQB49CULUVP6LR9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Escrito Directriz SGGMT 01/20
Asunto: *Regulación y ordenación del tráfico de cortejos con carruajes para eventos no deportivos de carácter tradicional*

1. INTRODUCCIÓN Y FINALIDAD

Los eventos no deportivos de carácter tradicional como son las romerías, procesiones o desfiles cuyos cortejos o comitivas (en adelante solo cortejo) utilicen carreteras de uso público como lugar de celebración o desplazamiento para llegar a éste, no requieren una autorización del organismo competente en materia de seguridad vial para su celebración o uso de la vía pública, como sí ha sido dispuesto para los eventos deportivos en el artículo 5 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, aunque muchas comunidades autónomas hayan previsto la necesidad de una autorización en su legislación propia sobre espectáculos públicos.

No obstante, la ocupación del arcén o calzada de una carretera por esos cortejos de participantes durante o para el desarrollo del evento no siempre es compatible con la circulación de otros usuarios ajenos al mismo, cuando ordinariamente, las usan para llegar a su lugar de residencia, trabajo, centros comerciales u ocio. Especialmente cuando existen carruajes o carrozas arrastrados por vehículos a motor o animales y/o vehículos engalanados formando parte de esos cortejos.

Sin embargo, la gran tradición y relevancia social de dichos eventos les otorga un importante interés general que podría verse muy perjudicado si su celebración se viese impedida.

Por ello, resulta oportuno que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante), como organismo competente en materia de seguridad vial, emita una instrucción de regulación de tráfico, amparándose en las competencias que le otorgan los puntos k) y n) del artículo 5 de la LSV, sobre regulación, ordenación y gestión del tráfico de vías interurbanas y cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad vial que garantice un uso y desplazamiento seguro tanto a los miembros de los cortejos del evento, como al resto de usuarios.

Así pues, la finalidad de este escrito directriz será la de establecer un procedimiento para la emisión de una instrucción de regulación temporal de tráfico por parte de las Jefaturas Provinciales que garantice para todos los usuarios, la máxima fluidez y una adecuada seguridad de la circulación de carreteras interurbanas y travesías, durante los desplazamientos de cortejos de eventos tradicionales que cumplan con el ámbito de aplicación establecido en este Escrito.

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Los eventos para los que se podrán dictar estas instrucciones de regulación de tráfico serán eventos no deportivos tradicionales, similares a romerías, peregrinaciones o desfiles de exhibición de especial relevancia cuando en los cortejos de los mismos tomen parte animales de tiro, vehículos a motor engalanados o no carruajes, carrozas, remolques o semirremolques, engalanados o no, arrastrados por vehículos a motor o por animales de silla o tiro, cuando en su recorrido incluyan tramos de carreteras.

A efectos de este escrito directriz se entenderá por:

- Carretera, a aquellas vías que se ajusten a la definición de carretera establecida en artículo 2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. La regulación temporal de tráfico afectará exclusivamente a estos tramos de carreteras.
- Carruaje, a cualquier vehículo no motor formado por un armazón de madera o metal montado sobre ruedas acondicionado para ser usado para el transporte de personas y/o con decorados propios del evento a celebrar.
- Carroza, a cualquier carruaje adornado, utilizado en desfiles y fiestas.

3. USO Y CIERRE DE CARRETERAS

El cortejo del evento hará uso exclusivo del espacio de carretera ocupado cuando se determine el cierre de las mismas.

Se determinará el cierre del espacio de calzada y arcén ocupado conforme a los siguientes apartados, cuando los participantes, así como animales y vehículos que formen el cortejo no puedan desplazarse por carreteras de uso público respetando todas las normas y señales de circulación, comportándose como un usuario más de la vía.

El cierre de la calzada podrá ser parcial cuando la ocupación de la vía pueda ajustarse a los carriles de un solo sentido de circulación, sin interferir en la marcha, ni provocar distracciones en los usuarios de los carriles de sentido contrario. Si lo anterior no pudiera ser garantizado, se determinará el cierre total de la calzada mientras haya ocupación de la misma por miembros del cortejo.

Cuando el cortejo vaya en circulación lineal a lo largo de la carretera, el cierre del espacio ocupado será dinámico, de modo que los participantes del mismo irán formando una cápsula móvil y cerrada a usuarios ajenos. El inicio y fin de dicha cápsula irá señalizada por vehículos de apertura con bandera roja y cierre con bandera verde.

Si la circulación solo consiste en cruce de carreteras para unir dos tramos de caminos o vías no consideradas como tal, se hará un cierre estático de toda la calzada para permitir el cruce, delimitando el espacio de uso exclusivo de la carretera por personal auxiliar habilitado que porte la vestimenta y señalización más adecuada.

Se considerará cruce de carreteras tanto los realizados de forma transversal como los que impliquen la circulación lineal de un tramo corto de carretera. Esta consideración de tramo corto de carretera será hecha por la jefatura provincial de tráfico correspondiente al lugar donde esté situado, en función de lo que estime más conveniente para la fluidez y seguridad del tráfico.

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

4. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN EN VÍAS CERRADAS

4.1. CIRCULACIÓN LINEAL

Los miembros del cortejo se desplazarán agrupados. Cuando los vehículos remolcados sean utilizados para el transporte de pasajeros y/u ornamentos propios del evento la velocidad será uniforme y no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrá circular superando esta velocidad cuando haya vehículos a motor engalanados de tal modo que la visión del conductor pueda verse comprometida.

La cápsula móvil, cerrada a usuarios ajenos irá acompañada por dos vehículos piloto o de acompañamiento, uno de apertura y otro de cierre que irán portando la señalización dispuesta en el apartado 6 de este Escrito y situados a una distancia mínima de 200 metros por delante y por detrás de los vehículos portadores de la bandera roja y verde respectivamente.

La cápsula se limitará solamente a un sentido de la circulación si, además de lo establecido en el punto 3 de este Escrito, todos los participantes pueden ir agrupados en un espacio máximo de dos kilómetros de distancia entre los portadores de las banderas roja y verde.

En este caso, el cierre de la calzada afectará solamente a los carriles del mismo sentido de circulación que lleve el cortejo, sin invadir los carriles de sentido contrario, salvo para cambios de dirección.

Si no fuera posible acotarlo, sin ocupar carriles de sentido contrario, a un espacio máximo de dos kilómetros, el cierre afectará a los dos sentidos de circulación, salvo que se trate de carreteras con calzadas separadas para cada sentido.

El cortejo tendrá preferencia de paso en las intersecciones con otras carreteras. Al paso del vehículo piloto que advierta del inicio por cada intersección y en cada uno de sus accesos, habrá al menos un auxiliar habilitado equipado con la vestimenta y señalización que proceda para impedir a usuarios ajenos su incorporación a la cápsula cerrada de ocupación exclusiva por el cortejo.

La restricción de paso de usuarios impuestas a los usuarios ajenos finalizarán cuando haya pasado el vehículo portador de la bandera verde y el vehículo piloto que advierta del fin de la cápsula.

4.2 CRUCE DE CARRETERA

El cortejo cruzará agrupado ocupando toda la calzada que permanecerá totalmente cerrada mientras esté ocupada por miembros de éste.

Si fuera necesario cortar más de 10 minutos para permitir el paso de todos los miembros, se podrán realizar cortes intermitentes que permita paso alternativo de usuarios ajenos y miembros distribuidos en grupos más pequeños.

En este caso, el tiempo de corte para el paso de cada grupo no podrá superar los 5 minutos y el intervalo de tiempo entre cortes consecutivos no podrá ser inferior a 10 minutos.

La regulación del corte de tráfico del cruce y tramo corto y su señalización se hará tal y como como se indica en las fichas correspondientes, según el tipo de carretera a cortar y si se trata de un cruce transversal o con circulación por tramo corto.

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

5. CONTROL Y ORDEN DEL EVENTO

Conforme a lo establecido en el artículo 143.4 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de diciembre, el personal de protección civil o equivalente a este, así como de la organización responsable del evento y su cortejo, estará habilitado para acompañar a la cápsula móvil, portando la bandera roja y verde, así como la regulación de tráfico en las intersecciones del recorrido del cortejo con otras vías y carreteras.

Este personal de protección civil o de la organización podrá actuar solo o auxiliando a otros agentes de la autoridad que también acompañe o haga labores de regulación de tráfico en intersecciones.

En todo caso, los agentes de la autoridad que sean competentes para llevar a cabo las oportunas labores de vigilancia y control del evento, podrán presentarse en cualquier momento del desarrollo del mismo para llevar a cabo dichas tareas, sí así lo estima oportuno.

6. MEDIOS MATERIALES PARA CONTROL Y ORDEN

Los vehículos de acompañamiento de la cápsula cerrada al tráfico deberán portar los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
    - Cartel con la inscripción «*Evento en marcha. PARE*». Este cartel deberá cumplir las mismas características que las establecidas para la señal V-22, de acompañamiento de ciclistas, excepto las medidas totales que deberán ser convenientemente adaptadas, cuidando en todo caso de que no se supere el ancho del vehículo portador.
    - Señal V-2 o un dispositivo luminoso de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículo piloto de cierre:
    - Cartel con la inscripción «*Evento en marcha. CONTINÚE*». Este cartel deberá cumplir las mismas características que las establecidas para la señal V-22, de acompañamiento de ciclistas, excepto las medidas totales que deberán ser convenientemente adaptadas, cuidando en todo caso de que no se supere el ancho del vehículo portador.
    - Señal V-2 o un dispositivo luminoso de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículos piloto de acompañamiento o apoyo:

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

- Cartel con la inscripción STOP, cuando esté regulando el acceso a zona de uso exclusivo.
- Señal V-2 o un dispositivo luminoso de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.

- Señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta para la regulación de tráfico en los accesos al espacio de carretera cerrado.
- Vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y de algún dispositivo portátil de comunicación eficaz que le permita el enlace con el resto del personal dedicado a tareas de vigilancia y control.

7. REQUISITOS DE LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES

7.1. Condiciones exigibles en todo caso

- El vehículo a motor utilizado para el arrastre del carruaje ha de tener en vigor, en todo caso, tanto su permiso de circulación como inspección técnica, seguro y demás requisitos administrativos exigidos para la puesta en marcha a vehículos por vías de uso público, siempre que ello fuera de aplicación al tipo de vehículo correspondiente. De igual modo, le serán de aplicación los requisitos relativos a permiso de conducir y demás normas de comportamiento y circulación a los conductores de los vehículos a motor.
- Las carrozas, carruajes, remolques y semirremolques que vayan arrastrados por vehículos a motor deberán en todo caso, ir provistos de ruedas neumáticas o de elasticidad similar que no ejerzan sobre el pavimento una presión superior a 9 kilogramos por centímetro cuadrado de superficie bruta de apoyo.
  Cuando vayan arrastrados por animales de tiro, podrán ir provistos de ruedas no neumáticas, pero en ningún caso se permitirá que la masa en carga sobrepase los 150 kilogramos por centímetro de ancho de banda de rodadura.
- Los ornamentos que transporten deberán ir adecuadamente sujetos, garantizando que no comprometerán la estabilidad del vehículo, se caiga o desplace peligrosamente.
- Si el conjunto de vehículo a motor y remolque o semirremolque superase los valores de masa máxima de conjunto o peso por eje máximo permitido, deberá disponer de la autorización complementaria correspondiente.

7.2. Condiciones para circular por vías abiertas

- Todos los vehículos y sus conjuntos han de tener en vigor, cuando así lo exigiese la legislación pertinente, tanto su permiso de circulación como inspección técnica, seguro y demás requisitos administrativos exigidos para la puesta en marcha a vehículos por vías de uso público.

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

- Los conductores de los vehículos a motor han de cumplir con todo lo dispuesto en el artículo 18 del RGC, prestando especial atención, en el caso de los engalanados, a que los ornamentos no interfieran en su campo de visión.
- Los carruajes, carrozas y demás vehículos remolcados por vehículos a motor no podrán transportar personas y los ornamentos deberán, además de ir perfectamente estibados, no podrán interferir con el campo de visión del conductor.
- Si el vehículo a motor y su conjunto, incluyendo la carga, superase los valores máximos de dimensiones establecidos reglamentariamente, deberán contar con la autorización complementaria correspondiente.

7.3. Condiciones para circular por vías cerradas

A las carrozas, carruajes, remolques y semirremolques:

- No se les exigirá que estén matriculados o tengan la ITV en vigor.
- Podrán transportar pasajeros, garantizando en todo caso su seguridad y a una velocidad máxima de 30 km/h.

Si el conjunto de vehículo a motor y vehículo que arrastre, incluyendo la carga, superasen los valores máximos de dimensiones establecidos reglamentariamente, deberán ir por vía cerrada si no dispone de la autorización complementaria correspondiente y no podrán, en ningún caso, superar los 30 km/h.

8. INSTRUCCIÓN DE REGULACIÓN DE TRÁFICO

8.1. Competencia de expedición

La instrucción de regulación de tráfico será expedida por la Jefatura que corresponda a la provincia donde tenga lugar el evento cuando tenga conocimiento del mismo, debido a que algún responsable o implicado en su organización o cualquier otro interesado legítimo lo haya comunicado a alguna unidad de la DGT.

Cualquier otra unidad de la DGT no competente que reciba la comunicación, darán traslado de la misma inmediatamente a la Jefatura competente.

En el caso de que el recorrido del evento discurra por más de una provincia, cada Jefatura emitirá su propia instrucción de regulación de tráfico y posteriormente se la enviará a la Jefatura de la provincia de inicio. Esta hará de coordinadora del trámite, refundiendo todas las instrucciones emitidas en una sola y cuidando de la coherencia de todas las prescripciones particulares establecidas.

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

8.2. Informes

La Jefatura competente para la expedición pedirá informe al centro de gestión de tráfico de adscripción de su provincia sobre el impacto que la celebración de este evento tendrá en la movilidad de la zona y este centro podrá proponer un itinerario y/o horario alternativo para el desplazamiento y celebración del cortejo cuando ello suponga menor afección a la fluidez del tráfico de la zona y mejore la seguridad de todos los usuarios. La JPT a la que se proponga este itinerario y/o horario alternativo, en caso de que lo estime oportuno, podrá obligar al organizador a seguir el itinerario y/o horario alternativo, salvo que el organizador pueda justificar convenientemente que, dichas modificaciones impliquen desvirtuar el evento o una correcta celebración del mismo.

Cada jefatura provincial deberá pedir informe al subsector de la Agrupación de Tráfico que le corresponda en el que fijará los servicios de vigilancia que procedan por su parte y sobre los medios humanos y materiales que ha de aportar el organizador para control y orden del desplazamiento, tramos a cerrar, tipos de cierre y puntos de interés para regulación de tráfico.

8.3. Contenido y formato

La Jefatura Provincial de Tráfico competente para ello, dictará la regulación de tráfico temporal pertinente en forma de instrucción de regulación de tráfico cuyo contenido se ajustará a lo establecido en los anexos de este escrito.

A la Instrucción que se emita, con sus anexos, se adjuntarán las fichas de señalización que procedan.

8.4. Comunicación al Centro de Gestión de Tráfico

Una vez emitida una única instrucción de regulación de tráfico, la jefatura competente o, en su caso, la coordinadora, se la hará llegar al interesado y también enviará una copia de la misma, al resto de las JPT de paso, a su Jefatura Provincial Coordinadora del trámite y centro de gestión de tráfico correspondiente a la provincia de celebración o, en su caso, de inicio del evento. Cada una de las JPT enviarán una copia a su Subsector.

El centro de gestión de tráfico que reciba la instrucción hará las anotaciones que correspondan en LINCE como previsión que transformará en acontecimiento cuando tenga confirmación del inicio del evento.

En Madrid, a 31 de enero de 2020

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

ANEXO I. Contenido de las Instrucciones de Regulación de Tráfico

Vista la documentación relativa al evento descrito a continuación, se observa que el desplazamiento de los miembros de su cortejo altera la circulación ordinaria del resto de usuarios de la vía, poniendo en riesgo la seguridad y fluidez de la misma. Sin embargo, al tratarse de un evento de gran relevancia social, el impedir o dificultar dicho desplazamiento afectaría gravemente a su celebración, con gran perjuicio del interés general.

Por ello, con el fin de garantizar la máxima fluidez y una adecuada seguridad de todos los usuarios de las vías y conforme a lo establecido en los puntos k) y n) del artículo 5, así como el artículo 6 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vial, esta **Jefatura Provincial de Tráfico acuerda**

Expedir la siguiente Instrucción de Regulación de Tráfico, cuyas condiciones generales y resto de prescripciones particulares deberán ser observadas por los miembros del cortejo del evento durante sus desplazamientos por las vías del itinerario indicadas.

Nº de expediente:	aaaammdd/cp/xxx[1]	
Unidad/es que ha/n emitido condiciones de circulación	*Jefatura Provincial de Tráfico de[2] …*	
Denominación del evento:	*(…Denominación del evento…)*	
Organizador del evento:	*(…DOI…)*	*(…Nombre y apellidos o razón social…)*
Provincias de paso		
Período de desplazamiento/celebración		

La presente instrucción se emite a efectos de regulación del tráfico y seguridad vial de las carreteras a utilizar por el cortejo del evento durante sus desplazamientos y además, en caso de que la normativa aplicable sobre espectáculos públicos de la/s comunidad/es autónoma/s por donde se desplace, exigiese la obtención de una autorización para la celebración del evento, la emisión de esta Instrucción no eximiría al organizador de su obligación de obtenerla.

Asimismo, deberá comunicar a los titulares de las vías y terrenos afectados, el uso de los mismos, así como a la Delegación de Gobierno y/o Subdelegación de Gobierno de las provincias correspondientes.

El organizador de este evento será el responsable de garantizar que se cumplan todas las condiciones generales y prescripciones particulares dispuestas en la misma.

Los hechos que tengan lugar dentro del espacio cerrado al tráfico general de usuarios, de uso exclusivo para el cortejo del evento, son ajenos competencialmente a este Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, siendo responsabilidad del promotor del evento su control y organización, sin perjuicio de las competencias del resto de administraciones y de acuerdo con las directrices que éstas pudieran establecer relativas a la celebración del evento.

[1] Año, mes y día de inicio del evento/código postal de la provincia de inicio o paso/nº de orden de la unidad que emite la instrucción de regulación

[2] Listar todas las Jefaturas de las provincias de paso del evento

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

Por otro lado, si así lo dispusiera la normativa autonómica sobre legislación de espectáculos en vía pública que le fuera de aplicación, el organizador deberá contar con un seguro de responsabilidad civil por el importe que corresponda según el número de personas que formen parte del cortejo y abarque, en todo caso, el desplazamiento de este por vías de uso público como parte de celebración del evento.

Salvo las exenciones establecidas en las prescripciones particulares que se puedan establecer para la circulación dentro de los tramos cerrados al tráfico general de usuarios, ha de cumplirse las siguientes **CONDICIONES GENERALES**

Sobre vehículos

- Todos los vehículos del cortejo y sus conjuntos han de tener en vigor tanto su permiso de circulación como inspección técnica, seguro y demás requisitos administrativos exigidos para la puesta en marcha a vehículos por vías de uso público, siempre que ello fuera de aplicación al tipo de vehículo considerado.
- Si el conjunto de vehículo a motor y vehículo que arrastre, incluyendo la carga portada, superasen los valores máximos de masas y dimensiones establecidos reglamentariamente, el conjunto deberá ir amparado por la autorización complementaria correspondientes.
- Las carrozas, carruajes, remolques y semirremolques que vayan arrastrados por vehículos a motor deberán en todo caso, ir provistos de ruedas neumáticas o de elasticidad similar que no ejerzan sobre el pavimento una presión superior a 9 kilogramos por centímetro cuadrado de superficie bruta de apoyo.

  Cuando vayan arrastrados por animales de tiro, podrán ir provistos de ruedas no neumáticas, pero en ningún caso de permitirá que la masa en carga sobrepase los 150 kilogramos por centímetro de ancho de banda de rodadura.
- Los carruajes, carrozas y demás vehículos remolcados por vehículos a motor no podrán transportar personas y los ornamentos deberán, además de ir perfectamente estibados, garantizando que no se caigan o desplacen peligrosamente comprometiendo la estabilidad del vehículo, ni interfieran con el campo de visión del conductor
- A los conductores de los vehículos a motor les será de aplicación los requisitos relativos a permiso de conducir y demás normas de comportamiento y circulación de vehículo, así como del uso de dispositivos de comunicación y seguridad. Esto últimos requisito también serán les será de aplicación al resto de ocupantes del vehículo.
- Cuando se trate de vehículos engalanados, se prestará especial atención a que el conductor, en carreteras de uso público abiertas al tráfico general de usuarios, disponga del campo de visión necesario.

Sobre personal para control y orden del evento

El personal de protección civil o equivalente a éste y resto de personal dispuesto por la organización, estará habilitado conforme a lo dispuesto por el artículo 143 del Reglamento General de Circulación, a ejercer de personal auxiliar para impedir el acceso de vehículos o peatones al espacio cerrado al tráfico general de usuarios, de uso exclusivo por el cortejo del evento.

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

El organizador deberá nombrar al menos un responsable de seguridad vial que coordinará todas las labores de control y orden del personal auxiliar designado, garantizando que este cumple lo siguiente:

- Está en posesión de los conocimientos y habilidades necesarias para llevar a cabo una regulación de tráfico adecuada en los accesos al espacio cerrado al tráfico y conoce el contenido de la presente Instrucción.
- Es mayor de 18 años y posee permiso de conducción
- Dispone de todos medios materiales necesarios para el orden y control determinados.

Sobre medios materiales para control y orden del evento

El personal auxiliar deberá estar dotado de:

- Señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta para la regulación de tráfico en los accesos al espacio de carretera cerrado.
- Vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y de algún dispositivo portátil de comunicación eficaz que le permita el enlace con el resto del personal dedicado a tareas de vigilancia y control.

El espacio de la carretera reservado para el cruce deberá estar señalizado según lo dispuesto en las fichas correspondientes, así como cartel informativo sobre posibles desvíos previstos que se acompaña a esta Instrucción.

En caso de cierre de las vías formando una cápsula de seguridad, se dispondrá de los siguientes vehículos y señalización en los mismos:

- Vehículo piloto de apertura:
  - Cartel con la inscripción «*Evento en marcha. PARE*». Este cartel deberá cumplir las mismas características que las establecidas para la señal V-22, de acompañamiento de ciclistas, excepto las medidas totales que serán convenientemente adaptadas, cuidando en todo caso de que no se supere el ancho del vehículo portador.
  - Señal V-2 o un dispositivo luminosos de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.
  - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículo piloto de cierre:
  - Cartel con la inscripción «*Evento en marcha. CONTINÚE*». Este cartel deberá cumplir las mismas características que las establecidas para la señal V-22, de acompañamiento de ciclistas, excepto las medidas totales que serán convenientemente adaptadas, cuidando en todo caso de que no se supere el ancho del vehículo portador.
  - Señal V-2 o un dispositivo luminosos de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.
  - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículos piloto de acompañamiento o apoyo:

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

- Cartel con la inscripción STOP, cuando esté regulando el acceso a zona de uso exclusivo.
- Señal V-2 o un dispositivo luminosos de color amarillo auto que cumpla las mismas características que las establecidas para los dispositivos luminosos de la señal V-16, de preseñalización de peligro.

Además de estas condiciones generales, el organizador deberá cumplir lo establecido en mediante prescripciones particulares para los tramos de itinerario del itinerario dispuestos en los anexos de esta Instrucción.

ITINERARIO Y PRESCRIPCIONES PARTICULARES

En los anexos correspondientes

Contra este acuerdo, que incide directamente en el fondo del asunto, **el interesado podrá interponer RECURSO DE ALZADA**, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su notificación, ante la Dirección General de Tráfico conforme a lo establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

Fecha, lugar y firma

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

ANEXO II. Descripción de itinerario

Evento	

(descripción de itinerario por día natural)

Fecha	

Provincia	**Carretera**	**Tramo**	**Ocupación[3]**	**Inicio cierre**	**Fin cierre**	**Tipo cierre[4]**

Fecha	

Provincia	**Carretera**	**Tramo**	**Ocupación[5]**	**Inicio cierre**	**Fin cierre**	**Tipo cierre[6]**

(…)

[3] Opciones: 1) Dos sentidos de circulación, 2)Solo arcén, 3) Un sentido de circulación (totalmente), 4) Un sentido de circulación (parcialmente)
[4] Opciones: 1) Dinámico, 2) Estático, 3) Sin cierre
[5] Opciones: 1) Dos sentidos de circulación, 2)Solo arcén, 3) Un sentido de circulación (totalmente), 4) Un sentido de circulación (parcialmente)
[6] Opciones: 1) Dinámico, 2) Estático, 3) Sin cierre

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

ANEXO III. Prescripciones particulares

(Ir añadiendo prescripciones según se determine grado de ocupación, cierre y tipo de cierre)

- ☐ **En los espacios de ocupación del cortejo en los que no se haya determinado cierre**, todos los usuarios y vehículos que formen parte del mismo circularán respetando las normas y señales de tráfico, compartiendo la vía con el resto de usuarios de la misma, sin realizar comportamientos que alteren la fluidez de aquella, ni seguridad de los ocupantes de la misma.
- ☐ El cortejo hará uso exclusivo del espacio ocupado de la vía en los tramos de carretera donde se ha determinado cierre.
- ☐ En cada uno de los accesos al espacio cerrado al tráfico, deberá haber al menos una persona auxiliar habilitada, debidamente equipada con vestimenta y señalización, para impedir el acceso a dicho espacio cerrado, de usuarios ajenos al cortejo del evento.
- ☐ **En los espacios cerrados al tráfico**:
  - Las carrozas, carruajes, remolques y semirremolques podrán ser usadas para el transporte de pasajeros, garantizando en todo caso su seguridad y a una velocidad máxima de 30 km/h.
  - No se exigirá ni permiso de circulación, ni ITV en vigor a las carrozas, carruajes, remolques y semirremolques.
  - Estarán exentos de obtener la autorización complementaria de circulación, aquellos conjuntos que, incluida la carga transportada, superen los valores máximos de dimensiones establecidos reglamentariamente. No obstante, el organizador y responsable de seguridad vial, deberá garantizar que no existen obstáculos en la vía, ni ningún otro elemento que impida el paso del conjunto.
  - En aquellos conjuntos engalanados o dedicados al transporte de ornamentos o material del evento, donde la visión del conductor del vehículo a motor pueda estar comprometida, la velocidad de circulación no podrá ser superior a 30 km/h.
  - Los conductores del vehículo, siempre que circulen a una velocidad no superior a 30 km/h, están exentos de lo prescrito en el artículo 18 del Reglamento General de Circulación sobre uso de dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro sistema de comunicación, excepto si se trata de motocicletas. En este caso, solo podrán emplear dispositivos para los que no sean necesarias las manos.
- ☐ **En los tramos de carretera donde se ha determinado el cierre dinámico:**
  - Todos los que formen parte del cortejo circularán agrupados, a una velocidad uniforme formando una cápsula móvil, cerrada a usuarios ajenos a dicho cortejo y delimitada por dos vehículos situados uno delante del mismo, portando una bandera roja y otro al final, portando una bandera verde.
  - Los vehículos portadores de las banderas roja y verde irán, a su vez, precedidos y seguidos respectivamente, a una distancia de 200 metros, por dos vehículos piloto de apertura y cierre, señalizados tal y como ha sido indicado anteriormente.
  - Al paso de vehículo piloto de apertura, el personal auxiliar habilitado impedirá, mediante el uso de la señalización correspondiente, el acceso de vehículos y peatones al espacio de la cápsula móvil cerrada al tráfico.
  - Una vez haya pasado el vehículo portador de la bandera verde, los accesos anteriormente cerrados serán abiertos de nuevo al tráfico general de usuarios.
- ☐ **En los espacios donde se ha determinado cierre parcial de la vía:**

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

- El cortejo circulará por los carriles que correspondan al sentido de su marcha, sin invadir los carriles de sentido contrario, abiertos al tráfico general de usuarios, ni realizar comportamientos que pueda interferir la circulación de los mismos.
- Los vehículos portadores de las banderas roja y verde que indican el inicio y final del espacio cerrado al tráfico, no podrán ir separados más de 2 km de longitud.

En los tramos de vía donde se ha determinado cierre estático,

- Se colocará personal auxiliar habilitado y señalización indicada en las fichas 1.1, 1.2, 2.1 y 2.2 según sea el caso.
- Asimismo, se colocará el cartel informativo establecido en la ficha 3 sobre cierre del tramo y desvíos previstos.
- El cierre no podrá durar más de 10 minutos. En caso de que fuera necesario más tiempo, se realizarán cortes intermitentes de no más de 5 minutos de duración, para el paso agrupado de parte del cortejo. El intervalo de tiempo entre cortes intermitentes no podrá ser inferior a 10 minutos.

ORDAS ALONSO JORGE - 2020-01-31 10:33:13 CET, SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_4PGOFADQR5EFUWCQP9CMFW3OZO39 en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico

Asunto: *Normativa a aplicar en vías y terrenos cerrados al tráfico para celebración de eventos deportivos*

INSTRUCCIÓN 19/TV-106

Los preceptos contenidos en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, obligan a titulares y usuarios de vías y terrenos públicos aptos para la circulación y también a los que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

De lo dispuesto para su ámbito de aplicación también debemos inferir que solamente se exigirá el cumplimiento de sus preceptos cuando las vías y terrenos estén siendo usados por una colectividad indeterminada de usuarios, es decir, mientras se esté haciendo un uso público efectivo de las mismas.

Así pues, en el caso de los eventos deportivos en vías públicas y de uso público, cuando su celebración tiene lugar con el tráfico completamente cerrado a usuarios ajenos a dicho evento, dicho espacio deja de tener, mientras dura el cierre, un uso público ya que pasa a ser exclusivamente utilizada por un colectivo muy determinado de usuarios como son los participantes del evento, sus organizadores y el personal destinado al control y orden del evento.

Por tanto, dentro de ese espacio temporalmente cerrado para la celebración del evento deportivo, dejarán de ser aplicables las normas y señales de circulación establecidas por la LSV y sus reglamentos de desarrollo y en su lugar, se aplicará la normativa de deportes que sea de aplicación.

En el caso de competiciones oficiales, ya sean estas de ámbito autonómico, estatal o internacional, cuya celebración esté amparada por una federación deportiva española o, en su caso, autonómica, la normativa de deportes a aplicar dentro de la zona de uso exclusivo para la celebración del evento será la establecida por la federación de deportes correspondiente y será esta misma federación la que se responsabilizará de su cumplimiento y garantizará que este no interfiera con el tráfico de las vías y terrenos adyacentes que permanezcan abiertas y de uso público.

Serán consideradas competiciones oficiales todas aquellas que consten en el calendario de una federación deportiva española o autonómica y, en caso de que conste en el calendario de más de una federación, se considerará como federación responsable a la de mayor ámbito territorial.

Cuando no se trate de una competición oficial y su celebración deba ser autorizada por la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) o informada por una Jefatura Provincial de

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-06 17:41:09 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: 4EV3TYHVPRX8XSLP en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

Tráfico (JPT en adelante), según lo dispuesto el artículo 5.m) de la LSV, el organizador será el responsable de su cumplimiento y, en todo caso, tanto la DGT como las JPT implicadas podrán modificar los preceptos del reglamento deportivo que el organizador aporte, cuando estime que ello puede perjudicar a usuarios ajenos al evento que circulen o permanezcan en las vías o terrenos adyacentes, no cerrados al tráfico general.

Sí se exigirá el cumplimiento de las normas y señales de circulación dispuestas en la LSV y reglamentos de desarrollo, a aquellos participantes que vayan por vías y terrenos abiertos al tráfico ya sea porque se trata de tramos de enlace donde no existe competición o porque por las mismas todavía queda algún participante rezagado cuando ya se abren al tráfico. En estos casos, la legislación de tráfico y seguridad vial tendrá prioridad sobre la normativa de deportes.

Madrid, 6 de junio de 2019

El Director General de Tráfico

Pere Navarro Olivella

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-06 17:41:09 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: 4EV3TYHVPRX8XSLP en http://www.pap.minhap.gob.es

Escrito Directriz SGGMT 01/19
Asunto: *Autorización o informe favorable excepcional para eventos en vía pública en períodos con restricciones de circulación*

Los eventos celebrados en vía pública con uso excepcional de la misma, suponen una alteración de la fluidez de la circulación debido a que para preservar la seguridad tanto de los participantes del evento como del resto de usuarios, es necesario cerrar al tráfico general el espacio de la calzada y/o arcén que va a ser ocupada.

Por este motivo, la resolución anual de medidas especiales de circulación de la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) establece restricciones a la celebración de eventos que hagan un uso excepcional de la vía en aquellas fechas en las que se prevén desplazamientos masivos de vehículos.

Las restricciones a la celebración de eventos recogidas en el anexo I de la citada resolución anual están organizados en dos apartados:

- Restricciones generales que afectan a todas las carreteras del territorio estatal donde la DGT ejerce sus competencias de regulación, ordenación y gestión de tráfico.
- Restricciones territoriales que afectan a determinadas comunidades autónomas (CCAA en adelante) o provincias. Estas restricciones territoriales pueden, a su vez, ser divididas en dos grupos:
    - Las que afectan a todas las carreteras de las CCAA o provincias consideradas
    - Las que afectan a carreteras concretas o tramos de estas, de las CCAA o provincias correspondientes.

Esta división tiene su correspondencia con los grupos de operaciones especiales de tráfico en las que la DGT establece las medidas y servicios especiales de regulación, vigilancia y control de tráfico que tienen como fin garantizar la fluidez y seguridad de ese mayor volumen de desplazamientos y que requieren una mayor dedicación tanto del personal de los centros de gestión de tráfico (CGT en adelante) que coordinan la implantación de las mismas, como de efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) encargados de la vigilancia en carretera.

Por tanto, los eventos en vía pública durante estos períodos, además de una posible obstaculización en las vías, también pueden generar problemas de seguridad en caso de precisar agentes de la ATGC para su vigilancia y control ya que ello supondría detracción de los que se necesitan para esos servicios especiales de vigilancia.

Sin embargo, el impacto de los eventos en la fluidez y seguridad de circulación no es el mismo para todos ellos. El aumento de la intensidad de tráfico, durante esos períodos de restricciones generales no se produce por igual en todas las vías y momentos horarios. Así pues, en los períodos de restricciones dispuestos para todas las vías de un territorio puede haber espacios horarios o carreteras en los que la celebración del evento supone un impacto mínimo o inapreciable sobre la fluidez y seguridad de las vías, debido a que se encuentran suficientemente alejados o fuera de las fases o trayectos donde se espera una mayor intensidad de tráfico

Debido a esto, la propia resolución de medidas especiales contempla la posibilidad de que, por delegación, el Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante) autorice o informe favorablemente con carácter excepcional la celebración de un evento en vía pública. De este modo, para eventos concretos, se podrán tener en cuenta situaciones particulares referidas a su relevancia social o tradicional e impacto en la fluidez y seguridad de la circulación.

Los CGT son las unidades encargadas de coordinar las medidas que se ponen en marcha durante las operaciones especiales y en general, de vigilar que la movilidad se produzca de una manera ordenada y en caso de incidencias, disponer la regulación y señalización temporal más adecuada para solventarlas. Por esta razón, también son las unidades que mejor conocen los flujos de movilidad de su área de influencia.

Así pues, en el caso de eventos cuya celebración no puede ser aplazada debido a su relevancia social o tradicional, estas unidades son las más adecuadas para valorar su impacto sobre la fluidez y seguridad de los desplazamientos y resulta imprescindible que aporten un criterio técnico que ayude a determinar cómo hacer compatibles tanto el interés general de dichos eventos como el de la fluidez y seguridad del tráfico.

Por tanto, este escrito directriz tiene por objeto establecer el procedimiento conforme al cual se ajustará la tramitación de la autorización o informe favorable excepcional para la celebración de eventos con uso excepcional de la vía afectados por las restricciones establecidas en la resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico.

1. PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN O INFORME EXCEPCIONAL

1.1. Pasos de la tramitación

El procedimiento se ajustará a los siguientes pasos:

- Solicitud del informe previo al CGT de la zona afectada por la unidad competente para tramitarlo (unidad de tramitación en adelante).
- Elaboración del informe previo por el CGT competente para ello.
- Finalización del trámite:
  - Autorización o informe de eventos sin impacto apreciable
  - Autorización o informe de eventos con impacto apreciable:
    - **Caso 1.-** Si es posible eliminar el impacto desfavorable o hacerlo no apreciable mediante modificaciones de lugar y horario de celebración.
    - **Caso 2.-** Si resulta imposible eliminar el impacto desfavorable, a pesar de modificaciones que puedan hacerlo menor.

1.2. Competencias de tramitación

- <u>Solicitud del informe previo</u>

Serán competentes para ello:

- El área de autorizaciones especiales de circulación cuando se trate de eventos deportivos o de clásicos cuya autorización o gestión corresponda a la SGGMT.
- En el resto de los casos, la jefatura de tráfico que corresponda a la provincia del lugar afectado por la restricción. Si se trata de un evento con recorrido que discurra por más de una provincia afectada por la/s restricción/es, la competente será la jefatura de la primera provincia en donde se produzca la afección, teniendo en cuenta el itinerario.

- Elaboración del informe previo

El informe previo será elaborado por el CGT al que la zona afectada está adscrita (CGT de tramitación en adelante), conforme al listado establecido en el anexo I de este escrito.

Si el evento discurre por vías de zonas adscritas a más de un CGT, el de tramitación será el primer centro que, por itinerario, se vea afectado en primer lugar.

1.3. Requisitos de los eventos

Podrán ser objeto de una autorización o informe favorable excepcional todos aquellos eventos a los que les afecten las restricciones de circulación establecidas en el apartado A, del punto Primero y anexo I de la Resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico.

Las condiciones que han de cumplir los eventos para que proceda el inicio del procedimiento de tramitación descrito a continuación será el siguiente:

- Se trata de un evento relevante desde el punto de vista social o tradicional[1].
- La restricción que afecta al evento es una de carácter general prevista en el apartado primero del anexo I de la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación o, si se trata de una de las establecidas en el apartado 2º de este anexo, solo podrá ser una restricción que afecte de manera generalizada, a todas las carreteras de la provincia.
- Cuando se trate de un evento deportivo que precise autorización administrativa, según lo dispuesto en el artículo 55 del Reglamento General de Circulación, además de lo anterior deberá estar incluido, para ese momento de celebración, en el calendario de eventos deportivos con carácter definitivo y sin que se aprecien conflictos sin resolver con otros eventos.

1.4. Inicio de la tramitación de la autorización o informe favorable excepcional

El procedimiento para la emisión de una autorización o informe favorable excepcional será iniciado a instancia de un interesado u organizador del evento, por la unidad de tramitación que corresponda según lo establecido en el punto 1.2 de este escrito.

---

[1] En el caso de eventos deportivos, se apreciará en todo caso que existe dicha relevancia social o tradicional cuando se trate de eventos federados oficiales que puntúe o sea considerado como campeonato, copa o competición análoga a ésta de España o autonómicas.

Si el interesado u organizador hiciera llegar su solicitud a una unidad diferente de la DGT, ésta se la dirigirá inmediatamente a la unidad de tramitación que corresponda.

1.5. Solicitud del informe previo al CGT de tramitación.

La unidad de tramitación solicitará el informe previo al CGT de tramitación cuando estime que se cumplen los requisitos establecidos en el punto 1.3 de este escrito.

Si la unidad de tramitación apreciase que alguna de las condiciones establecidas anteriormente no se cumple, le comunicará al organizador esta circunstancia mediante un escrito que se ajustará a lo establecido en el anexo II de este escrito.

En caso que sí se cumplen las condiciones dispuestas, se solicitará informe al CGT de tramitación, a través del medio que este hubiera establecido, que irá acompañado de una memoria del evento en el que se hará constar:

- Denominación del evento.
- Organizador.
- Lugar de celebración, incluyendo las carreteras y tramos de estas afectados.
- Horario de celebración.
- Finalidad del evento.
- Valoración de la unidad de tramitación sobre el perjuicio que supondría para el interés general la no celebración del evento.

Si hay más de una provincia afectada por las restricciones o la competente para tramitar es el área de autorizaciones especiales, la unidad de tramitación notificará a las JPT afectadas la petición hecha por el organizador.

La petición de informe y notificaciones al resto de JPT se harán siempre por los medios electrónicos que establezca la unidad de destino de la petición.

1.6. Elaboración del informe previo

El CGT de tramitación hará el informe valorando los siguientes aspectos que hará constar en el mismo:

- Si el evento se celebra en un momento en el que se espera ya un aumento apreciable de la intensidad de los desplazamientos ordinarios de toda su zona o área de afección.
- Si el lugar de celebración incluye alguna carretera o territorio muy cercano a carreteras en donde habrá un aumento de los desplazamientos.
- Si la celebración puede interferir en las medidas especiales de regulación previstas para mejora de la seguridad y fluidez del tráfico de su área de adscripción y si esa interferencia perjudicará o no la puesta en marcha y desarrollo de esas medidas.
- Estimación de si resulta imprescindible la presencia o acompañamiento de agentes de la ATGC durante la celebración. En caso de que estime dicha necesidad, se pondrá en contacto inmediatamente con la JPT de la provincia afectada para que le comunique si el

Subsector puede disponer de algún agente, sin que ello suponga un menoscabo importante para los servicios de control y vigilancia previstos.

- En caso de que no se observe interferencia, el CGT podrá incluir las medidas de regulación, ordenación y señalización temporal de tráfico que estime más adecuados para la seguridad de los participantes del evento y resto de usuarios.

  También se harán constar los medios materiales y personales necesarios que garantice la seguridad del evento.

- Si se aprecia interferencia y la unidad de tramitación ha hecho constar que la no celebración del evento supondría un grave perjuicio para el interés general, el CGT también hará constar posibles modificaciones de lugar y horario de celebración, así como medidas de regulación, ordenación y señalización temporal que hagan desaparecer o convierta en inapreciable dicha interferencia, o al menos la minimice.

Una vez elaborado el informe, el CGT lo enviará a la unidad de tramitación, a través de los medios electrónicos que esta unidad establezca.

En el caso de que haya tramos de vías o terrenos afectados adscritos a otros CGT, el de tramitación enviará la solicitud de informe y la documentación recibida de la unidad oportuna a los otros CGT que también estén implicados, para que estos hagan su informe de forma coordinada con el de tramitación. Este CGT hará un informe único en el que se hará constar una posición común sobre el impacto de la celebración del evento y las medidas a tomar para que este sea el mínimo.

1.7. Finalización del trámite

El CGT de tramitación enviará su informe único a la unidad de tramitación y esta unidad finalizará el trámite comunicando al interesado si el evento se puede o no autorizar o informar favorablemente con carácter excepcional y, en su caso, acompañará a esta comunicación las condiciones de celebración del evento. Esta comunicación se hará de acuerdo a lo establecido en los siguientes apartados.

2. EVENTOS SIN IMPACTO APRECIABLE EN LA FLUIDEZ Y SEGURIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS

El SGGMT, por delegación del Director General de Tráfico establecida en la Resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, autoriza o informa favorablemente con carácter excepcional, la celebración de eventos en vía pública con un uso excepcional de la misma, durante los períodos con restricciones establecidos en el apartado A, del punto 1 y anexo I de dicha resolución, siempre que en el informe previo emitido por el CGT se estime que dicha celebración no suponga una alteración o impacto apreciable en la seguridad y fluidez de los desplazamientos previstos a nivel provincial, autonómico o nacional.

El evento será celebrado conforme a las condiciones que la unidad de tramitación establezca.

La comunicación de esta autorización o informe excepcional favorable será hecha al organizador del evento mediante un escrito cuyo contenido se ajustará a lo establecido en el anexo III de este Escrito Directriz, al que se unirán en forma de anexo las condiciones de celebración que estime oportunas.

3. EVENTOS CON IMPACTO APRECIABLE EN LA FLUIDEZ Y SEGURIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS

3.1. Caso 1.- Si es posible eliminar dicho impacto desfavorable o hacerlo no apreciable

El SGGMT, por delegación del Director General de Tráfico establecida en la Resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, autoriza o informa favorablemente con carácter excepcional, la celebración de eventos en vía pública con un uso excepcional de la misma, durante los períodos con restricciones establecidos en el apartado A, del punto 1 y anexo I de dicha resolución, siempre que dicho evento se celebre conforme a lo dispuesto por el centro de gestión en su informe previo para que el impacto de en la fluidez y seguridad de los desplazamientos no sea apreciable.

La comunicación de esta autorización o informe excepcional favorable será hecha al organizador del evento mediante un escrito cuyo contenido se ajustará a lo establecido en el anexo III de este Escrito Directriz, al que se unirán en forma de anexo las condiciones establecidas por el CGT, además que de las que estime oportunas la propia JPT.

3.2. Caso 2.- Si resulta imposible eliminar dicho impacto desfavorable.

El SGGMT, por delegación del Director General de Tráfico establecida en la Resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, no autoriza o informa favorablemente con carácter excepcional, la celebración de eventos en vía pública con un uso excepcional de la misma, durante los períodos con restricciones establecidos en el apartado A, del punto 1 y anexo I de dicha resolución, para los que en el informe previo emitido por el CGT se estime que dicha celebración sí supone un alteración o impacto apreciable en la seguridad y fluidez de los desplazamientos previstos a nivel provincial, autonómico o nacional.

La comunicación de esta resolución desfavorable será hecha al organizador del evento por la unidad de tramitación mediante un escrito que se ajustará a lo establecido en el anexo IV de este Escrito Directriz.

No obstante lo anterior, antes de comunicar al interesado la resolución desfavorable, si la unidad de tramitación estima que el evento posee una relevancia social o tradicional tan importante que el no permitir su celebración podría suponer un grave perjuicio de los intereses generales, podrá solicitar al SGGMT que a pesar de dicho impacto tan desfavorable, valore de nuevo una posible autorización o informe favorable excepcional.

Esta petición será enviada al área de autorizaciones especiales y en la misma se explicarán los motivos que, a su juicio, otorgan al evento esa relevancia social o tradicional tan importante e irá acompañada del informe previo del CGT que deberá contener las oportunas observaciones sobre minimización de impacto apreciable.

El SGGMT emitirá la resolución pertinente que enviará a la unidad de tramitación, para que esta a su vez remita al interesado, además de las unidades contempladas en el punto 5 de este escrito directriz.

4. PLAZOS DE TRAMITACIÓN

Todos los plazos indicados a continuación se refieren a días hábiles, tal y como establece la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El plazo de emisión del informe previo por el CGT de tramitación será de 10 días, contados desde el momento de su recepción. Si hubiera más de un CGT implicado en la tramitación, estos informarán de la viabilidad del evento al de tramitación en un plazo máximo de 5 días.

Si un CGT estima imprescindible la presencia o acompañamiento de efectivos de la ATGC para un desarrollo seguro del evento, hará la consulta a la JPT en un plazo máximo de 3 días contados desde el momento en que ha recibido la petición de informe.

En caso de que la unidad competente de tramitación reciba la petición del organizador con un plazo inferior a los 10 días con respecto al inicio del evento, los plazos anteriores serán acortados de 10 a 5 días, de 5 a 3 días y de 3 a 1 día.

5. COMUNICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A OTRAS UNIDADES

La unidad de tramitación remitirá una copia de la comunicación que envía al organizador sobre la resolución finalmente adoptada, así como copia de la petición hecha al SGGMT cuando se dé el caso del apartado 3.2 de escrito directriz, al:

- CGT de tramitación.
- Subsector de su provincia.
- Jefatura provincial coordinadora de su zona.

6. ANOTACIONES EN LINCE DE LOS EVENTOS AUTORIZADOS O INFORMADOS FAVORABLEMENTE CON CARÁCTER EXCEPCIONAL

El CGT que haya emitido el informe único previo favorable a permitir excepcionalmente la celebración de un evento en período y lugar afectado por restricciones hará las anotaciones pertinentes en LINCE que solamente publicará cuando haya recibido de la unidad de tramitación, la comunicación de autorización o informe favorable excepcional que se envía al interesado.

También hará las anotaciones y publicaciones pertinentes de aquellos eventos que hubiera informado desfavorablemente en LINCE, pero posteriormente el SGGMT hubiera autorizado o informado favorablemente, cuando reciba la correspondiente copia.

Las previsiones publicadas en LINCE serán convertidas por este mismo CGT en acontecimiento cuando reciba la confirmación de inicio del evento.

Esta confirmación la hará el organizador del evento o persona que este designe, llamando por teléfono al CGT o a través del medio que este haga constar en su informe previo.

29 de marzo de 2019

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

ANEXO I. CGT competente para la elaboración del informe previo

CGT/Unidad	Lugar	CGT/Unidad	Lugar	CGT/Unidad	Lugar
Levante	Albacete	**Centro**	Cuenca[2]	**Noroeste**	Pontevedra
Levante	Alicante	**Sureste**	Granada	**Pirineos-Valle del Ebro**	Rioja, La
Sureste	Almería	**Centro**	Guadalajara	**Norte**	Salamanca
Norte	Asturias	**Suroeste**	Huelva	**Sureste**	S. C. de Tenerife[3]
Norte	Ávila	**Pirineos-Valle del Ebro**	Huesca	**Norte**	Segovia[4]
Suroeste	Badajoz	**Sureste**	Jaén[5]	**Suroeste**	Sevilla
Baleares	Balears, Illes[6]	**Norte**	León[7]	**Norte**	Soria[8]
Norte	Burgos	**Noroeste**	Lugo	**Pirineos-Valle del Ebro**	Teruel
Centro	Cáceres	**Centro**	Madrid	**Centro**	Toledo
Suroeste	Cádiz	**Sureste**	Málaga	**Levante**	Valencia
Norte	Cantabria	**Levante**	Murcia	**Norte**	Valladolid
Levante	Castellón	**Pirineos-Valle del Ebro**	Navarra	**Norte**	Zamora
Centro	Ciudad Real	**Noroeste**	Ourense	**Pirineos-Valle del Ebro**	Zaragoza
Suroeste	Córdoba	**Norte**	Palencia	**Suroeste**	Ceuta
Noroeste	Coruña, A	**Suroeste**	Palmas, Las[9]	**Sureste**	Melilla

[2] Influencia compartida con el CGT Levante
[3] Comprende las islas de La Gomera, La Palma y Tenerife
[4] Influencia compartida con el CGT Centro
[5] Influencia compartida con el CGT Centro
[6] Comprende las islas de Formentera, Ibiza, Mallorca y Menorca
[7] Influencia compartida con el CGT Noroeste
[8] Influencia compartida con el CGT Centro
[9] Comprende las islas de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote

ANEXO II. Escrito para evento no susceptible de autorización o informe favorable excepcional

Con respecto a su petición de (…) para el evento (…) a celebrar en (…) el (…), una vez revisada la documentación del mismo, estimo que el mismo no es susceptible de autorización o informe favorable que permita su celebración con carácter excepcional debido a que:

(…)

Esta decisión determina la imposibilidad de continuar el procedimiento y debido a esto, el interesado podrá interponer **RECURSO DE ALZADA**, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su notificación, ante el Director General de Tráfico conforme a lo establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Lugar y fecha

Jefe/a Provincial de Tráfico de (…)

(…)

ANEXO III. Comunicación al interesado de la autorización o informe favorable excepcional

Con respecto a su petición de (…) para el evento (…) a celebrar en (…), (…), el Centro de Gestión de Tráfico de (…) ha informado que no aprecia que la celebración del mismo suponga una alteración o impacto desfavorable en la seguridad y fluidez de los desplazamientos previstos a nivel provincial, autonómico o nacional.

Así pues, conforme a lo dispuesto mediante Escrito Directriz de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, de fecha de (…), le comunico que:

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, por delegación del Director General de Tráfico establecida en la Resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, resuelve informar favorablemente con carácter excepcional, la celebración del mismo, que deberá ser hecho conforme a las condiciones establecidas por esta Jefatura Provincial de Tráfico y que se adjuntan a esta comunicación.

Contra esta resolución, el interesado podrá interponer **RECURSO DE ALZADA**, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su notificación, ante el Ministro de Interior conforme a lo establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Lugar y fecha

Jefe/a Provincial de Tráfico de (…)

(…)

ANEXO IV. Comunicación al interesado del informe desfavorable excepcional

Con respecto a su petición de (…) para el evento (…) a celebrar en (…), (…), el Centro de Gestión de Tráfico de (…) ha informado que la celebración del mismo supone una alteración o impacto desfavorable en la seguridad y fluidez de los desplazamientos previstos a nivel provincial, autonómico o nacional.

Así pues, conforme a lo dispuesto mediante Escrito Directriz de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, de fecha de (…), le comunico que:

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, por delegación del Director General de Tráfico establecida en la Resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, resuelve no informar favorablemente con carácter excepcional, la celebración del mismo.

Contra esta resolución, el interesado podrá interponer **RECURSO DE ALZADA**, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su notificación, ante el Ministro de Interior conforme a lo establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Lugar y fecha

Jefe/a Provincial de Tráfico de (…)

(…)

Escrito Directriz SGOM 03/18
Asunto: *actualización de las instrucciones específicas sobre regulación de tráfico durante la celebración de eventos deportivos.*

1. OBJETO

Este escrito directriz tiene como objeto la actualización de las instrucciones específicas conforme a lo establecido en el punto 5 de la Instrucción 18/TV-101 del 12 de febrero de 2018, de la Dirección General de Tráfico, así como mejora de los procedimientos administrativos establecidos en el Escrito Directriz SGOM 01/18.

2. ACTUALIZACIÓN DE LAS INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS

Las instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público se actualizan tal y como se dispone en los anexos I, II, III y IV.

El anexo V de este escrito recoge un resumen de las principales modificaciones introducidas con respecto a las instrucciones publicadas en la Instrucción 18/TV-101 y aspectos importantes a tener en cuenta.

3. MODIFICACIÓN DEL ESCRITO DIRECTRIZ SGOM 01/18

3.1. Vehículos autorizados en espacio acotado

La identificación de los vehículos a motor para su autorización para circular por los espacios acotados, de uso exclusivo por los participantes del evento deportivo no se hará por matrícula, sino que deberán portar, en lugar bien visible, los distintivos que la organización establezca para ello.

Así pues, el organizador deberá enviar por correo electrónico, a las jefaturas de tráfico (JPT en adelante) de las provincias afectadas y con la misma antelación que la establecida para la identificación del personal auxiliar, una copia de los modelos de los distintivos que los identifiquen como vehículos de la organización.

3.2. Comunicaciones a los centros de gestión de tráfico

- **Pruebas deportivas estáticas y eventos por caminos**

Los organizadores de pruebas deportivas estáticas, pruebas deportivas dinámicas por caminos y marchas ciclistas por caminos, deberán enviar por correo electrónico, con una antelación mínima de cinco días al inicio el evento, al centro de gestión de tráfico (CGT en adelante) que corresponda a la provincia de inicio del mismo, la previsión de carretera/s a cortar, indicando exactamente el/los lugar/es, fecha/s y horarios de corte.

Esta comunicación se exigirá única y exclusivamente cuando haya tramos de carretera a cortar, por tanto cuando se trate de competiciones o eventos en los que solo haya tramos de carretera de circulación ordinaria, no será necesaria dicha comunicación.

Durante el desarrollo del evento, si hubiera alguna modificación de las previsiones enviadas al CGT, el organizador comunicará por teléfono, dichos cambios al CGT al que haya enviado la previsión.

El CGT de la provincia de inicio del evento será el encargado de introducir todos los datos de los cortes de tráfico en LINCE, incluidos los que afecten a carreteras pertenecientes al área de influencia de otros centros y lo hará como prognosis en lugar de previsión.

Este CGT también se encargará de la modificación de los datos introducidos en LINCE en caso de que el organizador así se lo comunique durante la celebración del evento.

- **Eventos deportivos por carretera**

Las jefaturas provinciales de tráfico de inicio una prueba deportiva dinámica o alguno de los tipos de marcha ciclista por carretera enviarán al CGT que corresponda a su provincia el recorrido con las fechas y horarios de paso de estas pruebas siempre y cuando se trate de eventos cuya autorización no corresponda a la Subdirección General de Operaciones y Movilidad y vayan a ir acompañados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

El CGT al que se le haya enviado dicho recorrido, si tiene todos los datos necesarios, introducirá en LINCE al menos, las carreteras que estime más relevantes ya sea por su elevada intensidad de tráfico o singularidad por el tipo de usuarios, lugar o población a la que den acceso.

El evento será introducido como previsión y posteriormente, los agentes de la ATGC que inicien el acompañamiento del evento confirmarán al CGT que corresponda a esa provincia de inicio los momentos exactos de inicio y final de dicho acompañamiento.

En el caso de que se trate de un evento de más de un día, la comunicación de los agentes se hará siempre al CGT que corresponda a la provincia de inicio de cada día y este centro será el encargado de realizar los trámites que procedan en LINCE para todo el recorrido de ese día.

Madrid, 6 de julio de 2018

El Subdirector General de Operaciones y Movilidad

Jaime Moreno García-Cano

Anexo I.- INSTRUCCION ESPECÍFICA PARA PRUEBAS DEPORTIVAS ESTÁTICAS

A efectos de la regulación de tráfico aplicada a las vías y terrenos de uso público durante el desarrollo de un evento deportivo, se entenderá por:

- **Carreteras:** aquellas vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.
- **Caminos:** todas aquellas vías y terrenos de uso público que no tengan la consideración de carreteras como es el caso de:
  - Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
  - Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
  - Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.
- **Prueba deportiva estática:** aquella cuyo lugar de celebración se configura como un recinto cerrado al tráfico general de usuarios con límites perimetrales cuya posición no se desplaza con el movimiento de los participantes.
- **Tramos de circulación ordinaria:** aquellos tramos del recorrido de un evento deportivo por el que los participantes del mismo circulan respetando las normas y señales de tráfico, comportándose como un usuario más de vía, ya sea porque en ellos no se compite o porque dicha competición puede desarrollarse respetando las normas y señales de tráfico.

1. Uso de la vía

Los tramos de carreteras interurbanas y travesías por donde discurra la prueba estarán cerrados al tráfico general, siendo de uso exclusivo para los participantes de la misma mientras exista competición en ellos, salvo que se trate de tramos de circulación ordinaria.

2. Control y orden de la actividad

Se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 del anexo II del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Este evento no requiere acompañamiento de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) durante todo el desarrollo de la prueba, no obstante si podrá determinarse su presencia durante parte del mismo para apoyar al personal auxiliar dispuesto por la organización en la regulación de los cruces y tramos de enlace, así como supervisión en cualquier momento del cumplimiento correcto de lo dispuesto en los informes o, en su caso, autorización emitida por la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) y resto de legislación que sea de aplicación.

Los accesos al espacio acotado, de uso exclusivo para los participantes de la competición, así como en su caso, el control para la incorporación de estos a los tramos de circulación ordinaria y resto de tareas de orden y control serán realizados por personal auxiliar habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143 del RGC.

Solamente estarán habilitados para ejercer como personal auxiliar, aquellas personas que hubieran sido identificadas previamente ante las jefaturas de tráfico de las provincias afectadas por el recorrido de la prueba, con la antelación y procedimiento establecido por la DGT en su informe del evento, o en su caso autorización. El personal de protección civil o emergencias estará habilitado para actuar como personal auxiliar del evento en todo caso, sin necesidad de su identificación previa.

Asimismo, en el espacio reservado exclusivamente para los participantes, solamente podrán circular aquellos vehículos a motor destinados por la organización a tareas de apoyo, identificados mediante los oportunos distintivos que portarán en lugar bien visible.

Estarán autorizados para circular en todo caso, sin necesidad de identificación previa los vehículos a motor utilizados por el personal de protección civil o emergencias, ambulancias y demás vehículos sanitarios.

Los responsables de la prueba, el personal auxiliar y quienes actúen como tales, deberán cumplir en todo caso con lo dispuesto en el artículo 12 y 13 del anexo II del RGC y los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 6, 11 y 14 del anexo II del RGC.

3. Condiciones de cierre de la vía

El área de celebración del evento se acotará estableciendo dispositivos de cierre estáticos en los lugares de inicio y fin de la competición e intersecciones con otras carreteras, en las que se instalará la señalización establecida en las fichas 1.1, 1.2 o 1.3, teniendo en cuenta si se trata o no, de carreteras con arcén pavimentado de 1 metro o más de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación.

Las vías de cruce a la zona acotada que sean caminos y la parte de recorrido que discurra por este tipo de vías serán señalizadas y acotadas con cintas u otros elementos de balizamiento.

Los distintos tramos de carretera que formen parte del recorrido de la prueba podrán cerrarse a la vez y permanecer cerrados durante todo el desarrollo de la misma o etapa, o bien ser cerrados y abiertos progresivamente si los tiempos de paso de los participantes y las características de la prueba lo permiten.

Una vez abiertos, los tramos de carretera del itinerario se convierten en tramos de circulación ordinaria y en los mismos no podrá haber participantes desarrollando una competición incompatible con el respeto a las normas y señales de tráfico.

El informe o en su caso, autorización de la DGT establecerá los momentos de cierre y apertura de cada tramo que deberán ser respetados, salvo casos perfectamente justificados y previo aviso al centro de gestión de tráfico que corresponda.

Cuando sean pruebas con tiempos de cierre de carreteras muy prolongados, no existan itinerarios alternativos y los tiempos de paso entre participantes consecutivos lo permitan, se

podrá permitir el cruce o circulación en intersecciones o tramos cortos de carretera cerrados a usuarios ajenos a la prueba, cerrándose nuevamente dicho acceso con la antelación suficiente cuando se aproximen los siguientes participantes.

En los tramos de carretera, se podrá acotar parcialmente la calzada para uso exclusivo de los participantes, mediante conos o los elementos de balizamiento que se estimen adecuados, dejando abierta al tráfico general de usuarios el resto de la calzada y velocidad máxima de circulación de estos a 40 km/h, si además de lo anterior, también se cumple que las características o naturaleza de la prueba permite el desarrollo de la competición sin invasión de los carriles de sentido contrario.

Si hubiera vehículos a motor compitiendo, solamente se permitirán y de forma muy excepcional, cruces transversales del recorrido, siempre y cuando se puedan garantizar condiciones óptimas de seguridad y los vehículos que vayan en competición no superen los 60 km/h en el tramo donde se permita dicha cruce. En todo caso, los agentes de la ATGC estarán presentes durante parte de la prueba para apoyar la regulación de estos cruces, garantizando la seguridad en el cierre de los mismos.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores, solamente será posible si se hace constar expresamente en el informe o, en su caso, autorización emitida por la DGT, con el detalle de los puntos donde está permitido su realización y forma de realizarla.

La organización adoptará las medidas que sean oportunas para garantizar que la vía esté totalmente libre de participantes compitiendo cuando se levanten los dispositivos de cierre ya sea por finalización de la competición o para permitir el cruce de las vías del itinerario o circulación por tramos cortos.

4. Medios personales y materiales de la organización

En los puntos de corte de la carretera se dispondrá la siguiente señalización:

- Cartel croquis en fondo naranja de desvío provisional (TS-210).
- Señalización de aviso (P-50)
- Limitación de velocidad (R-301)
- Cartel en fondo naranja de circulación prohibida excepto accesos

Cuando la organización aporte vehículos a motor para labores de vigilancia y control de tráfico, estos irán dotados de los siguientes elementos:

- Vehículos utilizados como apoyo para el cierre de accesos laterales:
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible
    - Cartel con la inscripción STOP
    - Señal V-2, que en el caso de motocicletas podrá ser sustituida por un dispositivo que emita destellos intermitentes de luz amarilla en la parte posterior de la misma
- Resto de vehículos:

- Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
- Señales V-2 si circulan o sitúan en el perímetro del espacio cerrado al tráfico, en contacto con el resto de usuarios de la vía que en el caso de motocicletas, podrá ser sustituida por un dispositivo que emita destellos de luz ámbar en la parte posterior de la misma.

Si el evento se celebra total o parcialmente en horario nocturno, dicha señalización se complementará con los elementos luminosos correspondientes en las horas comprendidas entre puesta y salida del sol.

Se dispondrá un cartel informativo en ambos sentidos antes de llegar al punto de corte indicando a los usuarios de la vía que dicho corte es debido a la celebración de un evento deportivo, la duración estimada del mismo y los desvíos provisionales dispuestos para tal efecto.

La señalización de los itinerarios cumplirá lo indicado en el artículo 8 del anexo II del RGC.

El personal auxiliar debidamente habilitado según lo dispuesto en los apartados anteriores podrá llevar distintivos con la inscripción:

PERSONAL AUXILIAR HABILITADO

Y además también irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R400x (sentido obligatorio, según corresponda) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, así como de algún dispositivo portátil de comunicación que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, los agentes de la ATGC y/o los servicios de emergencia.

En el punto de cierre de una carretera se dispondrá de personal auxiliar habilitado, compuesto por un mínimo de 2 personas que serán las encargadas de la apertura y cierre de las zonas con circulación restringida a accesos y permanecerán allí mientras sea necesario.

Los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGC para el personal auxiliar habilitado, solamente serán exigidos a los situados en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes o controlando el corte de una carretera que cruce su recorrido.

El resto del personal que la organización disponga para tareas de apoyo de avituallamiento, información o naturaleza similar no precisa habilitación de la DGT, pero tanto el organizador como el responsable de seguridad vial de la prueba serán los encargados de garantizar su seguridad en todo momento.

Este personal de la organización no habilitado por DGT, no podrá realizar en ningún caso tareas de control y orden del evento, ni siquiera como apoyo y sí podrán circular por el interior de las zonas acotadas, de uso exclusivo para los participantes, siempre que vayan acompañados de un auxiliar habilitado. Deberán llevar vestimenta de alta visibilidad homologada, que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre y portar distintivos con la inscripción.

PERSONAL DE APOYO

Los servicios sanitarios y los responsables de la prueba se ajustarán a lo establecido en el artículo 10 del anexo II del RGC, debiendo aportar al menos una ambulancia con soporte vital básico.

En el caso de pruebas deportivas con vehículos a motor compitiendo o actividades en las que exista un riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

5. Comunicación al punto de acceso nacional de información de tráfico (NAP)

Cuando haya tramos de carretera cortados, la organización comunicará al centro de gestión de tráfico que corresponda según provincia de inicio de la prueba y procedimiento establecido en el informe, o en su caso, autorización emitida por la DGT, la previsión de los cierres y apertura de los distintos tramos de vía afectados con cinco días de antelación para su publicación en el punto de acceso nacional de información de tráfico (http://nap.dgt.es/).

Durante la celebración del evento, en caso de incidencias que modifiquen las previsiones enviadas, el responsable de seguridad vial del evento o persona designada por éste, deberá ponerse en contacto con el mismo centro de gestión de tráfico para comunicar las variaciones que afecten a los horarios y/o lugar de cierre.

Anexo II.1.- INSTRUCCIÓN ESPECÍFICA PARA PRUEBAS DEPORTIVAS DINÁMICAS POR CAMINOS

A efectos de la regulación de tráfico aplicada a las vías y terrenos de uso público durante el desarrollo de un evento deportivo, se entenderá por:

- **Carreteras:** aquellas vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.
- **Caminos:** todas aquellas vías y terrenos de uso público que no tengan la consideración de carreteras como es el caso de:
  - Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
  - Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
  - Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.
- **Prueba deportiva dinámica**: aquellas cuyo lugar de celebración se configura como un recinto cerrado al tráfico general de usuarios con límites perimetrales cuya posición se va desplazando según lo hagan los participantes.

  Serán consideradas pruebas deportivas dinámicas por caminos cuando en su recorrido predomine este tipo de vías, según las definiciones especificadas anteriormente y los tramos de las mismas estén enlazados mediante cruces o circulación por tramos cortos de carretera.
- **Tramos de circulación ordinaria:** aquellos tramos del recorrido de un evento deportivo por el que los participantes del mismo circulan respetando las normas y señales de tráfico, comportándose como un usuario más de vía, ya sea porque en ellos no se compita o porque dicha competición puede desarrollarse respetando las normas y señales de tráfico.

1. Uso de la vía

Los tramos de carretera utilizados para enlazar los tramos por caminos (cruces o tramos de enlace) permanecerán cerrados al tráfico general, siendo de uso exclusivo para los participantes de la prueba mientras haya participantes compitiendo en los mismos, salvo si son tramos de circulación ordinaria.

2. Control y orden de la actividad

Se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 del anexo II del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Este evento no requiere acompañamiento de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) durante todo el desarrollo de la prueba, no obstante si podrá determinarse su presencia durante parte del mismo para apoyar al personal auxiliar dispuesto por la organización en la regulación de los cruces y tramos de enlace, así como supervisión

en cualquier momento del cumplimiento correcto de lo dispuesto en los informes o, en su caso, autorización emitida por la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) y resto de legislación que sea de aplicación.

Estas tareas de apoyo y supervisión se focalizarán en los tramos de carreteras.

Los accesos al espacio acotado para la competición, así como en su caso, el control para la incorporación de los participantes a los tramos de circulación ordinaria y resto de tareas de orden y control serán realizados por personal auxiliar habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143 del RGC.

Solamente estarán habilitados para ejercer como personal auxiliar, aquellas personas que hubieran sido identificadas previamente ante las jefaturas de tráfico de las provincias afectadas por el recorrido de la prueba, con la antelación y procedimiento establecido por la DGT en su informe del evento, o en su caso autorización. El personal de protección civil o emergencias estará habilitado para actuar como personal auxiliar del evento en todo caso, sin necesidad de su identificación previa.

Asimismo, en el espacio reservado exclusivamente para los participantes, solamente podrán circular aquellos vehículos a motor destinados por la organización a tareas de apoyo, identificados mediante los oportunos distintivos que portarán en lugar bien visible.

Estarán autorizados para circular en todo caso, sin necesidad de identificación previa los vehículos a motor utilizados por el personal de protección civil o emergencias, ambulancias y demás vehículos sanitarios.

Los responsables de la prueba, el personal auxiliar y quienes actúen como tales, deberán cumplir en todo caso con lo dispuesto en los artículos 12 y 13 del anexo II del RGC y los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 6, 11 y 14 del anexo II del RGC.

3. Condiciones de cierre de la vía

El cruce o tramo corto de enlace de carretera se cerrará antes del paso de los participantes, con la antelación suficiente y por el tiempo indispensable para permitir el paso de todos ellos.

La carretera a cruzar será señalizada según lo indicado en las fichas nº 2.1 o 2.2 teniendo en cuenta si se trata o no, de carreteras convencionales interurbanas con arcén pavimentado de un metro o más de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación.

La parte del recorrido de la prueba que discurra por caminos, será señalizada al menos con elementos de balizamiento y de manera general, no será necesario que vayan acompañados de vehículos piloto de apertura y cierre de la organización.

Sin embargo, cuando se trate de caminos pavimentados, utilizados como vías de servicio por un volumen importante de usuarios en vehículos a motor, si podrán ser exigidos, cuando así conste en el informe de seguridad vial o, en su caso autorización emitida por la DGT, guardando esa distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

Una vez abiertos los cruces o enlaces de carretera, estos se convierten en tramos de circulación ordinaria y en los mismos no podrá haber participantes desarrollando una competición incompatible con el respeto a las normas y señales de tráfico.

El informe o en su caso, autorización de la DGT establecerá los momentos de cierre y apertura de cada tramo que deberán ser respetados, salvo casos perfectamente justificados y previo aviso al centro de gestión de tráfico que corresponda.

Cuando sean pruebas con tiempos de cierre de los enlaces por carretera muy prolongados, no existan itinerarios alternativos y los tiempos de paso entre participantes consecutivos lo permitan, se podrá permitir el paso por el/los cruce/s o tramo/s de enlace de carretera cerrados a usuarios ajenos a la prueba, siendo cerrado de nuevo con la antelación suficiente cuando se aproximen los siguientes participantes.

En los tramos de enlace de carretera, se podrá acotar parcialmente la calzada para uso exclusivo de los participantes, mediante conos o los elementos de balizamiento que se estimen adecuados, dejando abierta al tráfico general de usuarios el resto de la calzada y velocidad máxima de circulación de estos a 40 km/h, si además de lo anterior, también se cumple que las características o naturaleza de la prueba permite el desarrollo de la competición sin invasión de los carriles de sentido contrario.

Si hubiera vehículos a motor compitiendo, solamente se permitirán y de forma muy excepcional, cruces transversales, siempre y cuando se puedan garantizar condiciones óptimas de seguridad y los vehículos en competición no superen la velocidad de 60 km/h en el tramo donde sea permitido. En todo caso, los agentes de la ATGC estarán presentes durante parte de la prueba para apoyar la regulación de estos cruces, garantizando la seguridad en el cierre de los mismos.

Lo dispuesto en los tres párrafos inmediatamente anteriores, solamente será posible si se hace constar expresamente en el informe o, en su caso, autorización emitida por la DGT, con el detalle de los puntos donde está permitido su realización y forma de realizarla.

4. Medios personales y materiales de la organización

En los puntos de intersección de la prueba con otras carreteras, se dispondrán los siguientes materiales, para cada sentido de circulación:

- Limitación de velocidad (R-301)

En su caso, los vehículos de apoyo de la organización irán dotados de los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
  - Cartel con la inscripción «Atención *prueba deportiva. STOP*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
  - Señal V-2.
  - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículo piloto de cierre:
  - Cartel con la inscripción «*fin de carrera. CONTINÚE*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

- Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
- Señales V-2
- Luces de avería y de cruce encendidas.

- Vehículos utilizados como apoyo para el cierre del cruce o tramo de enlace por carretera:
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible
  - Cartel con la inscripción STOP
  - Señal V-2, que en el caso de motocicletas podrá ser sustituida por un dispositivo que emita destellos de luz de color ámbar en la parte posterior de la misma

- Resto de vehículos:
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
  - Señales V-2 si circulan o sitúan en el perímetro del espacio cerrado al tráfico, en contacto con el resto de usuarios de la vía que en el caso de motocicletas, podrá ser sustituida por un dispositivo que emita destellos de luz ámbar en la parte posterior de la misma.

Si el evento se celebra total o parcialmente en horario nocturno, dicha señalización se complementará con los elementos luminosos correspondientes en las horas comprendidas entre puesta y salida del sol.

La señalización de los itinerarios cumplirá lo indicado en el artículo 8 del anexo II del RGC.

El personal auxiliar debidamente habilitado según lo dispuesto en los apartados anteriores podrá llevar distintivos con la inscripción:

PERSONAL AUXILIAR HABILITADO

Y además también irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio), incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como de vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y de algún dispositivo portátil de comunicación eficaz que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, con los agentes de la ATGC y con los servicios de emergencia.

En el cruce o tramo corto de enlace se dispondrá de un mínimo de 3 personas auxiliares habilitadas para encargarse de la apertura y cierre del mismo.

Si en el tramo corto de enlace hubiese algún acceso lateral al mismo, también se dispondrá de, al menos, una persona auxiliar habilitada por acceso para regular la detención e incorporación de vehículos.

Deberán situarse en la intersección, como mínimo 10 minutos antes del corte para el paso de los primeros participantes y permanecerán en el mismo hasta que haya finalizado el paso de los últimos.

Deberá tenerse en cuenta la progresión hacia atrás de la cola formada por los vehículos detenidos, cuya longitud pueda rebasar el cartel informativo y alcanzar zonas de visibilidad

restringida, con el consiguiente peligro de accidentes por alcance. En dicho caso, se deberá disponer de personal auxiliar habilitado provisto de señal TM-1 (bandera roja), quien deberá moverse en correspondencia con el final de la cola, para advertir a los conductores de tal circunstancia.

En el caso de los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGC para el personal auxiliar habilitado, estos solamente serán exigidos a los que estén en contacto con usuarios ajenos a la prueba por encontrarse en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes, controlando los accesos laterales al espacio acotado o incorporación de aquellos a los tramos de circulación ordinaria.

El resto del personal que la organización disponga para tareas de apoyo de avituallamiento, información o naturaleza similar no precisa habilitación de la DGT, pero tanto el organizador como el responsable de seguridad vial de la prueba serán los encargados de garantizar su seguridad en todo momento.

Este personal de la organización no habilitado por DGT, no podrá realizar en ningún caso tareas de control y orden del evento, ni siquiera como apoyo y sí podrán circular por el interior de las zonas acotadas, de uso exclusivo para los participantes, siempre que vayan acompañados de un auxiliar habilitado, llevar vestimenta de alta visibilidad homologada, que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre y portar distintivos con la inscripción.

PERSONAL DE APOYO

Los servicios sanitarios y los responsables de la prueba se ajustarán a lo establecido en el artículo 10 del anexo II del RGC, debiendo aportar al menos una ambulancia con soporte vital básico.

En el caso de pruebas deportivas con vehículos a motor compitiendo o actividades en las que exista un riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

5. Comunicación al punto de acceso nacional de información de tráfico (NAP)

Cuando haya tramos de carretera cortados, la organización comunicará al centro de gestión de tráfico que corresponda según provincia de inicio de la prueba y procedimiento establecido en el informe, o en su caso, autorización emitida por la DGT, la previsión de los cierres y apertura de los distintos tramos de vía afectados con cinco días de antelación para su publicación en el punto de acceso nacional de información de tráfico (http://nap.dgt.es/).

Durante la celebración del evento, el responsable de seguridad vial o persona designada por éste irá confirmando a dicho centro de gestión los horarios de inicio y final de los cortes de carretera hechos.

Anexo II.2.- INSTRUCCIÓN ESPECÍFICA PARA MARCHAS CICLISTAS POR CAMINOS

A efectos de la regulación de tráfico aplicada a las vías y terrenos de uso público durante el desarrollo de un evento deportivo, se entenderá por:

- **Carreteras:** aquellas vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos.
- **Caminos:** todas aquellas vías y terrenos de uso público que no tengan la consideración de carreteras como es el caso de:
  - Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
  - Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
  - Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.
- **Marcha ciclista por caminos:** todas aquellas marchas entendidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales en cuyo recorrido predomina este tipo de vías, según las definiciones especificadas anteriormente y los tramos de las mismas estén enlazados mediante cruces o circulación por tramos cortos de carretera.

  Puede tratarse tanto de marchas ciclodeportivas como de cicloturistas.
- **Tramos de circulación ordinaria:** aquellos tramos del recorrido de un evento deportivo por el que los participantes del mismo circulan respetando las normas y señales de tráfico, comportándose como un usuario más de vía, ya sea porque en ellos no se compita o porque dicha competición puede desarrollarse respetando las normas y señales de tráfico.

1. Uso de la vía

Los tramos de carretera utilizados para enlazar los tramos por caminos (cruces o tramos de enlace) serán considerados tramos de circulación ordinaria, salvo que el informe de seguridad vial o, en su caso, autorización emitida por la DGT establezca lo contrario.

2. Control y orden de la actividad

Se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en el artículo 19 del anexo II del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Este evento no requiere acompañamiento de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) durante todo el desarrollo de la marcha, sin perjuicio de que realicen sus tareas de vigilancia y supervisión en cualquier momento para comprobar el correcto cumplimiento correcto de lo dispuesto en los informes o, en su caso, autorización

emitida por la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) y resto de legislación que sea de aplicación.

Estas tareas de apoyo y supervisión se focalizarán en los tramos de carreteras.

El control para la incorporación de los participantes a los tramos de circulación ordinaria y resto de tareas de orden y control, así como el cierre de los cruces o tramos de enlace por carretera cuando así sea establecido en el informe o en su caso autorización, será realizado por personal auxiliar habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143 del RGC.

Solamente estarán habilitados para ejercer como personal auxiliar, aquellas personas que hubieran sido identificadas previamente ante las jefaturas de tráfico de las provincias afectadas por el recorrido de la marcha, con la antelación y procedimiento establecido por la DGT en su informe del evento, o en su caso autorización. El personal de protección civil o emergencias estará habilitado para actuar como personal auxiliar del evento en todo caso, sin necesidad de su identificación previa.

Asimismo, en el espacio reservado exclusivamente para los participantes, solamente podrán circular aquellos vehículos a motor destinados por la organización a tareas de apoyo, identificados mediante los oportunos distintivos que portarán en lugar bien visible.

Estarán autorizados para circular en todo caso, sin necesidad de identificación previa los vehículos a motor utilizados por el personal de protección civil o emergencias, ambulancias y demás vehículos sanitarios.

La organización deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 18 del anexo II del RGC, los responsables de la marcha, el personal auxiliar habilitado y quienes actúen como tales, deberán cumplir en todo caso con lo dispuesto en los artículos 26 y 27 del anexo II del RGC y los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 20, 25, 28 y 29 del anexo II del RGC.

3. Condiciones de cierre de la vía

El tramo de enlace por carretera podrá ser cerrado mediante cortes intermitentes cuya duración máxima de cada uno será de cinco minutos, para facilitar el cruce o paso agrupado de los ciclistas por aquellos. El intervalo de tiempo entre cortes consecutivos no podrá ser inferior a 10 minutos y se garantizará una circulación fluida, con nivel de servicio blanco.

Si el paso por dicho tramo de enlace no pudiera ser agrupado, solamente se permitirá el corte de carretera para el cruce transversal de la calzada. En este caso, el corte se hará por el tiempo imprescindible para permitir el cruce de cada ciclista, garantizando en todo caso un nivel de servicio blanco.

Cuando sea necesario el corte del cruce o tramo corto de enlace, la carretera afectada será señalizada según lo indicado en las fichas nº 2.1 o 2.2 teniendo en cuenta si se trata o no, de carreteras convencionales interurbanas con arcén pavimentado de un metro o más de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación.

El informe o en su caso, autorización de la DGT establecerá el momento en que se inicia y finaliza el cierre intermitente de cada tramo que deberán ser respetado, salvo casos perfectamente justificados y previo aviso al centro de gestión de tráfico que corresponda.

La parte del recorrido de la marcha que discurra por caminos, será señalizada al menos con elementos de balizamiento y de manera general, no será necesario que vayan acompañados de vehículos piloto de apertura y cierre de la organización.

Sin embargo, cuando se trate de caminos pavimentados, utilizados como vías de servicio por un volumen importante de usuarios en vehículos a motor, si podrán ser exigidos, cuando así conste en el informe de seguridad vial o, en su caso autorización emitida por la DGT, guardando cada uno, respectivamente, la distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

4. Medios personales y materiales de la organización

En los puntos de intersección de la marcha con las carreteras, se dispondrán los siguientes materiales, para cada sentido de circulación:

- Limitación de velocidad (R-301)

En su caso, los vehículos pilotos de apertura y cierre irán dotados de los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
  - Cartel con la inscripción «*Atención marcha ciclista*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible
  - Señal V-2
  - Luces de avería y de cruce encendidas
- Vehículo piloto de cierre:
  - Cartel con la inscripción «*Fin marcha ciclista*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible
  - Señales V-2
  - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículos utilizados como apoyo para el cierre del cruce o tramo de enlace por carretera:
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible
  - Cartel con la inscripción STOP
  - Señal V-2, que en el caso de motocicletas podrá ser sustituida por un dispositivo que emita destellos de color ámbar en la parte posterior de la misma
- Resto de vehículos:
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.

- Señales V-2 si circulan o sitúan en el perímetro del espacio cerrado al tráfico, en contacto con el resto de usuarios de la vía que en el caso de motocicletas, podrá ser sustituida por un dispositivo que emita destellos de luz ámbar en la parte posterior de la misma.

Si el evento se celebra total o parcialmente en horario nocturno, dicha señalización se complementará con los elementos luminosos correspondientes en las horas comprendidas entre puesta y salida del sol.

La señalización de los itinerarios cumplirá lo indicado en el artículo 22 del anexo II del RGC.

El personal auxiliar debidamente habilitado según lo dispuesto en los apartados anteriores podrá llevar distintivos con la inscripción:

PERSONAL AUXILIAR HABILITADO

Y además también irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio), incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como de vestimenta de alta visibilidad homologada que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y de algún dispositivo portátil de comunicación eficaz que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, con los agentes de la ATGC y con los servicios de emergencia.

En el cruce o tramo corto de enlace a cortar se dispondrá de un mínimo de 3 personas auxiliares habilitadas para encargarse de la apertura y cierre del mismo.

Si en el tramo corto de enlace hubiese algún acceso lateral al mismo, también se dispondrá de, al menos, una persona auxiliar habilitada por acceso para regular la detención e incorporación de vehículos.

Deberán situarse en la intersección, como mínimo 10 minutos antes del corte para el paso de los primeros participantes y permanecerán en el mismo hasta que haya finalizado el paso de los últimos.

Deberá tenerse en cuenta la progresión hacia atrás de la cola formada por los vehículos detenidos, cuya longitud pueda rebasar el cartel informativo y alcanzar zonas de visibilidad restringida, con el consiguiente peligro de accidentes por alcance. En dicho caso, se deberá disponer de personal auxiliar habilitado provisto de señal TM-1 (bandera roja), quien deberá moverse en correspondencia con el final de la cola, para advertir a los conductores de tal circunstancia.

En el caso de los requisitos establecidos en el artículo 27 del anexo II del RGC para el personal auxiliar habilitado, estos solamente serán exigidos a los que estén en contacto con usuarios ajenos a la marcha por encontrarse en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes, controlando los accesos laterales al espacio acotado o incorporación de aquellos a los tramos de circulación ordinaria.

El resto del personal que la organización disponga para tareas de apoyo de avituallamiento, información o naturaleza similar no precisa habilitación de la DGT, pero tanto el organizador como el responsable de seguridad vial de la marcha serán los encargados de garantizar su seguridad en todo momento.

Este personal de la organización no habilitado por DGT, no podrá realizar en ningún caso tareas de control y orden del evento, ni siquiera como apoyo y sí podrán circular por el interior de las zonas acotadas, de uso exclusivo para los participantes, siempre que vayan acompañados de un auxiliar habilitado, llevar vestimenta de alta visibilidad homologada, que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre y portar distintivos con la inscripción.

PERSONAL DE APOYO

El organizador aportará al menos una ambulancia con soporte vital básico. En el caso de marchas con vehículos a motor o actividades de riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

Los servicios sanitarios y los responsables de la marcha se ajustarán a lo establecido en el artículo 24 del anexo II del RGC, debiendo aportar al menos una ambulancia con soporte vital básico.

En el caso de marchas ciclistas con vehículos a motor compitiendo o actividades en las que exista un riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

5. Comunicación al punto de acceso nacional de información de tráfico (NAP)

Cuando haya tramos de carretera cortados, la organización comunicará al centro de gestión de tráfico que corresponda según provincia de inicio de la marcha y procedimiento establecido en el informe, o en su caso, autorización emitida por la DGT, la previsión de los cierres y apertura de los distintos tramos de vía afectados con cinco días de antelación para su publicación en el punto de acceso nacional de información de tráfico (http://nap.dgt.es/).

Durante la celebración del evento, el responsable de seguridad vial o persona designada por éste irá confirmando a dicho centro de gestión los horarios de inicio y final de los cortes de carretera hechos.

Anexo III.1.- INSTRUCCION ESPECÍFICA PARA PRUEBAS DEPORTIVAS DINÁMICAS POR CARRETERA

A efectos de la regulación de tráfico aplicada a las vías y terrenos de uso público durante el desarrollo de un evento deportivo, se entenderá por:

- **Carreteras:** aquellas vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.
- **Caminos:** todas aquellas vías y terrenos de uso público que no tengan la consideración de carreteras como es el caso de:
  - Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
  - Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
  - Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.
- **Prueba deportiva dinámica**: aquellas cuyo lugar de celebración se configura como un recinto cerrado al tráfico general de usuarios con límites perimetrales cuya posición se va desplazando según lo hagan los participantes.

  Serán consideradas pruebas deportivas dinámicas por carretera cuando en su recorrido predomine este tipo de vías, según las definiciones especificadas anteriormente, sin perjuicio de que existan tramos que puedan ser considerados caminos.
- **Tramos de circulación ordinaria:** aquellos tramos del recorrido de un evento deportivo por el que los participantes del mismo circulan respetando las normas y señales de tráfico, comportándose como un usuario más de vía, ya sea porque en ellos no se compite o porque dicha competición puede desarrollarse respetando las normas y señales de tráfico.

1. Uso de vía

La prueba se disputará con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicho evento y los participantes de la misma gozarán del uso exclusivo del espacio de carretera que medie entre los agentes de la autoridad portadores de las banderas roja y verde, salvo que se trate de tramos de circulación ordinaria.

2. Control y orden de la actividad

Se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 del anexo II del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Salvo que el informe o autorización emitido por la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) establezca lo contrario, la prueba irá acompañada de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) para señalizar el inicio y final del espacio cerrado al tráfico, excepto en los tramos de caminos y de circulación ordinaria.

Los accesos al espacio acotado para la competición, así como en su caso, el control para la incorporación de los participantes a los tramos de circulación ordinaria y resto de tareas de orden y control serán realizados por personal auxiliar habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143 del RGC, bien sea con personal fijo ubicado en dichos lugares, especialmente los más peligrosos o bien realizando el cierre con las motocicletas de enlace de la organización.

Solamente estarán habilitados para ejercer como personal auxiliar, aquellas personas que hubieran sido identificadas previamente ante las jefaturas de tráfico de las provincias afectadas por el recorrido de la prueba, con la antelación y procedimiento establecido por la DGT en su informe del evento, o en su caso autorización. El personal de protección civil o emergencias estará habilitado para actuar como personal auxiliar del evento en todo caso, sin necesidad de su identificación previa.

Asimismo, en el espacio reservado exclusivamente para los participantes, solamente podrán circular aquellos vehículos a motor destinados por la organización a tareas de apoyo, identificados mediante los oportunos distintivos que portarán en lugar bien visible.

Estarán autorizados para circular sin necesidad de identificación previa los vehículos a motor utilizados por el personal de protección o emergencias, ambulancias y demás vehículos sanitarios.

Los responsables de la prueba, el personal auxiliar y quienes actúen como tales, deberán cumplir en todo caso con lo dispuesto en el artículo 12 y 13 del anexo del RGC y los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 6, 11 y 14 del anexo II del RGC.

3. Condiciones de cierre de la vía

El inicio y final del tramo de carretera cerrado estarán anunciados por los vehículos piloto de apertura y cierre de la organización que irán portando los carteles pertinentes. Dichos vehículos piloto guardarán una distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

Si la hubiera, la parte del recorrido de la prueba que discurra por caminos, será señalizada, al menos, con elementos de balizamiento y de manera general, no será necesario que vayan acompañados de vehículos piloto de apertura y cierre.

Sin embargo, cuando se trate de caminos pavimentados, utilizados como vías de servicio por un volumen importante de usuarios en vehículos a motor, si podrán ser exigidos, cuando así conste en el informe de seguridad vial o, en su caso autorización emitida por la DGT, guardando esa distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

Cuando se circule por carretera, los accesos laterales inmediatamente anteriores a la posición ocupada por el agente con la bandera roja se cerrarán con la antelación que se estime necesaria para garantizar que no existe circulación en sentido contrario entre el vehículo de apertura y el de bandera roja y permanecerán cerrados hasta que pase el vehículo piloto de cierre.

Aquellos miembros de personal auxiliar habilitado que vayan colocándose en sucesivos accesos laterales para su regulación y control, podrán utilizar el mismo itinerario de la prueba en sus desplazamientos, pero mientras circulen por el espacio acotado deberán circular

siguiendo en todo caso las indicaciones de los agentes de la ATGC y extremando las medidas de seguridad. Fuera del espacio acotado por las banderas roja y verde tendrán muy presente que circulan en tráfico abierto, debiendo respetar todas las normas y señales de tráfico, como un usuario más de la vía. Los agentes de la ATGC vigilarán muy especialmente el cumplimiento de esta medida.

Si fuera factible por la distancia, el tiempo disponible y las vías por la que se discurre, los agentes de la ATGC podrán pedir a este personal auxiliar que utilicen un itinerario alternativo al de la prueba deportiva.

El informe o en su caso, autorización de la DGT incluirá los momentos de paso previstos para los agentes de la ATGC portadores de la bandera roja y verde que servirán de referencia para estimar los horarios de cierre de cada tramo del itinerario. Estos horarios deberán ser respetados, salvo que dichos agentes aprecien motivos que justifiquen una modificación de los mismos.

Una vez que el agente con bandera verde haya pasado, los tramos del itinerario se convertirán en tramos de circulación ordinaria y los participantes que aún permanezcan en los mismos, formando parte de la competición, deberán hacerlo respetando normas y señales de tráfico.

La organización hará saber a los participantes que se encuentran en tramos de circulación ordinaria, cuidará de que su incorporación a los mismos se lleve a cabo sin que suponga ningún riesgo para la seguridad del participante o resto de usuarios de la vía y situará un vehículo piloto de acompañamiento tras el último de los participantes de dicho tramo. Cuando fuera pertinente, dicho vehículo piloto portará un cartel avisador de acompañamiento de ciclistas V-22.

Los participantes cuando circulen por tramos de circulación ordinaria deberán ir sin los dorsales o bien circular con ellos ocultos o marcados con un color diferente al de su fondo. No obstante, sí se les permitirá conservarlos tal cual cuando se trate de una competición incluida en el calendario oficial de una federación española y puntuable para un campeonato, copa o similar de nivel mundial, continental, de España o regional, hasta su retirada de dicha competición.

Cuando no existan vehículos a motor compitiendo, los tiempos de paso entre los agentes portadores de las banderas roja y verde estén excesivamente alargados y las características o naturaleza de la prueba permita el desarrollo de la competición sin invasión de los carriles de sentido contrario, se podrá acotar parcialmente la calzada para uso exclusivo de los participantes de aquellos tramos para los que no existan itinerarios alternativos, mediante conos o los elementos de balizamiento que se estimen adecuados, dejando abierta al tráfico general de usuarios el resto de la calzada y velocidad máxima de circulación de estos a 40 km/h.

Si se dan las circunstancias del anterior párrafo, también se podrá permitir el cruce transversal o circulación por tramos cortos del itinerario a usuarios ajenos a la prueba, cerrándose nuevamente dicho acceso con la antelación suficiente cuando se aproximen los siguientes participantes.

Lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, solamente será posible si se hace constar expresamente en el informe o, en su caso, autorización emitida por la DGT, con el detalle de los puntos donde está permitido su realización y forma de realizarla.

4. Medios personales y materiales de la organización

La organización dispondrá de vehículos piloto de apoyo o acompañamiento suficientes, banderines y medios adecuados para la correcta señalización del recorrido, así como de los servicios necesarios para garantizar la seguridad de los tramos de circulación ordinaria, retirar la señalización y desperdicios ocasionados por los avituallamientos de modo que al finalizar el evento, la vía y sus alrededores queden en el mismo estado que antes de su celebración. Esta disponibilidad deberá de acreditarse documentalmente antes del inicio de la prueba.

Los vehículos piloto de la organización solo tendrán que hacer uso de la señal V-2 cuando estén en contacto con usuarios ajenos a la prueba por encontrarse en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes, controlando los accesos laterales al espacio acotado o acompañando a aquellos en los tramos de circulación ordinaria.

El personal auxiliar debidamente habilitado según lo dispuesto en los apartados anteriores podrá llevar distintivos con la inscripción:

PERSONAL AUXILIAR HABILITADO

Los accesos laterales al espacio acotado serán controlados por un miembro al menos del personal auxiliar habilitado, dotado de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como vestimenta de alta visibilidad homologada que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

En aquellos lugares o accesos donde se aprecie una especial peligrosidad o elevada intensidad de tráfico, se podrá excepcionalmente exigir la presencia de dos auxiliares habilitados, siempre que así se haga constar en el informe o, en su caso, autorización de la DGT. En este caso, el organizador también podrá optar, voluntariamente, por situar un vehículo piloto de apoyo en el vial de acceso al espacio acotado, en cuyo caso solamente se le requerirá la presencia de un auxiliar habilitado.

Los vehículos de la organización portarán los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
    - Cartel con la inscripción «*Atención prueba deportiva. STOP*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
    - Señal V-2.
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículo piloto de cierre:
    - Cartel con la inscripción «*fin de carrera. CONTINÚE*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
    - Señales V-2
    - Luces de avería y de cruce encendidas.

- Vehículos piloto de acompañamiento o apoyo:
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
    - Cartel con la inscripción STOP, cuando esté situado en el vial de acceso al espacio acotado.
    - Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas V-22 cuando vaya acompañando a ciclistas en tramos de circulación ordinaria.
    - Señales V-2 cuando sea pertinente que en el caso de motocicletas, podrán ser sustituidas por un dispositivo que emita destellos de luz de color ámbar en la parte posterior de la misma.

El personal auxiliar situado en los accesos laterales del espacio cerrado al tráfico deberá informar al resto de usuarios sobre la imposibilidad de acceder a la vía y una vez que el vehículo piloto de cierre supere el acceso, se restablecerá la circulación ordinaria.

En el caso de los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGC para el personal auxiliar habilitado, estos solamente serán exigidos a los que estén en contacto con usuarios ajenos a la prueba por encontrarse en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes, controlando los accesos laterales al espacio acotado o incorporación de aquellos a los tramos de circulación ordinaria.

El resto del personal que la organización disponga para tareas de apoyo de avituallamiento, información o naturaleza similar no precisa habilitación de la DGT, pero tanto el organizador como el responsable de seguridad vial de la prueba serán los encargados de garantizar su seguridad en todo momento.

Este personal de la organización no habilitado por DGT, no podrá realizar en ningún caso tareas de control y orden del evento, ni siquiera como apoyo, pero sí podrán circular por el interior de las zonas acotadas, de uso exclusivo para los participantes, siempre que vayan acompañados de un auxiliar habilitado, llevar vestimenta de alta visibilidad homologada, que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre y portar distintivos con la inscripción.

PERSONAL DE APOYO

Los servicios sanitarios y los responsables de la prueba se ajustarán a lo establecido en el artículo 10 del anexo II del RGC, debiendo aportar al menos una ambulancia con soporte vital básico.

En el caso de pruebas deportivas con vehículos a motor compitiendo o actividades en las que exista un riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

Anexo III.2.- INSTRUCCION ESPECÍFICA PARA MARCHAS CICLODEPORTIVAS POR CARRETERA

A efectos de la regulación de tráfico aplicada a las vías y terrenos de uso público durante el desarrollo de un evento deportivo, se entenderá por:

- **Carreteras:** aquellas vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.
- **Caminos:** todas aquellas vías y terrenos de uso público que no tengan la consideración de carreteras como es el caso de:
  - Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
  - Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
  - Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.
- **Marchas ciclodeportivas**: aquellas marchas ciclistas entendidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales en las que se incumple alguna de las siguientes características:
  - Participantes ≤ 500
  - Distancia entre primer y último participante ≤ 2 kilómetros
  - No invasión de carriles de sentido contrario, salvo para cambio de sentido o dirección.
- Serán **marchas ciclodeportivas por carretera** cuando el itinerario esté compuesto predominantemente por tramos de carreteras, sin perjuicio de que exista algún tramo de caminos o vías urbanas, según las definiciones especificadas anteriormente.
- **Tramos de circulación ordinaria:** aquellos tramos del recorrido de un evento deportivo por el que los participantes del mismo circulan respetando las normas y señales de tráfico, comportándose como un usuario más de vía, ya sea porque en ellos no se compita o porque dicha competición puede desarrollarse respetando las normas y señales de tráfico.

1. Uso de vía

La marcha se disputará con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicho evento y los participantes de la misma gozarán del uso exclusivo del espacio de carretera que medie entre los agentes de la autoridad portadores de las banderas roja y verde, salvo que se trate de tramos de circulación ordinaria.

2. Control y orden de la actividad

Se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en el artículo 19 del anexo II del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Salvo que el informe o autorización emitido por la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) establezca lo contrario, la marcha irá acompañada de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) para señalizar el inicio y final del espacio cerrado al tráfico, excepto en los tramos de caminos y de circulación ordinaria.

Los accesos al espacio acotado para los ciclistas, así como en su caso, el control para la incorporación de los participantes a los tramos de circulación ordinaria y resto de tareas de orden y control serán realizados por personal auxiliar habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143 del RGC, bien sea con personal fijo ubicado en dichos lugares, especialmente los más peligrosos o bien realizando el cierre con las motocicletas de enlace de la organización.

Solamente estarán habilitados para ejercer como personal auxiliar, aquellas personas que hubieran sido identificadas previamente ante las jefaturas de tráfico de las provincias afectadas por el recorrido de la marcha, con la antelación y procedimiento establecido por la DGT en su informe del evento, o en su caso autorización. El personal de protección civil o emergencias estará habilitado para actuar como personal auxiliar del evento en todo caso, sin necesidad de su identificación previa.

Asimismo, en el espacio reservado exclusivamente para los participantes, solamente podrán circular aquellos vehículos a motor destinados por la organización a tareas de apoyo, identificados mediante los oportunos distintivos que portarán en lugar bien visible.

Estarán autorizados para circular sin necesidad de identificación previa los vehículos a motor utilizados por el personal de protección civil o emergencias, ambulancias y demás vehículos sanitarios.

La organización deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 18 del anexo II del RGC, los responsables de la marcha, el personal auxiliar y quienes actúen como tales, deberán cumplir en todo caso con lo dispuesto en los artículos 26 y 27 del anexo II del RGC y los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 20, 25, 28 y 29 del anexo II del RGC.

3. Condiciones de cierre de la vía

El inicio y final del tramo de carretera cerrado estarán anunciados por los vehículos piloto de apertura y cierre de la organización que irán portando los carteles pertinentes. Dichos vehículos piloto guardarán una distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

Si la hubiera, la parte del recorrido de la marcha que discurra por caminos, será señalizada, al menos, con elementos de balizamiento y de manera general, no será necesario que vayan acompañados de vehículos piloto de apertura y cierre.

Sin embargo, cuando se trate de caminos pavimentados, utilizados como vías de servicio por un volumen importante de usuarios en vehículos a motor, si podrán ser exigidos, cuando así

conste en el informe de seguridad vial o, en su caso autorización emitida por la DGT, guardando esa distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

Cuando se circule por carretera, los accesos laterales inmediatamente anteriores a la posición ocupada por el agente con la bandera roja se cerrarán con la antelación que se estime necesaria para garantizar que no existe circulación en sentido contrario entre el vehículo de apertura y el de bandera roja y permanecerán cerrados hasta que pase el vehículo piloto de cierre.

Aquellos miembros de personal auxiliar habilitado que deban ir colocándose en accesos laterales sucesivos para su regulación y control, podrán utilizar el mismo itinerario de la marcha en sus desplazamientos, pero mientras circulen por el espacio acotado deberán circular siguiendo en todo caso las indicaciones de los agentes de la ATGC, extremando las medidas de seguridad y recordarán muy especialmente que, fuera del espacio comprendido entre las banderas roja y verde circulan con tráfico abierto y deben respetar todas las normas y señales de tráfico, como si se tratara de un usuario más de la vía. El incumplimiento de esta medida será objeto de especial vigilancia por parte de los agentes de la ATGC.

Si fuera factible por la distancia, el tiempo disponible y las vías por la que se discurre, los agentes de la ATGC podrán pedir al personal auxiliar que utilicen un itinerario alternativo al de la marcha ciclodeportiva.

El informe o en su caso, autorización de la DGT incluirá los momentos de paso previstos para los agentes de la ATGC portadores de la bandera roja y verde que servirán de referencia para estimar los horarios de cierre de cada tramo del itinerario. Estos horarios deberán ser respetados, salvo que dichos agentes aprecien motivos que justifiquen una modificación de los mismos.

Una vez que el agente con bandera verde haya pasado, los tramos de carretera se convertirán en tramos ordinarios de circulación y los participantes que aún permanezcan en los mismos, formando parte de la marcha, deberán hacerlo respetando normas y señales de tráfico.

La organización hará saber a los participantes que se encuentran circulando por tramos de circulación ordinaria, cuidará de que su incorporación a los mismos se lleve a cabo sin que suponga ningún riesgo para la seguridad del participante o resto de usuarios de la vía y situará un vehículo piloto de acompañamiento que porte un cartel avisador de acompañamiento de ciclistas V-22 tras el último de los participantes de dicho tramo.

Los participantes cuando circulen por tramos de circulación ordinaria deberán ir sin los dorsales o bien circular con ellos ocultos o marcados con un color diferente al de su fondo hasta su total retirada de la marcha.

En los tramos del itinerario donde no existan itinerarios alternativos, los tiempos de paso entre los agentes portadores de las banderas roja y verde estén excesivamente alargados y sea posible la circulación de los ciclistas sin invadir los carriles de sentido contrario, se podrá acotar parcialmente la calzada para uso exclusivo de los participantes, mediante conos o los elementos de balizamiento que se estimen adecuados, dejando abierta al tráfico general de usuarios el resto de la calzada y velocidad máxima de circulación de estos a 40 km/h.

Si se dan las circunstancias del anterior párrafo, también se podrá permitir el cruce transversal o circulación por tramos cortos del itinerario a usuarios ajenos a la marcha, cerrándose nuevamente dicho acceso con la antelación suficiente cuando se aproximen los siguientes participantes.

Lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, solamente será posible si se hace constar expresamente en el informe o, en su caso, autorización emitida por la DGT, con el detalle de los lugares donde está permitido su realización y forma de realizarla.

4. Medios personales y materiales de la organización

La organización dispondrá de vehículos piloto de apoyo o acompañamiento suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, así como de los servicios necesarios para garantizar la seguridad de los tramos de circulación ordinaria, retirar la señalización y desperdicios ocasionados por los avituallamientos de modo que al finalizar el evento, la vía y sus alrededores queden en el mismo estado que antes de su celebración. Esta disponibilidad deberá acreditarse documentalmente antes del inicio de la marcha.

Los vehículos de apoyo de la organización solo tendrán que hacer uso de la señal V-2 cuando estén en contacto con usuarios ajenos al evento por encontrarse en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes, controlando los accesos laterales a dicha zona o acompañando a aquellos en los tramos de circulación ordinaria.

El personal auxiliar debidamente habilitado según lo dispuesto en los apartados anteriores podrá llevar distintivos con la inscripción:

PERSONAL AUXILIAR HABILITADO

Los accesos laterales al espacio acotado serán controlados por un miembro al menos del personal auxiliar habilitado, dotado de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como vestimenta de alta visibilidad homologada que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

En aquellos lugares o accesos donde se aprecie una especial peligrosidad o elevada intensidad de tráfico, se podrá exigir la presencia de dos auxiliares habilitados, siempre que así se haga constar en el informe o, en su caso, autorización de la DGT. En este caso, el organizador también podrá optar, voluntariamente, por situar un vehículo piloto de apoyo en el vial de acceso al espacio acotado, en cuyo caso solamente se le requerirá la presencia de un auxiliar habilitado.

Los vehículos de la organización portarán los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
    - Cartel con la inscripción «*Atención marcha ciclista. STOP*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
    - Señal V-2.
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículo piloto de cierre:

- Cartel con la inscripción «*fin de marcha ciclista. CONTINÚE*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
- Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
- Señales V-2
- Luces de avería y de cruce encendidas.

- Vehículos piloto de acompañamiento o apoyo:
  - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
  - Cartel con la inscripción STOP, cuando esté situado en el vial de acceso al espacio acotado.
  - Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas V-22 cuando vaya acompañando a ciclistas en tramos de circulación ordinaria.
  - Señales V-2 cuando sea pertinente que en el caso de motocicletas, podrán ser sustituidas por un dispositivo que emita destellos de luz de color ámbar en la parte posterior de la misma.

El personal auxiliar situado en los accesos laterales del espacio cerrado al tráfico deberá informar al resto de usuarios sobre la imposibilidad de acceder a la vía y una vez que el vehículo piloto de cierre supere el acceso, se restablecerá la circulación ordinaria.

En el caso de los requisitos establecidos en el artículo 27 del anexo II del RGC para el personal auxiliar habilitado, estos solamente serán exigidos a los que estén en contacto con usuarios ajenos a la marcha por encontrarse en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes, controlando los accesos laterales al espacio acotado o incorporación de aquellos a los tramos de circulación ordinaria.

El resto del personal que la organización disponga para tareas de apoyo de avituallamiento, información o naturaleza similar no precisa habilitación de la DGT, pero tanto el organizador como el responsable de seguridad vial de la marcha serán los encargados de garantizar su seguridad en todo momento.

Este personal de la organización no habilitado por DGT, no podrá realizar en ningún caso tareas de control y orden del evento, ni siquiera como apoyo y sí podrán circular por el interior de las zonas acotadas, de uso exclusivo para los participantes, siempre que vayan acompañados de un auxiliar habilitado, llevar vestimenta de alta visibilidad homologada, que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre y portar distintivos con la inscripción.

PERSONAL DE APOYO

Los servicios sanitarios y los responsables de la marcha se ajustarán a lo establecido en el artículo 24 del anexo II del RGC, debiendo aportar al menos una ambulancia con soporte vital básico.

En el caso de aquellas marchas en las que exista un riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., el organizador aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

Anexo IV.- INSTRUCCIÓN ESPECÍFICA PARA MARCHAS CICLOTURISTAS POR CARRETERA

A efectos de la regulación de tráfico aplicada a las vías y terrenos de uso público durante el desarrollo de un evento deportivo, se entenderá por:

- **Carreteras:** aquellas vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.
- **Caminos:** todas aquellas vías y terrenos de uso público que no tengan la consideración de carreteras como es el caso de:
  - Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
  - Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
  - Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.
- **Marchas cicloturistas**: aquellas marchas ciclistas entendidas como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales que cumplan con las siguientes características:
  - Participantes ≤ 500
  - Distancia entre primer y último participante ≤ 2 kilómetros
  - No invasión de carriles de sentido contrario, salvo para cambio de sentido o dirección.

  En caso de incumplimiento de alguna de estas características, la marcha será considerada como ciclodeportiva.
- Serán **marchas cicloturistas por carretera** cuando el itinerario esté compuesto predominantemente por tramos de carreteras, sin perjuicio de que exista algún tramo de caminos o urbano, según las definiciones especificadas anteriormente.
- **Tramos de circulación ordinaria:** aquellos tramos del recorrido de un evento deportivo por el que los participantes del mismo circulan respetando las normas y señales de tráfico, comportándose como un usuario más de vía, ya sea porque en ellos no se compita o porque dicha competición puede desarrollarse respetando las normas y señales de tráfico.

1. Uso de vía

La marcha cicloturista se celebrará con las vías abiertas al tráfico general de usuarios, sin perjuicio de que algún tramo puntual se cierre debido a que, por estrechamiento de la calzada, sea necesario invadir el sentido contrario de la circulación.

2. Control y orden de la actividad

Se llevará a cabo de acuerdo a lo establecido en el artículo 19 del anexo II del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Salvo que el informe o autorización emitido por la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) establezca lo contrario, la marcha irá acompañada de agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC en adelante) para señalizar el inicio y final del espacio a ocupar por los participantes de la marcha, excepto en los tramos de caminos y de circulación ordinaria.

Los accesos al espacio ocupado por los ciclistas, así como en su caso, el control para la incorporación de los participantes a los tramos de circulación ordinaria y resto de tareas de orden y control serán realizados por personal auxiliar habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143 del RGC, bien sea con personal fijo ubicado en dichos lugares, especialmente los más peligrosos o bien realizando el cierre con las motocicletas de enlace de la organización.

Solamente estarán habilitados para ejercer como personal auxiliar, aquellas personas que hubieran sido identificadas previamente ante las jefaturas de tráfico de las provincias afectadas por el recorrido de la marcha, con la antelación y procedimiento establecido por la DGT en su informe del evento, o en su caso autorización. El personal de protección civil o emergencias estará habilitado para actuar como personal auxiliar del evento en todo caso, sin necesidad de su identificación previa.

Asimismo, en el espacio ocupado por los participantes, solamente podrán circular aquellos vehículos a motor destinados por la organización a tareas de apoyo, identificados mediante los oportunos distintivos que portarán en lugar bien visible.

Estarán autorizados para circular sin necesidad de identificación previa los vehículos a motor utilizados por el personal de protección civil o emergencias, ambulancias y demás vehículos sanitarios.

La organización deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 18 del anexo II del RGC, los responsables de la marcha, el personal auxiliar y quienes actúen como tales, deberán cumplir en todo caso con lo dispuesto en los artículos 26 y 27 del anexo II del RGC y los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 20, 25, 28 y 29 del anexo II del RGC.

3. Condiciones de circulación

Los ciclistas participantes de la marcha cicloturista no invadirán los carriles de sentido contrario, salvo para cambios de dirección o cuando resulte imprescindible para sortear obstáculos o por estrechamientos de calzada. En este último caso, se podrá cerrar el tramo de carretera afectado siempre que se haga constar en el informe. Este cierre se hará siguiendo la regulación establecida para ello para marchas ciclodeportivas.

El inicio y final del espacio de carretera ocupado por los ciclistas estará anunciado por los vehículos piloto de apertura y cierre de la organización que irán portando los carteles

pertinentes. Dichos vehículos piloto guardarán una distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

Si la hubiera, la parte del recorrido de la marcha que discurra por caminos, será señalizada, al menos, con elementos de balizamiento y de manera general, no será necesario que vayan acompañados de vehículos piloto de apertura y cierre.

Sin embargo, cuando se trate de caminos pavimentados, utilizados como vías de servicio por un volumen importante de usuarios en vehículos a motor, si podrán ser exigidos, cuando así conste en el informe de seguridad vial o, en su caso autorización emitida por la DGT, guardando esa distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

Los participantes circularán, en general, respetando la prioridad de paso que corresponda en las intersecciones, debiendo hacerlo agrupados en todo caso. El personal habilitado de la organización se colocará en los lugares peligrosos, previamente determinados por el responsable de seguridad vial de la organización, señalizando el paso de la marcha.

Cuando se circule por carretera, no se permitirá la incorporación a los carriles por donde discurre la marcha a usuarios ajenos a la marcha desde los accesos laterales. Estos accesos permanecerán cerrados, solo para estos usuarios, mientras estén pasando los ciclistas desde unos minutos antes del paso del agente con la bandera roja hasta que pase el agente con la bandera verde.

El informe o en su caso, autorización de la DGT incluirá los momentos de paso previstos para los agentes de la ATGC portadores de la bandera roja y verde. Estos horarios deberán ser respetados, salvo que dichos agentes aprecien motivos que justifiquen una modificación de los mismos.

Los participantes que sean rebasados por el agente portador de la bandera verde deberán abandonar la marcha sin necesidad de notificación alguna, quitarse los dorsales y circular como un usuario más de la vía. La organización garantizará en todo caso que los participantes rebasados circulen desprovistos de sus dorsales.

El incumplimiento en la forma de circular agrupada por parte de los cicloturistas, o el hecho de que el agente con bandera roja sea rebasado por un participante, será causa justificada para que la marcha sea suspendida. También será suspendida en aquellos lugares donde no se garantice la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, incluidos los participantes de la marcha.

4. Medios personales y materiales de la organización

La organización dispondrá de vehículos piloto de apoyo o acompañamiento suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, así como de los servicios necesarios para garantizar la seguridad de los tramos de circulación ordinaria, retirar la señalización y desperdicios ocasionados por los avituallamientos de modo que al finalizar el evento, la vía y sus alrededores queden en el mismo estado que antes de su celebración. Esta disponibilidad deberá acreditarse documentalmente antes del inicio de la marcha.

Los vehículos de apoyo de la organización solo tendrán que hacer uso de la señal V-2 cuando estén en contacto con usuarios ajenos al evento por encontrarse en el perímetro de la zona

ocupada por los participantes, controlando los accesos laterales a dicha zona o acompañando a aquellos en los tramos de circulación ordinaria.

El personal auxiliar debidamente habilitado según lo dispuesto en los apartados anteriores podrá llevar distintivos con la inscripción:

PERSONAL AUXILIAR HABILITADO

Los accesos laterales al espacio a ocupar por los participantes serán controlados por un miembro al menos del personal auxiliar habilitado, dotado de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como vestimenta de alta visibilidad homologada que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

En aquellos lugares o accesos donde se aprecie una especial peligrosidad o elevada intensidad de tráfico, se podrá exigir la presencia de dos auxiliares habilitados, siempre que así se haga constar en el informe o, en su caso, autorización de la DGT. En este caso, el organizador también podrá optar, voluntariamente, por situar un vehículo piloto de apoyo en el vial de acceso al espacio acotado, en cuyo caso solamente se le requerirá la presencia de un auxiliar habilitado.

Los vehículos de la organización portarán los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
    - Cartel con la inscripción «*Atención marcha ciclista. STOP*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
    - Señal V-2.
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículo piloto de cierre:
    - Cartel con la inscripción «*fin de marcha ciclista. CONTINÚE*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
    - Señales V-2
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
- Vehículos piloto de acompañamiento o apoyo:
    - Distintivos identificativos de la organización en lugar bien visible.
    - Cartel con la inscripción STOP, cuando esté situado en un vial de acceso al espacio ocupado por los ciclistas.
    - Señales V-2 cuando sea pertinente que en el caso de motocicletas, podrán ser sustituidas por un dispositivo que emita destellos de luz de color ámbar en la parte posterior de la misma.

En el caso de los requisitos establecidos en el artículo 27 del anexo II del RGC para el personal auxiliar habilitado, estos solamente serán exigidos a los que estén en contacto con usuarios ajenos a la marcha por encontrarse en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes, controlando los accesos laterales al espacio ocupado por ciclistas o incorporación de aquellos a los tramos de circulación ordinaria.

El resto del personal que la organización disponga para tareas de apoyo de avituallamiento, información o naturaleza similar no precisa habilitación de la DGT, pero tanto el organizador como el responsable de seguridad vial de la marcha serán los encargados de garantizar su seguridad en todo momento.

Este personal de la organización no habilitado por DGT, no podrá realizar en ningún caso tareas de control y orden del evento, ni siquiera como apoyo y sí podrán circular por el interior de las zonas acotadas, de uso exclusivo para los participantes, siempre que vayan acompañados de un auxiliar habilitado, llevar vestimenta de alta visibilidad homologada, que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre y portar distintivos con la inscripción.

PERSONAL DE APOYO

Los servicios sanitarios y los responsables de la marcha se ajustarán a lo establecido en el artículo 24 del anexo II del RGC, debiendo aportar al menos una ambulancia con soporte vital básico.

En el caso de aquellas marchas en las que exista un riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., el organizador aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

Anexo V

Modificación/Aspecto relevante	TIPO EVENTO AFECTADO	OBSERVACIONES
INTRODUCCIÓN		
Definiciones de carretera, caminos, tipos de eventos y tramos de circulación ordinaria	Todos	-
USO DE LA VÍA		
Enlaces de caminos por carretera cerrados a usuarios ajenos	II.1	Regulación por defecto salvo que en el informe o autorización se haga constar lo contrario
Enlaces de caminos por carretera abiertos a usuarios ajenos	II.2	Regulación por defecto salvo que en el informe o autorización se haga constar lo contrario
Calzada de carretera totalmente cerrada a usuarios ajenos entre banderas roja y verde	III.1 y III.2	Regulación por defecto salvo que en el informe o autorización se haga constar lo contrario
CONTROL Y ORDEN DE LA ACTIVIDAD		
Eventos que no requieren acompañamiento de ATGC	I, II.1 y II.2	Posible determinar apoyo durante parte del desarrollo del evento para regular accesos o puntos conflictivos.
Eventos que requieren acompañamiento de ATGC	III.1, III.2 y IV	Posible establecer determinar lo contrario
Habilitación del personal de protección civil o emergencias como personal auxiliar	Todos	Habilitada por defecto sin necesidad de identificación previa
Habilitación del resto personal voluntario de la organización	Todos	Habilitado solo el que conste en el listado que se envía a JPT con 72 horas de antelación
Vehículos a motor autorizados a circular en el espacio de uso exclusivo	Todos	Habilitado solo portadores de distintivos que la organización haya enviado a JPT con 72 horas de antelación para su identificación

Vehículos a motor de protección civil o emergencias y ambulancias	Todos	Habilitados sin necesidad de portar distintivos de organización
CONDICIONES DE CIERRE DE LA VÍA		
Se elimina carteles informativos (ficha 3) a colocar con 72 horas de antelación	Todos	-
Cierre y apertura progresiva de tramos en eventos estáticos	I	Se hará constar en el informe o autorización los puntos de control de acceso y momentos específicos de instalación y retirada de dispositivos de cierre estáticos
Flexibilidad en los horarios de cierre y apertura de los tramos de uso exclusivo	I	Solo cuando causas de fuerza mayor lo justifiquen y deberán ser comunicados por la organización al CGT pertinente
Usuarios ajenos por tramos de uso exclusivo: cruce y cierta circulación	I, II.1, III.1, III.2	El evento debe cumplir determinadas características y constar expresamente en informe o autorización para que sea permitido
Usuarios ajenos por tramos de uso exclusivo: excepción en vehículos a motor	Todos	Solo se permite cruce transversal de tramos de itinerario, los vehículos circular a no más de 60 km/h en ese tramo y necesario que ATGC esté presente durante parte de celebración para apoyar regulación del cruce.
Usuarios ajenos por tramos de uso exclusivo: condiciones a cumplir	Todos	Tramo sin itinerario alternativo Tiempo muy prolongado de cierre Tiempo de paso entre participantes consecutivos muy alargados
Cierre parcial de calzada: cierre de solo un sentido de circulación	Todos	En tramos donde se cumplan ciertas condiciones y conste expresamente en el informe
Cierre parcial de calzada: condiciones a cumplir	Todos	Mismas que para cruce por usuarios ajenos y además:

		No permitido si hay vehículos a motor compitiendo Las características y naturaleza del evento permiten desarrollo sin invadir carriles de sentido contrario
MEDIOS PERSONALES Y MATERIALES DE LA ORGANIZACIÓN		
Señal V-2 en motocicletas	Todos	Se pueden sustituir por un dispositivo emisor de destellos de luz amarilla en parte posterior de la motocicleta
Personal auxiliar habilitado: distintivos	Todos	Portará distintivos con la inscripción PERSONAL AUXILIAR HABILITADO
Personal auxiliar habilitado: tareas	Todos	Regulación y control de acceso a tramos de uso exclusivo. Incorporación de participantes de tramos de circulación ordinaria. Tareas relacionadas con la seguridad de participantes y usuarios ajenos en tramos de uso exclusivo y tramos de circulación ordinaria
Personal auxiliar habilitado: requisitos	Todos	Deberán cumplir con lo estipulado en los artículos 13 y 27 del anexo II del RGC.
Personal de apoyo de la organización: distintivos	Todos	No precisan identificación previa. Portará distintivos con la inscripción PERSONAL DE APOYO.
Personal de apoyo de la organización: tareas permitidas	Todos	Tareas de avituallamiento y similares. En ningún caso podrán realizar tareas de personal auxiliar
Personal de apoyo de la organización: requisitos	Todos	No se exige cumplimiento de artículo 13 y 27 del anexo II del RGC

		Acompañado por auxiliar habilitado durante sus desplazamientos por espacio de uso exclusivo
Punto de acceso nacional de información de tráfico: envío exigido a organizador	I, II.1 y II.2	Solo necesario si hay cierre de carreteras
Punto de acceso nacional de información de tráfico: plazos	I, II.1 y II.2	Organizador: con cinco días de antelación al CGT de provincia de origen del evento
Punto de acceso nacional de información de tráfico: introducción de datos	I	CGT de provincia del evento: introduce todo como prognosis
	II.1 y II.2	CGT de provincia de evento: introduce todos los datos como previsión
Punto de acceso nacional de información de tráfico: comunicación en tiempo real	I	Organizador: Solo si hay modificación de horarios o lugar de puntos de cierre
Punto de acceso nacional de información de tráfico: comunicación en tiempo real	II.1 y II.2	Organizador: confirma horarios y lugares de cierre y apertura
Información a CGT: envío de datos	III.1. III.2 y IV	Subdirección y JPT envían rutómetros al CGT de provincia de origen del evento cuando emitan autorización o informe
Información al CGT: comunicación en tiempo real	III.1. III.2 y IV	Agentes ATGC confirmarán a CGT de provincia de inicio del evento el comienzo y final de su acompañamiento

Anexo VI.- RESUMEN DEL PERSONAL AUXILIAR HABILITADO REQUERIDO EN ACCESOS

TIPO DE EVENTO	Nº DE AUXILIARES	OBSERVACIONES
Pruebas deportivas estáticas	2	
Pruebas deportivas dinámicas por caminos	3	Se situarán en el lugar 10 minutos antes del paso del primer participante
Marchas ciclistas por caminos	3	Solo en caso de cierre.
Pruebas deportivas dinámicas por carretera. ***Marchas ciclodeportivas por carretera*** ***Marchas cicloturistas por carretera***	1	Se situarán con la antelación que se estime al paso del vehículo piloto de apertura
	2	De forma muy excepcional en caso de lugares donde se aprecie una especial conflictividad. Debe hacerse constar en el informe para se exigido
	1 + vehículo piloto de apoyo	El organizador puede optar por esta posibilidad si se da la circunstancia anterior, sin que le pueda ser exigido. No es necesario que lo comunique con antelación

Asunto: Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público

INSTRUCCIÓN 18/TV-101

INTRODUCCIÓN

Las competiciones o marchas deportivas celebradas en vías y terrenos de uso público aptas para la circulación de vehículos son, en general, eventos deportivos que por su propia naturaleza determinan la necesidad de establecer una regulación específica de circulación, por resultar incompatibles con el tráfico general de vehículos y peatones.

Por este motivo, los eventos deportivos están sometidos a una autorización que la Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) expedirá cuando su celebración discurra por más de una comunidad autónoma siempre que utilicen, en todo o parte del recorrido, vías interurbanas o travesías cuya ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico corresponda a este organismo autónomo.

Cuando se trata de eventos deportivos que no superan el territorio de una comunidad autónoma, será ésta la encargada de su autorización, previo informe vinculante por parte de la DGT, excepto cuando el desarrollo tenga lugar íntegramente dentro del casco urbano de un municipio.

Debido a la multiplicidad de eventos deportivos existentes, resulta aconsejable establecer unas instrucciones específicas sobre regulación del tráfico para el desarrollo de los mismos, agrupándolos en tipos que presenten características comunes a efectos de vigilancia y control y armonicen la actuación de la DGT.

1. OBJETO

El objeto de esta instrucción es la elaboración de las instrucciones específicas que contendrán las nociones básicas sobre regulación del tráfico que serán incorporadas a los informes elaborados y autorizaciones expedidas por la DGT y cuyo contenido será de obligado cumplimiento para el responsable de seguridad vial del evento deportivo.

2. EVENTOS DEPORTIVOS SOMETIDOS A AUTORIZACIÓN

Conforme al artículo 55 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se requerirá autorización previa a toda competición[1] en forma de prueba deportiva (en adelante PD), así como

[1] Se estimará que existe competición en espacio o tiempo cuando los participantes rivalicen entre sí con objeto de lograr la mejor marca en una destreza o habilidad determinada.

marchas ciclistas (en adelante MC) u otros eventos, que se celebren en vías y terrenos de uso público.

Así pues, se exigirá una autorización a todo evento deportivo organizado (PD, MC u otros eventos) cuyo desarrollo, conforme a lo estipulado por su propia reglamentación interna, no permita cumplir a los participantes con las normas de tráfico o suponga una notable afección al tráfico en general e incluya, como parte de su recorrido aunque solo sea para cruzarlas, carreteras interurbanas, entendiendo por carretera la definición establecida al efecto por la legislación de carreteras[2].

Los eventos que no estén incluidos en los párrafos anteriores se tramitarán como comunicaciones para las que se podrá emitir una instrucción de circulación donde se insistirá en la necesidad de cumplir las normas y señales de tráfico y circular sin entorpecer al resto de usuarios. No obstante, respecto a estas comunicaciones, se tendrán en cuenta las observaciones que el Subsector de Tráfico correspondiente pueda realizar.

Los organizadores de un evento que precise autorización pero carezcan de la misma, podrán ser sancionados por infracción muy grave, tal y como dispone el punto g) del artículo 77 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

3. INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS

Los anexos I, II, III y IV de esta instrucción contendrán las instrucciones específicas sobre regulación de tráfico que serán proporcionadas a los organizadores a través de la autorización o informes que expida o elabore la DGT. Asimismo, dichas instrucciones específicas estarán públicamente disponibles para todos los interesados en la página web de la DGT.

4.1. DEFINICIONES

A efectos de establecer una regulación de tráfico más acorde con la naturaleza y características de cada evento, para las expresiones expuestas a continuación se entenderá lo siguiente:

- **Recinto estático:** área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que permanece sin cambios en los tramos de vías que la forman, desde el inicio al final del evento deportivo.

  El cierre de los tramos tiene lugar mediante cortes estáticos, utilizando dispositivos (barreras, vallas, conos,…) que permanecen fijos desde antes del inicio hasta la completa finalización del evento o tras el paso del último participante.

  Las actividades que se desarrollen en recintos estáticos serán consideradas actividades o eventos estáticos.

[2] Artículo 2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. Se consideran carreteras a las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

- **Recinto dinámico**: área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que, de manera dinámica con el movimiento de los participantes, va desplazándose de manera acompasada con estos, incluyendo y excluyendo distintos tramos de vías.

  El cierre de los tramos se realiza mediante dispositivos móviles compuestos de personal y/o de medios materiales, que solo permanecen en el lugar mientras existan participantes en los tramos afectados.

  Las actividades que se desarrollen en recintos dinámicos serán consideradas actividades o eventos dinámicos.

- **Actividades por carreteras:** aquellas que se desarrollan por carreteras interurbanas, pudiendo incluir en su itinerario, de manera residual, algún otro tipo de vía diferente.

- **Actividades por caminos[3]:** aquellas que se desarrollen en vías y terrenos que no pueden ser considerados carreteras, aunque se incluya algún tramo que han de cruzar (cruce) o circular (tramo de enlace) para dar continuidad o coherencia a su itinerario.

- **Marcha ciclista:** aquel evento ciclista concebido como un ejercicio físico en el que puede producirse una competición, con finalidad recreativa, turística, cultural o similar. Podrá tratarse de una marcha cicloturista o marcha ciclodeportiva:

  - **Marcha cicloturista:** evento con no más de 500 ciclistas, en el que los participantes no compiten entre sí y en carretera, no existe invasión de los carriles de sentido contrario, salvo para los cambios de dirección, ni una distancia superior a los 2 kilómetros entre el primer participante y el último.

  - **Marcha ciclodeportiva:** evento ciclista que, sin que pueda ser considerado carrera ciclista (PD), incumple alguna de las condiciones establecidas para la marcha cicloturista. A efectos de regulación, serán tratadas como si fuera una PD.

- **Carrera ciclista**: competición ciclista que discurre solo por carretera y la distancia, medida en tiempo, entre los participantes de cabeza y cola no suele ser superior a una hora aproximadamente.

- **Tramos de circulación ordinaria**: aquellos tramos del itinerario donde los participantes no compiten, ni van agrupados y circulan cumpliendo las normas y señales, comportándose como un usuario más de la vía.

[3] Serán considerados caminos las siguientes vías o terrenos especificados en la legislación de carreteras:

a) Los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.

b) las vías forestales, de montaña y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.

c) los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.

4.2. TIPOS DE REGULACIÓN

Conforme a las definiciones relacionadas anteriormente, se considerarán cuatro tipos de instrucciones específicas para la regulación de:

- Pruebas deportivas en recintos estáticos
- Pruebas deportivas en recintos dinámicos y marchas ciclistas con itinerario por caminos con tramos por carretera.
- Pruebas deportivas y marchas ciclodeportivas con itinerario por carretera.
- Marchas cicloturistas con itinerario por carretera.

En la siguiente tabla se resumen las principales características de la regulación establecida en cada instrucción específica desarrollada en los anexos:

	PD en recinto estático	***Actividad en recinto dinámico***	***PD/M. ciclodeportiva en recinto dinámico***	***Marcha Cicloturista***
Ejemplo	Rally	BTT	Vueltas ciclistas (Etapa en línea)	Marchas cicloturistas
Vías del itinerario	Caminos y carreteras	caminos	carreteras	carreteras
Afección a la carretera	Total	Total (cruce o tramos de enlace)	Total	Parcial (ocupación de un sentido)
ATGC	No	No, generalmente	Sí	Sí

4. PERSONAL AUXILIAR HABILITADO

Tal y como dispone el artículo 143.4) del RGC, la DGT habilitará al personal auxiliar de la organización que vaya a realizar las funciones de orden, control y seguridad en contacto con usuarios de la vía ajenos al evento deportivo que discurran por vías y terrenos de su competencia.

La habilitación será hecha por la Subdirección General de Operaciones y Movilidad (en adelante SGOM) en el caso de los eventos cuya autorización corresponda a la DGT y en el resto de los casos, por la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia o isla donde se inicie el evento.

Para la habilitación del personal auxiliar se requerirá que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGC y posean las aptitudes y conocimientos necesarios para el ejercicio de dichas funciones.

Se entenderá que el personal de la organización cuenta con esas aptitudes y conocimientos cuando el organizador acredite, mediante un certificado emitido por una federación

deportiva, que estos han recibido una formación adecuada para realizar dichas funciones de orden, control y seguridad.

Esta acreditación al organizador será exigida, en todo caso, respecto del personal auxiliar que vaya a actuar en los eventos federados, siempre que así lo haya establecido como requisito la Federación correspondiente. En el resto de los casos, se exigirá, al organizador, una acreditación equivalente a la establecida para los eventos no federados o declaración responsable.

5. COORDINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

La DGT podrá colaborar, en el ámbito de sus competencias, con las federaciones deportivas que establezcan como requisito que el personal auxiliar de sus eventos posea una formación específica para realizar las tareas de orden, control y seguridad.

La SGOM será la encargada de mantener actualizadas las instrucciones específicas que regulen la celebración de los eventos deportivos y a estos efectos podrá llevar a cabo las modificaciones que estime oportunas de los anexos que las contienen, así como la creación de más tipos de regulaciones para la consideración de eventos cuya naturaleza o características no hayan sido contemplados en las actuales.

Asimismo, llevará a cabo las adaptaciones que procedan de las instrucciones específicas a tipos concretos de pruebas deportivas y marchas ciclistas.

Las instrucciones específicas estarán disponibles para su consulta en la página web de la DGT, siendo la encargada de su publicación y actualización.

6. ENTRADA EN VIGOR

Las instrucciones específicas de esta Instrucción serán aplicadas a las pruebas y marchas cuya celebración sea autorizada o informada a partir del 1 marzo de 2018.

No obstante lo anterior, la señalización vertical prevista en los anexos I y II será exigida como obligatoria a todas las pruebas deportivas y marchas ciclistas a celebrar a partir del 1 de enero de 2019.

Durante el año 2018, solamente será obligatorio el uso de dicha señalización a las actividades que no consten en el calendario de eventos de la DGT de 2018. En el resto de los casos, podrán sustituir la señalización vertical por personal auxiliar habilitado.

El anexo I de la Instrucción 04/TV-42, sobre tramitación de pruebas deportivas y marchas ciclistas, quedará derogado conforme vayan entrando en vigor los anexos de esta Instrucción.

Madrid, 12 de febrero de 2018

El Director General de Tráfico



Gregorio Serrano López

ANEXO I. INSTRUCCION ESPECÍFICA PARA PRUEBAS DEPORTIVAS EN RECINTOS ESTÁTICOS.

1. Uso de la vía

Los tramos de vía interurbana y travesía que formen parte del recorrido de la actividad estarán cerrados al tráfico general, siendo de uso exclusivo para los participantes de la misma mientras los estén ocupando, excepto aquellos tramos del recorrido contemplados como de circulación ordinaria (abierta al tráfico en general).

2. Control y orden de la actividad

Este tipo de actividades, en recintos estáticos cerrados al tráfico en general, no requieren necesariamente de la presencia de la ATGC, todo ello, sin perjuicio de las funciones de supervisión que se estimen oportunas para garantizar que la actividad se desarrolla cumpliendo todas las condiciones de la autorización, en especial la ejecución de los cortes y disposición de la señalización en el perímetro del recinto con las vías abiertas al tráfico en general y la actuación del personal auxiliar en estas tareas, y el resto de la normativa que, en su caso, fuera aplicable. Estas labores de vigilancia y supervisión podrán ser realizadas en cualquier momento de la celebración de la prueba.

El cierre cuando sea necesario, así como, en su caso, el control para la incorporación de los participantes a los tramos de circulación ordinaria, abiertos al tráfico en general, será realizado por el personal habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143.4) del RGC.

Los participantes de la actividad deberán cumplir, en todo caso, con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 6, 11 y 14 del anexo II del RGC. Asimismo, en los tramos de circulación ordinaria, abiertos al tráfico en general, los participantes deberán cumplir las normas de circulación, siendo considerados como un usuario ordinario de la misma.

3. Condiciones de cierre de la vía

El área de celebración del evento se acotará estableciendo dispositivos de cierre estáticos en los lugares de inicio y fin, así como en las vías que accedan a la misma, señalizándolas según lo indicado en las fichas 1.1, 1.2 o 1.3, teniendo en cuenta si se trata o no, de vías convencionales interurbanas con arcén pavimentado de 1 metro o más de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación. Cuando las vías de acceso a la zona acotada no están pavimentadas, el cierre se hará mediante cintas de balizamiento y carteles informativos según el modelo de ficha 3.

En su caso, la parte del recorrido de la prueba que discurra por caminos o vías vecinales, pistas forestales o, en general, terrenos no pavimentados o no abiertos al tráfico general de vehículos, será señalizada, al menos, con elementos de balizamiento.

El organizador colocará carteles informativos, siguiendo el modelo de la ficha 3, con una antelación mínima de 72 horas al inicio de la actividad, indicando el motivo y horario de los cortes de tráfico en las zonas afectadas e itinerarios alternativos, cuando existan.

El tiempo de cierre no podrá ser superior a los horarios establecidos en la autorización o informe de viabilidad emitido por la autoridad competente en materia de tráfico y la organización adoptará las medidas que sean oportunas para garantizar que la vía esté totalmente libre de participantes cuando se levanten los dispositivos de cierre, comunicándolo al Subsector correspondiente.

4. Medios personales y materiales de la organización

En los puntos de corte de la vía se dispondrá la siguiente señalización:

- Cartel croquis en fondo naranja de desvío provisional (TS-210) o cartel informativo según ficha 3.
- Señalización de aviso (P-50)
- Limitación de velocidad (R-301)
- Cartel en fondo naranja de circulación prohibida excepto accesos

Cuando se trate de actividades a celebrar en horario nocturno, dicha señalización se complementará con los correspondientes elementos luminosos.

Se dispondrá un cartel informativo en ambos sentidos antes de llegar al punto de corte indicando a los usuarios de la vía el corte por actividad deportiva, la duración estimada del mismo y los desvíos provisionales dispuestos para tal efecto.

La señalización de los itinerarios cumplirá lo indicado en el artículo 8 del anexo II del RGC.

El personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R400x (sentido obligatorio, según corresponda) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, así como de algún dispositivo portátil de comunicación que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, los agentes de la ATGC y/o los servicios de emergencia.

En el punto de cierre de la vía se dispondrá de personal auxiliar habilitado, compuesto por un mínimo de 2 personas que serán las encargadas de la apertura y cierre de las zonas con circulación restringida a accesos y permanecerán allí mientras sea necesario. La ATGC podrá verificar el correcto corte y apertura de la vía afectada por la prueba.

Los servicios sanitarios, requisitos de los responsables de actividad y personal auxiliar se ajustarán a lo establecido en los artículos 10, 12 y 13 del anexo II del RGC.

El organizador aportará al menos una ambulancia con soporte vital básico. En el caso de pruebas deportivas con vehículos a motor o actividades en las que exista un riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

5. Comunicación al punto de acceso nacional de información de tráfico (NAP)

La organización irá comunicando en tiempo real, a la DGT, la materialización de los cierres y apertura de los distintos tramos de vía afectados, para su publicación en el punto de acceso nacional de información de tráfico (http://nap.dgt.es/).

ANEXO II. INSTRUCCIÓN ESPECÍFICA PARA EVENTOS DEPORTIVOS EN RECINTOS DINÁMICOS POR CAMINOS

1. Uso de la vía

Los tramos de carretera utilizados para enlazar caminos (cruces o tramos enlace) permanecerán cerrados al tráfico general mientras existan en él participantes, salvo cuando se trate de tramos de circulación ordinaria, en cuyo caso los participantes circularán respetando las normas y señales de tráfico.

Cuando se trate de una MC, si los participantes no pueden respetar las normas y señales de tráfico, se agruparán previamente para atravesar la calzada o tramo de enlace.

2. Control y orden de la actividad

Este tipo de actividades no requieren, necesariamente, de la presencia de la ATGC, todo ello, sin perjuicio de las funciones de supervisión que se estimen oportunas para garantizar que la actividad se desarrolla cumpliendo todas las condiciones de la autorización, en especial la ejecución de los cortes en los cruces o tramos de enlace y disposición de la señalización y la actuación del personal auxiliar en estas tareas, y el resto de la normativa que, en su caso, fuera aplicable. Estas labores de vigilancia y supervisión podrán ser realizadas en cualquier momento de la celebración de la prueba.

El cierre será realizado por el personal habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143.4) del RGC.

Los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 6, 11 y 14 del anexo II del RGC cuando se trate de PD y los artículos 20, 25 y 28 en caso de MC.

3. Condiciones de cierre de la vía

En el caso de las PD, el cruce o tramo corto de enlace se cerrará antes del paso de los participantes, con la antelación suficiente y por el tiempo indispensable para permitir el paso de todos ellos.

Si el tiempo de paso entre dos participantes seguidos lo permite, se podrá abrir el cruce o tramo corto de enlace al tráfico general, cerrándose nuevamente con la antelación suficiente cuando se aproximen los siguientes participantes.

Por lo que a las MC respecta, cuando los participantes no puedan circular respetando las normas y señales de tráfico, se realizarán cortes intermitentes de la vía para facilitar el paso agrupado y seguro de los ciclistas. Cada corte tendrá una duración máxima de 5 minutos y el intervalo de tiempo entre cortes consecutivos no será inferior a 10 minutos, garantizando una circulación fluida, con nivel de servicio blanco.

El tiempo de cierre no podrá ser superior a los horarios establecidos en la autorización o informe de viabilidad emitido por la autoridad competente en materia de tráfico y la organización adoptará las medidas que sean oportunas para garantizar que la calzada esté totalmente libre de participantes mientras el cruce o tramo corto de enlace esté abierto al tráfico general.

La vía a cruzar será señalizada según lo indicado en las fichas nº 2.1 o 2.2 teniendo en cuenta si se trata o no, de vías convencionales interurbanas con arcén pavimentado de 1 metro o más de anchura o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación.

La parte del recorrido de la prueba que discurra por caminos o vías vecinales, pistas forestales o, en general, terrenos no pavimentados o no abiertos al tráfico general de vehículos, será señalizada, al menos, con elementos de balizamiento.

El organizador colocará señales informativas, con una antelación mínima de 72 horas al inicio de la actividad, indicando el motivo y horario de los cortes de tráfico en las zonas afectadas, siguiendo el modelo de la ficha 3.

4. Medios personales y materiales de la organización

En los puntos de intersección de la actividad deportiva con otras vías, se dispondrán los siguientes materiales, para cada sentido de circulación:

- Limitación de velocidad (R-301)
- Cartel informativo según ficha 3.

Cuando se trate de actividades a celebrar en horario nocturno, dicha señalización se complementará con los elementos luminosos correspondientes.

La señalización de los itinerarios cumplirá lo indicado en el artículo 8 o 22 del anexo II del RGC, según el caso.

El personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio), incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como de vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y de algún dispositivo portátil de comunicación eficaz que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, con los agentes de la ATGC y con los servicios de emergencia.

En el cruce o tramo corto de enlace se dispondrá de un mínimo de 3 personas auxiliares habilitadas para encargarse de la apertura y cierre del mismo.

Si en el tramo corto de enlace hubiese algún acceso lateral al mismo, también se dispondrá de, al menos, una persona auxiliar habilitada por acceso para regular la detención e incorporación de vehículos.

Deberán situarse en la intersección, como mínimo 10 minutos antes del corte para el paso de los primeros participantes y permanecerán en el mismo hasta que haya finalizado el paso de los últimos.

Deberá tenerse en cuenta la progresión hacia atrás de la cola formada por los vehículos detenidos, cuya longitud pueda rebasar el cartel informativo y alcanzar zonas de visibilidad restringida, con el consiguiente peligro de accidentes por alcance. En dicho caso, se deberá disponer de personal auxiliar habilitado provisto de señal TM-1 (bandera roja), quien deberá moverse en correspondencia con el final de la cola, para advertir a los conductores de tal circunstancia.

Los servicios sanitarios, requisitos de los responsables de actividad y personal auxiliar se ajustarán a lo establecido en los artículos 10, 12 y 13 del anexo II del RGC cuando sea una PD y los artículos 24, 26 y 27 en caso de MC.

El organizador aportará al menos una ambulancia con soporte vital básico. En el caso de pruebas deportivas con vehículos a motor o actividades de riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

5. Comunicación al punto de acceso nacional de información de tráfico (NAP)

La organización irá comunicando en tiempo real, a la DGT, la materialización de los cierres y apertura de los distintos tramos de vía afectados, para su publicación en el punto de acceso nacional de información de tráfico (http://nap.dgt.es/).

ANEXO III. INSTRUCCION ESPECÍFICA PARA PRUEBAS DEPORTIVAS DINÁMICAS Y MARCHAS CICLODEPORTIVAS, CON ITINERARIO POR CARRETERA

1. Uso de vía

Las pruebas deportivas y marchas ciclodeportivas se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre los agentes de la autoridad que porten las banderas roja y verde. Los tramos de circulación ordinaria permanecerán abiertos al tráfico general.

2. Control y orden de la actividad

Este tipo de actividades requieren acompañamiento de los agentes de la ATGC para señalizar el inicio y final del espacio cerrado al tráfico. Dentro de este espacio estará prohibida la circulación de vehículos, excepto los autorizados expresamente que deberán hacerlo siguiendo, en todo caso, las indicaciones de los agentes de la autoridad.

En casos de que el itinerario incluyese algún tramo de camino, los agentes de la ATGC solamente acompañarán a los participantes por los tramos de carretera, excepto si se trata de tramos de circulación ordinaria.

Los accesos al espacio acotado para la competición serán cerrados por personal habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143.4) del RGC.

3. Condiciones de cierre de la vía

El inicio y final del tramo de carretera cerrado estarán anunciados por los vehículos piloto de apertura y cierre de la organización que irán portando los carteles pertinentes. Dichos vehículos piloto guardarán una distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

En su caso, en la parte del recorrido de la prueba o marcha que discurra por caminos, montes o terrenos no pavimentados, no será necesaria la utilización de vehículos piloto que anuncien la apertura y cierre de la organización, pero sí deberá acotarse el terreno usado para el desarrollo de la prueba con elementos de balizamiento.

Los accesos laterales inmediatamente anteriores a la posición ocupada por el agente con la bandera roja se cerrarán con la antelación que se estime necesaria para garantizar que no existe circulación en sentido contrario entre el vehículo de apertura y el de bandera roja y permanecerán cerrados hasta que pase el vehículo piloto de cierre.

El cierre de los accesos laterales será realizado por personal auxiliar habilitado de la propia organización. Si tuvieran que situarse en puntos sucesivos del itinerario utilizarán la misma vía, siguiendo las indicaciones de los agentes de la ATGC, extremando las medidas de seguridad durante todo el desplazamiento y recordando muy especialmente que fuera del espacio comprendido entre las banderas verde y roja circulan con tráfico abierto y respetando todas las normas de circulación, como si de un usuario normal se tratara. El incumplimiento de esta medida será objeto de especial vigilancia por parte de los agentes de la ATGC.

Si fuera factible por la distancia, el tiempo disponible y las vías por la que se discurre, los agentes de la ATGC podrán pedir al personal auxiliar que utilicen un itinerario alternativo al que discurre la PD.

El organizador colocará carteles informativos, con una antelación mínima de 72 horas al inicio de la actividad, indicando el motivo y horario de los cortes de tráfico en las zonas afectadas, siguiendo el modelo de la ficha 3.

Los tiempos de paso de los participantes no podrán ser superiores a los horarios establecidos en la autorización o informe de viabilidad emitido por la autoridad competente en materia de tráfico. Aquellos participantes que los superen, serán rebasados por el agente que porte la bandera verde, debiendo abandonar la prueba sin necesidad de notificación alguna, quitarse los dorsales y circular como un usuario más de la vía. La organización garantizará en todo caso que los participantes rebasados estén desprovistos de sus dorsales.

Cuando los tiempos de paso entre dos participantes sea tal que a los agentes les resulte imposible acotar el espacio y no existan itinerarios alternativos se valorará, haciéndolo constar en el informe de viabilidad, la posibilidad de delimitar la zona a ocupar por los participantes mediante conos, dejando abierta al tráfico general parte de la calzada.

Los tramos de circulación ordinaria estarán abiertos al tráfico y no requieren acompañamiento de la ATGC. Los participantes circularán por los mismos con los dorsales ocultos, respetando las señales y cumpliendo la normativa de tráfico como un usuario más de la vía.

La organización señalizará el inicio y fin de los tramos de circulación ordinaria y controlará que la incorporación de los participantes a éstos se lleve a cabo en condiciones seguras.

4. Medios personales y materiales de la organización

La organización dispondrá de vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para, en su caso, retirar los dorsales a los participantes rebasados por el bandera verde y para retirar la señalización al terminar la actividad y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración. Esta disponibilidad deberá de acreditarse documentalmente antes del inicio de la prueba.

Los vehículos de acompañamiento solo tendrán que hacer uso de la señal V-2 cuando estén en contacto con usuarios ajenos a la prueba debido a que están circulando en el perímetro de la zona de uso exclusivo de los participantes o controlando un corte de vía que cruce su recorrido.

En todos los puntos peligrosos e intersecciones importantes por donde discurra la prueba, se deberá disponer, como mínimo, de un miembro del personal auxiliar habilitado, dotado de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y un vehículo por vial de acceso que señalizará la imposibilidad de acceder al tramo de vía cortado por la PD.

Lo anterior será de aplicación con independencia del tipo de vehículo de que se trate (turismo, motocicleta, cuadriciclo, etc.).

Los vehículos de la organización portarán los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
    - Cartel con la inscripción «Atención *prueba deportiva. STOP*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Señal V-2.
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
    - Sistema de geolocalización accesible por DGT.
- Vehículo piloto de cierre:
    - Cartel con la inscripción «*fin de carrera. CONTINÚE*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Señales V-2
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
    - Sistema de geolocalización accesible por DGT.
- Vehículos de acompañamiento situados en los accesos laterales a la zona de uso exclusivo por participantes de la prueba
    - Cartel con la inscripción STOP
    - Señal V-2
    - Deberán informar al resto de usuarios sobre la imposibilidad de acceder a la vía y una vez que el vehículo piloto de cierre supere el acceso, se restablecerá la circulación ordinaria.

Los servicios sanitarios, condiciones de los participantes, requisitos de los responsables de actividad y personal auxiliar y obligaciones de los participantes se ajustarán a lo establecido en los artículos 10, 11, 12, 13 y 14 del anexo II del RGC.

El organizador aportará al menos una ambulancia con soporte vital básico. En el caso de pruebas deportivas con vehículos a motor o actividades de riesgo potencial grave como pueden ser las de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

ANEXO IV. INSTRUCCIÓN ESPECÍFICA PARA MARCHA CICLOTURISTA CON ITINERARIO POR CARRETERA

1. Uso de vía

Las marchas ciclistas se desarrollarán con el tráfico abierto, ocupando no más de un sentido de la circulación y en ningún caso se podrán invadir carriles de sentido contrario.

Los ciclistas deberán circular agrupados en todo momento durante el desarrollo de la marcha y entre el primer participante y el último no podrá haber más de 2 kilómetros de longitud. El incumplimiento de este requisito, podrá llevar aparejado la suspensión de la actividad por los agentes de la ATGC.

En caso de que la marcha no cumpla o previsiblemente no vaya a poder cumplir con lo anterior, se le aplicará la regulación de tráfico establecida para una PD dinámica.

2. Control y orden de la actividad

Este tipo de actividades requieren acompañamiento de los agentes de la ATGC para señalizar el inicio y final del espacio ocupado por los ciclistas participantes. Dentro de este espacio estará prohibida la circulación de vehículos, excepto los autorizados expresamente que deberán hacerlo siguiendo, en todo caso, las indicaciones de los agentes de la autoridad.

En casos de itinerarios mixtos, los agentes de la ATGC solamente acompañarán a los participantes en los tramos de carretera.

Los accesos a dicho espacio acotado serán señalizados por personal habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143.4) del RGC.

3. Condiciones de circulación

El inicio y final del espacio ocupado por los ciclistas estará anunciado por los vehículos piloto de apertura y cierre de la organización que irán portando los carteles pertinentes. Dichos vehículos piloto guardarán una distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante.

En su caso, para la parte del recorrido de la marcha que discurra por caminos, montes o terrenos no pavimentados, no será necesaria la utilización de vehículos piloto que anuncien la apertura y cierre de la organización. Bastará con acotar el terreno usado para el desarrollo de la marcha utilizando elementos de balizamiento.

Los participantes de la MC circularán, en general, respetando la prioridad de paso que corresponda en las intersecciones, no obstante el cruce de las mismas deberán hacerlo siempre agrupados. El personal habilitado de la organización se colocará en los lugares peligrosos, previamente determinados por el responsable de seguridad vial de la organización, señalizando el paso de la marcha.

Los accesos laterales a los carriles por los que discurra la marcha se cerrarán, total o parcialmente, según corresponda, unos minutos antes del paso del agente que porte la bandera roja y permanecerán cerrados hasta que pase el agente con la bandera verde.

El incumplimiento en la forma de circular agrupada por parte de los cicloturistas, o el hecho de que el agente con bandera roja sea rebasado por los ciclistas de la marcha, será causa justificada para que dicho evento sea suspendido en el lugar donde no se garantice la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, incluidos los participantes de la marcha.

El organizador colocará carteles informativos, con una antelación mínima de 72 horas al inicio de la actividad, indicando el motivo y horario de los cortes de tráfico en las zonas afectadas, siguiendo el modelo de la ficha 3.

Los tiempos de paso de los participantes no podrán ser superiores a los horarios establecidos en la autorización o informe de viabilidad emitido por la autoridad competente en materia de tráfico. Aquellos participantes que los superen, serán rebasados por el agente que porte la bandera verde, debiendo abandonar la marcha sin necesidad de notificación alguna, quitarse los dorsales y circular como un usuario más de la vía. La organización garantizará en todo caso que los participantes rebasados estén desprovistos de sus dorsales.

4. Medios personales y materiales de la organización

La organización dispondrá de vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para, en su caso, retirar los dorsales a los participantes rebasados por el bandera verde y para retirar la señalización al terminar la actividad y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración. Esta disponibilidad deberá de acreditarse documentalmente antes del inicio de la marcha.

Los vehículos de acompañamiento solo tendrán que hacer uso de la señal V-2 cuando estén en contacto con usuarios ajenos a la marcha debido a que están circulando en el perímetro de la zona ocupada por los participantes o controlando un corte de vía que cruce su recorrido.

En todos los puntos peligrosos e intersecciones importantes por donde discurra la marcha, se deberá disponer, como mínimo, de un miembro del personal auxiliar habilitado, dotado de señales verticales R-2 (stop) y R-400c (sentido obligatorio) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, así como vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, y un vehículo por vial de acceso que señalizará la imposibilidad de acceder al espacio ocupado por la MC.

Lo anterior será de aplicación con independencia del tipo de vehículo de que se trate (turismo, motocicleta, cuadriciclo, etc.).

Los vehículos de la organización portarán los siguientes elementos:

- Vehículo piloto de apertura:
    - Cartel con la inscripción «Atención marcha*. STOP*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Señal V-2.
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
    - Sistema de geolocalización accesible por DGT.

- Vehículo piloto de cierre:
    - Cartel con la inscripción «*fin de marcha ciclista. CONTINÚE*», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
    - Señales V-2
    - Luces de avería y de cruce encendidas.
    - Sistema de geolocalización accesible por DGT.
- Vehículos de acompañamiento situados en los accesos laterales a la zona ocupada por los participantes de la marcha.
    - Cartel con la inscripción STOP
    - Señal V-2
    - Deberán informar al resto de usuarios sobre la imposibilidad de acceder a los carriles por los que discurra la marcha y una vez que el vehículo piloto de cierre supere el acceso, se restablecerá la circulación ordinaria.

Los servicios sanitarios, condiciones de los participantes, requisitos de los responsables de actividad y personal auxiliar y obligaciones de los participantes se ajustarán a lo establecido en los artículos 24, 25, 26, 27 y 28 del anexo II del RGC.

El organizador aportará una ambulancia con soporte vital básico y en el caso de que exista algún riesgo potencial grave como pueden ser las marchas con itinerarios de montaña, de larga duración que requieran sobresfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará una ambulancia con soporte vital avanzado.

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Subdirección General de
Operaciones y Movilidad

SGOM

Asunto: *Modificación de la Instrucción 15/TV-86 sobre circulación de vehículos de competición.*

INSTRUCCIÓN 17 /TV-100

La aplicación efectiva del contenido de la Instrucción 15/TV-86 sobre circulación de vehículos de competición aconseja introducir determinadas modificaciones destinadas a su mejor adaptación a la realidad de estos vehículos y a su participación en pruebas deportivas y otros eventos.

En virtud de lo anterior, se modifican los siguientes aspectos:

1) El asunto de la Instrucción se modifica en los siguientes términos:

"Circulación y autorizaciones de los vehículos de competición."

2) El párrafo primero de la introducción queda redactado de la siguiente manera:

"De conformidad con lo dispuesto en el artículo 55 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se contempla la realización de pruebas deportivas y otros eventos con la participación de vehículos a motor, considerando que las mismas tengan lugar en vías cerradas al tráfico en general o, excepcionalmente, en vías abiertas al mismo. Por otro lado, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre, establece que la circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en ese Reglamento."

Correo electrónico. sgmovilidad@dgt.es

C/Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid

3) El párrafo segundo del apartado **2. PERMISO DE CIRCULACION** queda redactado de la siguiente manera:

"En el caso de vehículos con matrícula extranjera, la Real Federación Española de Automovilismo, que ostenta el poder deportivo automovilístico en España por delegación de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), será la responsable de acreditar la condición de éstos como vehículo de competición, debiendo dar traslado de esta información al organizador de la prueba para que pueda estar disponible a requerimiento de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico."

4) El subapartado 4.a.i del apartado **4. CIRCULACION EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL** queda redactado de la siguiente manera:

"i. Tramos de enlace de pruebas deportivas de motor tipo rally: *Aquellos vehículos de competición debidamente inscritos para participar en una prueba deportiva de motor tipo rally (en cualquiera de sus modalidades –asfalto, tierra, clásicos, etc.) autorizada por el órgano competente, podrán circular durante la celebración de ésta por los tramos de enlace establecidos, abiertos al tráfico en general, entre tramos cronometrados y cerrados al tráfico en general.*

Asimismo, se permitirá también la circulación por tramos o recorridos abiertos al tráfico en general, que estén debidamente recogidos en la autorización, respetando las normas de circulación, con la finalidad de facilitar la logística y organización del rally."

5) Se introduce un nuevo subapartado 4.a.iii al apartado **4. CIRCULACION EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL**, con el siguiente contenido:

"iii. Circulación desde el lugar de residencia del vehículo hasta la prueba deportiva tipo rally: *Aquellos vehículos de competición debidamente inscritos para participar en una prueba deportiva de motor tipo rally (en cualquiera de sus modalidades –asfalto, tierra, clásicos, etc.) autorizada por el órgano competente podrán circular desde su lugar de residencia habitual hasta el lugar de*

celebración de la prueba por la carretera abierta al tráfico en general 48 horas antes del inicio de las verificaciones. Asimismo, podrá volver de la misma forma al lugar de residencia habitual tras la celebración de la prueba deportiva hasta un máximo de 48 horas después de la publicación de la clasificación final. En cualquier caso, y bajo petición de la autoridad competente, deberán acreditar su correcta inscripción a la prueba deportiva de que se trate."

Se recoge en el anexo I, a título informativo, la versión consolidada de la Instrucción 15/TV-86 incluyendo las presentes modificaciones.

La presente Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Lo que se comunica para general conocimiento.

Madrid, 30 de octubre de 2017

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO



Gregorio Serrano López

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

ANEXO I

Versión consolidada de la Instrucción 15/TV-86

Asunto: Circulación y autorizaciones de los vehículos de competición.

INSTRUCCIÓN 15 /TV-86

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 55 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, se contempla la realización de pruebas deportivas y otros eventos con la participación de vehículos a motor, considerando que las mismas tengan lugar en vías cerradas al tráfico en general o, excepcionalmente, en vías abiertas al mismo. Por otro lado, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre, establece que la circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en ese Reglamento.

Así las cosas, los vehículos empleados para la participación en este tipo de pruebas o eventos son, en la mayoría de los casos, vehículos especialmente diseñados para su participación en las mismas, siendo por este motivo sometidos a determinadas reformas y/o modificaciones de naturaleza técnica, que restringen su autorización para la circulación, de manera general, por las vías abiertas al tráfico en general.

No obstante lo anterior, no es infrecuente, que si bien su utilización se restrinja a circuitos cerrados al tráfico en general, en ocasiones, la propia dinámica de este tipo de pruebas exijan, la circulación de los vehículos participantes, por determinados tramos acotados de vías abiertas al tráfico, que vengan a conectar los distintos tramos cronometrados y cerrados al tráfico en general, y por donde discurre la prueba deportiva en sentido estricto.

En consecuencia con lo anterior, y en orden a conjugar tales especialidades, es objeto de la presente instrucción, la delimitación de los supuestos en los que se autoriza la circulación de vehículos de competición por las vías abiertas al tráfico en general.

1. DEFINICIÓN.

Se entiende por vehículo de competición, aquel vehículo matriculado que, debido a sus especiales características, está destinado a su uso en pruebas deportivas de motor en vías cerradas al tráfico en general.

Aquellos vehículos de competición matriculados en España, deberán portar en su ficha de características técnicas la siguiente leyenda de conformidad con el vigente manual de reformas de vehículos: *"Vehículo de competición. No apto para circular por las vías públicas. Su circulación queda restringida a los trayectos y en las condiciones expresamente autorizados por la autoridad competente en materia de tráfico".*

2. PERMISO DE CIRCULACIÓN

La circulación de los referidos vehículos de competición por las vías abiertas al tráfico en general, exigirá, en todo caso, que aquellos se encuentren debidamente matriculados en España y les haya sido expedido el correspondiente permiso de circulación, encontrándose en situación de alta en el Registro de Vehículos. No obstante lo anterior, también se permitirá, de manera excepcional, la circulación de estos vehículos con permisos temporales de circulación mientras se tramita su matriculación definitiva.

En el caso de vehículos con matrícula extranjera, la Real Federación Española de Automovilismo, que ostenta el poder deportivo automovilístico en España por delegación de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), será la responsable de acreditar la condición de éstos como vehículo de competición, debiendo dar traslado de esta información al organizador de la prueba para que pueda estar disponible a requerimiento de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico.

A los vehículos de competición con matrícula extranjera, les será de aplicación todo lo contenido en la presente Instrucción en las mismas condiciones que a los vehículos de competición matriculados en España.

3. PÓLIZA DE SEGURO

Conforme al artículo 14 del Anexo II del Reglamento General de Circulación, todos los participantes en pruebas y competiciones deberán estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna. El ámbito de cobertura de la póliza de seguro de responsabilidad civil obligatoriamente contratada en los términos antes mencionados, deberá cubrir expresamente la circulación de los vehículos de competición por los tramos de conexión abiertos al tráfico en general. En caso contrario, para poder circular los vehículos de competición por estos tramos abiertos al tráfico en general deberán ser objeto de contratación de un seguro obligatorio de automóviles.

4. CIRCULACIÓN EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL.

Se autorizará la circulación de los vehículos de competición en las vías abiertas al tráfico en general, en los siguientes supuestos:

a. Supuestos:

i. **Tramos de enlace de pruebas deportivas de motor tipo *rally*:** Aquellos vehículos de competición debidamente inscritos para participar en una prueba deportiva de motor tipo *rally* (en cualquiera de sus modalidades –asfalto, tierra, clásicos, etc.) autorizada por el órgano competente, podrán circular durante la celebración de ésta por los tramos de enlace establecidos, abiertos al tráfico en general, entre tramos cronometrados y cerrados al tráfico en general.

Asimismo, se permitirá también la circulación por tramos o recorridos abiertos al tráfico en general, que estén debidamente recogidos en la autorización, respetando las normas de circulación, con la finalidad de facilitar la logística y organización del rally.

ii. **Eventos con participación de vehículos históricos.** Los vehículos históricos matriculados como tal y que además tengan la condición de vehículo de competición, podrán circular en los recorridos contemplados en los

eventos[1] autorizados por el órgano competente para este tipo de vehículos, en vías abiertas al tráfico en general en los que se encuentren debidamente inscritos.

iii. **Circulación desde el lugar de residencia del vehículo hasta la prueba deportiva tipo rally:** Aquellos vehículos de competición debidamente inscritos para participar en una prueba deportiva de motor tipo rally (en cualquiera de sus modalidades –asfalto, tierra, clásicos, etc.) autorizada por el órgano competente podrán circular desde su lugar de residencia habitual hasta el lugar de celebración de la prueba por la carretera abierta al tráfico en general 48 horas antes del inicio de las verificaciones. Asimismo, podrá volver de la misma forma al lugar de residencia habitual tras la celebración de la prueba deportiva hasta un máximo de 48 horas después de la publicación de la clasificación final. En cualquier caso, y bajo petición de la autoridad competente, deberán acreditar su correcta inscripción a la prueba deportiva de que se trate.

b. Normas de circulación:

Sin perjuicio de lo anterior, y en todo lo no expresamente previsto, la circulación de los vehículos de competición estará sometida a las mismas normas que regulan la circulación de los vehículos en general.

5. VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS VEHÍCULOS DE COMPETICIÓN.

En orden a facilitar la labor de verificación por parte de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico, el organizador de la prueba o evento estará obligado a conservar en todo momento, una relación actualizada tanto de los vehículos de competición inscritos como de sus respectivos conductores. Dicha relación deberá estar disponible a requerimiento de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico en todo momento.

ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

[1] Otros eventos. Anexo II, artículos 32 y 33 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre

Escrito Directriz SGGM 02/17
Asunto: *Elaboración del calendario anual de eventos deportivos*

1. INTRODUCCIÓN

Las pruebas deportivas y marchas ciclistas celebradas en vías y terrenos de uso público aptas para la circulación de vehículos son eventos deportivos de interés general durante los cuales se hace un uso excepcional de la vía. Ello se debe a que los usuarios participantes de esos eventos no utilizan las vías para desplazarse cumpliendo las normas y señales de tráfico con el objeto de llegar a un destino determinado como puede ser su lugar de residencia, trabajo o de ocio por ejemplo, sino que se trata de un uso de la vía como espacio donde se lleva a cabo una práctica deportiva con fines competitivos, recreacionales o culturales para el que se exige un entrenamiento y buen estado físico.

En ocasiones, los participantes pueden llevar a cabo esa práctica deportiva respetando las normas y señales de tráfico y comportarse como un usuario más de la vía, pero otras veces, la naturaleza de la competición, normas deportivas de desarrollo o circulación agrupada la hacen incompatible con el tráfico general de vehículos y peatones de la misma.

Por este motivo, las pruebas deportivas y las marchas ciclistas precisan de una autorización especial cuyo fin es el de acotar un espacio seguro para el desarrollo del evento que garantice no solo la seguridad de sus participantes, sino también la del resto de usuarios, manteniendo el derecho de estos a circular libremente por vías de uso público.

Sin embargo, la excesiva acumulación de eventos deportivos a celebrar en la misma fecha y lugar puede perjudicar gravemente la seguridad y fluidez de una zona y problemas de disponibilidad de efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) para su vigilancia y control.

Así pues, para evitar esos conflictos de concurrencia así como lograr una mejor planificación de los servicios de vigilancia y control de la ATGC, la DGT elaborará el calendario anual de eventos deportivos que recoge la previsión de las pruebas deportivas y marchas ciclistas a celebrar durante el año en curso en vías y terrenos de uso público.

2. OBJETO

El objeto de este escrito directriz es el de establecer los procedimientos y criterios para la elaboración del calendario anual de eventos deportivos de la DGT.

3. CONCEPTOS GENERALES

A efectos de la elaboración del calendario y, en su caso, tramitación de eventos deportivos, se entenderá lo siguiente para las expresiones expuestas a continuación:

- **Eventos deportivos:** todas aquellas pruebas deportivas o marchas ciclistas a celebrar, total o parcialmente, en vías y terrenos de uso público.

- **Eventos deportivos provisionales:** eventos incluidos en el calendario de eventos deportivos de la DGT con carácter provisional hasta que se haya determinado si existe alguna circunstancia que pueda afectar su celebración en la fecha y lugar solicitado.

- **Eventos deportivos definitivos:** eventos incluidos en el calendario que no serán informados desfavorablemente por falta de efectivos disponibles de la ATGC para su acompañamiento, control o supervisión.

- **Conflicto de concurrencia:** conflicto originado por una excesiva acumulación de eventos a celebrar en la misma fecha y territorio que pueden dar lugar a graves problemas de seguridad vial debido a la falta de efectivos de la ATGC para su acompañamiento.

- **Conflicto de itinerario:** conflicto entre eventos diferentes que coinciden a la vez en todo o parte del recorrido.

- **Evento federado**: aquel que se encuentre organizado dentro del ámbito de supervisión y control de una federación deportiva, cualquiera que sea el ámbito de ésta, e incluido dentro de su calendario.

- **Evento no federado**: aquel que no se encuentre organizado dentro del ámbito de supervisión y control de una federación de deportiva, ni incluido dentro del calendario de una federación deportiva, aun cuando en el mismo pudiesen tomar parte deportistas federados.

- **Evento federado estatal**: aquel que se encuentre organizado dentro del ámbito de supervisión y control de una federación deportiva española que lo haya incluido dentro de su calendario.

  De igual forma, las competiciones internacionales organizadas en España por federaciones deportivas internacionales en las que se encuentre adscrita la federación española correspondiente tendrán la misma consideración que las pruebas federadas estatales.

- **Evento federado autonómico**: aquel que se encuentre organizado dentro del ámbito de supervisión y control de una federación deportiva autonómica que lo haya incluido dentro de su calendario.

  Las competiciones organizadas dentro del ámbito inferior al autonómico o de las delegaciones de las federaciones deportivas autonómicas en una determinada provincia tendrán la misma consideración que los eventos federados autonómicos.

- **Evento no federado de entidad local**: aquel evento no federado que se encuentre organizado dentro del ámbito de supervisión y control de una administración pública local o lo haya incluido dentro de un calendario propio de eventos.

- **Eventos de una misma modalidad deportiva**: aquellos que se correspondan con cualquiera de las especialidades que se encuentren incluidas en el catálogo publicado por el Consejo Superior de Deportes dentro de una sola modalidad deportiva. Dicho catálogo se encuentra disponible en http://www.csd.gob.es/csd/asociaciones/1fedagclub/soapcli.2007-04-09.7443115307/

- **Eventos de distinta modalidad deportiva:** las que se correspondan con cualquiera de las especialidades que se encuentren incluidas en el catálogo publicado por el Consejo Superior de Deportes dentro de diferentes modalidades deportivas.

4. CALENDARIO ANUAL DE EVENTOS DEPORTIVOS

El calendario anual de eventos deportivos recogerá la previsión de los eventos deportivos que vayan a ser celebrados durante ese año y deban ser autorizados o informados con carácter vinculante por la DGT.

Los eventos deportivos serán incluidos en el calendario a petición del organizador ya sea directamente o a través de una federación deportiva y tendrá, en todo caso, carácter voluntario.

4.1. PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad (SGGM en adelante) coordinará su elaboración y contará con la colaboración de las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) que darán el visto bueno para la inclusión de eventos definitiva para una fecha en su provincia.

La elaboración se realizará en cuatro fases que se corresponderán con los siguientes hitos:

- Calendario con eventos deportivos provisionales
- Primera versión del calendario anual con eventos definitivos
- Calendario anual con eventos deportivos definitivos
- Calendario anual con eventos deportivos definitivos actualizado

4.1.1. Calendario con eventos deportivos provisionales

Se publicará en la página web antes del 20 de noviembre de cada año e incluirá eventos deportivos federados a celebrar durante el siguiente año natural y los no federados que tengan lugar o se inicien en el primer trimestre de ese año.

La SGGM establecerá un plazo de al menos 45 días de duración entre los meses de septiembre y octubre para que los eventos deportivos puedan ser comunicados. Con todas las comunicaciones recibidas en ese plazo elaborará el calendario con eventos provisionales.

Antes de publicar este calendario provisional para su revisión, se publicará un borrador abriéndose un plazo de subsanaciones de 10 días de duración para la corrección de errores cometidos por la SGGM en la transcripción de los formularios de comunicación. En ningún caso se añadirán eventos no comunicados dentro del plazo establecido.

4.1.2. Primera versión del calendario con eventos deportivos definitivos

Será publicado en la página web antes del 20 de diciembre. Para ello, la SGGM facilitará a las JPT una copia del calendario con eventos deportivos provisionales y éstas serán las encargadas de su revisión y resolución de los conflictos de concurrencia, poniéndose en contacto con las federaciones y organizadores de eventos no federados.

Las JPT deberán enviar a la SGGM los eventos a los que han dado el visto bueno, con las modificaciones de fecha que hayan acordado para la resolución de conflictos. Las modificaciones no incluirán eventos que no hubieran sido comunicados en los meses de septiembre y octubre y, en el caso de los no federados, las nuevas fechas que se propongan no podrán ser posteriores al 31 de marzo.

4.1.3. Calendario anual con eventos deportivos definitivos

Su publicación tendrá lugar antes del 28 de febrero.

Una vez publicado la primera versión del calendario, se abrirá un nuevo plazo antes del 31 de enero con una duración mínima de 20 días en el que se podrán comunicar nuevos eventos deportivos tanto federados como no federados a celebrar durante ese año, así como modificaciones de los existentes en la primera versión.

La SGGM incluirá estas nuevas peticiones, señalando los eventos comunicados en este nuevo plazo y lo pondrá a disposición de las JPT para que procedan a su revisión y resolución de los conflictos de concurrencia observados.

Una vez resueltos los conflictos, las JPT enviarán a la SGGM los eventos a los que han dado el visto bueno, con las modificaciones de fecha que hayan acordado para la resolución de conflictos.

4.1.4. Actualización del calendario con eventos definitivos

Antes del 31 de mayo, la SGGM actualizará el calendario con eventos definitivos de ese año. Para ello, antes de esa fecha, establecerá un plazo con una duración mínima de diez días para que las federaciones y organizadores puedan comunicar eventos a celebrar a partir del 1 de junio y hasta final de año.

Se podrán comunicar tanto eventos nuevos que no consten en el calendario como modificaciones de los que sí consten.

Una vez cerrado el plazo de comunicación, la SGGM distribuirá entre las JPT el calendario actualizado con las comunicaciones hechas en este período que serán señalados como eventos provisionales.

Las JPT procederán a la revisión y resolución de los conflictos observados y envío del calendario de eventos deportivos de su provincia actualizado a la SGGM.

4.2. CLASIFICACIÓN DE LOS EVENTOS DEPORTIVOS

Los eventos deportivos se clasificarán conforme a su modalidad deportiva y la regulación de tráfico que le sea aplicación.

La modalidad deportiva se corresponderá con la clasificación hecha por el CSD y los tipos de actividad que la DGT considere conforme a determinadas cualidades del evento referidas al desarrollo del mismo y superficie por la que discurre.

MODALIDAD (SEGÚN CSD)	TIPO DE ACTIVIDAD (SEGÚN DGT)
• Atletismo • Automovilismo • Ciclismo • Montaña o escalada • Motociclismo • Orientación • Triatlón • Otros	• Carrera a pie por asfalto • Carrera con vehículos a motor • Carrera ciclista • Ciclodeportiva • Cicloturista • Carrera por montaña o campo a través • Orientación • Orientación a pie • Orientación en bicicleta de montaña • Triatlón y similares • Otras con animales • Otros

Serán consideradas como marchas cicloturistas o ciclistas aquellas en las que el número de participantes no superen los 500 ciclistas o vayan agrupados ocupando un máximo de 2 km de los carriles destinados a un sentido de la circulación, sin invadir el carril contrario, salvo cuando sea necesario para los cambios de dirección.

4.3. REGLAS COMUNES PARA LA ELABORACIÓN DEL CALENDARIO ANUAL DE EVENTOS DEPORTIVOS

La inclusión en el calendario no se exigirá como requisito para la autorización o informe favorable posterior del evento, no obstante, en caso de conflicto de concurrencia con eventos que no estén en el calendario, se otorgará prioridad a los que sí estén.

El procedimiento de comunicación de eventos federados y no federados se hará conforme a lo establecido en el anexo I y la consideración de un evento como federado o no federado de entidad local requiere la comunicación directa a la SGGM de este hecho por la federación deportiva o entidad local que ampare su organización. Todo evento que sea comunicado por un organizador directamente, será tratado como evento no federado, salvo que se trate directamente de una federación o entidad local.

Cada JPT, conjuntamente con los agentes de la ATGC del sector o subsector de su provincia, valorará la existencia de posibles conflictos de concurrencia, conforme a lo establecido en el anexo II.

Una vez determinados los días en los que existan conflictos de concurrencia, la JPT se pondrá en contacto con las federaciones deportivas correspondientes, actuando de coordinador entre federaciones y organizadores, para la resolución de los mismos mediante acuerdo. En caso de que no fuera posible el acuerdo, la JPT aplicará los criterios de prioridad establecidos en el anexo III.

Cuando se trate de eventos de más de un día de duración o que discurra por más de una provincia se tomará como referencia la fecha y el lugar de inicio, de modo que será la JPT de este lugar el que resuelva los posibles conflictos de concurrencia del evento y para ello se pondrá de acuerdo, previamente con el resto de JPT implicadas.

La SGGM establecerá anualmente y antes del 15 de julio de cada año los plazos concretos de comunicación de eventos deportivos, publicación de los distintos calendarios y plazos de las JPT para envío de su visto bueno para su publicación.

La JPT podrá pedir a la SGGM la inclusión de un nuevo evento deportivo o modificación, tanto federado como no, pero para ello deberá enviar el formulario requerido para la comunicación excepto cuando se trate de una modificación para la resolución de conflicto de concurrencia. En todo caso, se respetarán los plazos de comunicación establecidos por la SGGM.

Cada vez que se vaya a hacer la inclusión de un nuevo evento o modificación de fecha, se respetará la prioridad de otro evento que ya estuviera incluido para la nueva fecha solicitada como definitivo.

Cuando se trate de eventos de la modalidad de montaña y escalada que solo discurran vías o caminos no asfaltados de montaña, se incluirán en el calendario de manera diferenciada, sin que ello signifique que se trate de eventos que la DGT deba autorizar o informar, con la única finalidad de colaborar con agentes de la autoridad diferentes a los habitualmente encargados del control y vigilancia de tráfico.

Madrid, 5 de junio de 2017

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad



Jaime Moreno García-Cano

Anexo I. PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN PARA CALENDARIO ANUAL DE EVENTOS DEPORTIVOS

La comunicación de un nuevo evento para el calendario anual o modificación de algún dato de un evento ya existente se hará por correo electrónico, adjuntando el impreso oficial que la DGT ha establecido como “formulario de comunicación para calendario anual de la DGT para eventos deportivos”.

Podrán comunicarse todos aquellos eventos que discurran total o parcialmente por carreteras interurbanas y travesías cuya ordenación, gestión o control de tráfico corresponda a la DGT y ATGC, tanto si se trata de eventos que discurran por más de una comunidad autónoma como los celebrados íntegramente en una.

Se adjuntará un impreso individual por evento a celebrar correctamente rellenado a las siguientes cuentas de correo:

- FEDERACIONES para la comunicación de eventos federados a calendario.deportes@dgt.es.
- ORGANIZADORES para la comunicación de eventos no federados a usosexcepcionalesdelavia@dgt.es

Solamente se procesarán las comunicaciones solicitando la inclusión de un evento en el calendario que sean enviadas en los plazos específicamente establecidos de forma anual para ello.

Cualquier comunicación que sea enviada fuera de esos plazos será desechada.

Los correos enviados directamente por el organizador del evento, implica el tratamiento del mismo como evento no federado, salvo que se trate de una federación deportiva.

Los eventos no federados de entidades locales solamente serán tratados como tal si el correo con el formulario de comunicación es enviado para dicha entidad local.

No es necesario que las federaciones rellenen y firmen el formulario de comunicación para que el evento sea considerado como federado, bastará con que el envío sea hecho desde una cuenta de correo.

Los correos para la comunicación que adjunten un formulario diferente al de la DGT serán desechados y la comunicación no se tendrá por hecha.

Las JPT que quieran pedir la inclusión de un evento en el calendario o su modificación, deberán solicitar al organizador o federación que les haga llegar el formulario oficial rellenado y enviarlo a calendario.deportes@dgt.es.

En todo caso, la JPT comprobará si los datos comunicados son correctos, especialmente los referidos al evento federado o de entidad local.

Anexo II. CRITERIOS PARA DETERMINAR LA EXISTENCIA DE CONFLICTO DE CONCURRENCIA

Por cada Subsector y día, siempre podrá celebrarse, al menos, una prueba deportiva y una marcha ciclista que no supere los 500 participantes circulando de manera agrupada en un espacio máximo de 2 kilómetros.

Del cómputo anterior, se excluirán las siguientes actividades:

- Las carreras por montaña o campo, orientación, orientación a pie y orientación en bicicleta de montaña.
- Las actividades que discurran principalmente por vías o caminos, tanto asfaltados como los que no, de uso forestal, vecinal o similar y tramos urbanos.
- Eventos deportivos que, conforme a la Instrucción de la DGT que regule el tráfico para el desarrollo de eventos deportivos, no precisen acompañamiento de agentes de la ATGC.
- Eventos deportivos que, conforme a lo establecido en el Escrito Directriz SGGM 01/17 o norma que la sustituya, por sus características especiales requieran un plan específico para la gestión del tráfico y de la participación.

Una vez calculados los efectivos de la ATGC que previsiblemente puedan ser necesarios para, en su caso, el acompañamiento de un evento deportivo, en caso de que existan suficientes agentes, se podrán incluir en el calendario más eventos deportivos que requieran acompañamiento de agentes de la ATGC.

Anexo III. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE EVENTOS EN CASO DE CONFLICTO DE CONCURRENCIA

➢ CRITERIOS GENERALES

Ante la posible existencia de conflictos de concurrencia para la inclusión definitiva de un evento en el calendario anual de eventos deportivos, si no existiese acuerdo entre las federaciones y organizadores implicados, las JPT aplicarán los siguientes criterios:

- Otras actividades que ya figurasen para ese día y lugar como definitivas en el calendario anual, aun cuando aplicando los criterios que vienen a continuación el evento a incluir tuviese prioridad.
- Las actividades federadas tendrán preferencia sobre las no federadas.
- Las actividades federadas de nivel estatal tendrán prioridad sobre las actividades federadas de nivel autonómico, con independencia de la modalidad deportiva.
- En caso de coincidencia de actividades federadas de nivel estatal de una misma modalidad deportiva, tendrán preferencia aquellas que determine la federación deportiva española correspondiente.
- Si coinciden dos actividades federadas de autonómicas de una misma modalidad deportiva, tendrá preferencia la que determine la federación deportiva autonómica correspondiente.
- Cuando coincidan actividades federadas del mismo nivel de distinta modalidad deportiva, se aplicarán los criterios establecidos en el apartado de criterios para conflictos entre eventos federados de distintas modalidades.
- Cuando se trate de actividades no federadas, se seguirán los siguientes criterios de preferencia:
    a. Aquellas que se encuentren organizadas dentro del ámbito de supervisión y control de una administración pública.
    b. Las que lleven mayor número de ediciones en su celebración, siempre que la diferencia entre el número de ediciones de los eventos sea igual o superior a cinco.
    c. Si el número de ediciones entre los eventos en conflicto es inferior a cinco, se atenderán a criterios relevancia, repercusión u otros de marcado interés general.

➢ CRITERIOS PARA CONFLICTOS ENTRE EVENTOS FEDERADOS DE DISTINTAS MODALIDADES

Concurrencia de eventos federados estatales de distintas modalidades deportivas:

1º. Actividades internacionales organizadas en España por una federación deportiva internacional en la que se encuentre adscrita una federación española.

2º. Si todas las actividades tuviesen la consideración de evento internacional regirá el siguiente orden de prioridad:

- **i.** Eventos internacionales de “ámbito mundial” que tengan consideración de campeonatos, copas del mundo o análogos a éstas.
- **ii.** Eventos internacionales de “ámbito continental” que tengan la consideración de campeonatos, copas continentales o pruebas análogas a éstas.
- **iii.** Otros eventos internacionales pertenecientes a una federación deportiva internacional o continental que no tengan las condiciones consideradas en los anteriores puntos.

3º. Si ninguno de los eventos tuviese la condición de evento internacional, se aplicará el siguiente orden de prioridad:

- **i.** Actividades de nivel estatal pertenecientes a una federación deportiva española que tengan la consideración de campeonatos, copas de España o análogos a éstos.
- **ii.** Otras actividades de nivel estatal pertenecientes a una federación deportiva española que no tengan la condición prevista en el párrafo anterior.

Las categorías absolutas o equivalentes tendrán preferencia sobre las inferiores a la absoluta o equivalente a ésta

Concurrencia entre eventos federados autonómicos de distintas modalidades deportivas

1º. Eventos autonómicos pertenecientes a una federación deportiva autonómica que tengan la consideración de campeonatos o copas de la comunidad autónoma o pruebas análogas a ésta.

2º. Otros eventos autonómicos pertenecientes a una federación deportiva autonómica que no tengan la condición prevista en el apartado 1) inmediatamente anterior.

Las categorías absolutas o equivalentes tendrán preferencia sobre las categorías inferiores a éstas.

Una vez aplicados los criterios anteriores, si el conflicto de coincidencia persistiese, la Dirección General de Tráfico tendrá en cuenta otras circunstancias como la antigüedad del evento, relevancia, repercusión u otros de marcado interés general.

Sobre todos los criterios anteriores, primarán siempre los referidos a garantizar la seguridad de los participantes en la actividad, asistentes y resto de usuarios de las vías, así como la integridad de las infraestructuras a utilizar.

Anexo IV. PLAZOS DE COMUNICACIÓN PARA EL CALENDARIO DE EVENTOS DEPORTIVOS DE 2018

Los plazos para la elaboración y publicación del calendario de eventos deportivos de 2018 serán los siguientes:

FECHAS		HITO
1/09/2017	20/10/2017	**Comunicación de eventos deportivos federados de 2018 y eventos deportivos del primer trimestre de 2018**
03/11/2017		Borrador de calendario con eventos deportivos provisionales
04/11/2017	14/11/2017	**Subsanación de errores del borrador de calendario**
16/11/2017		CALENDARIO CON EVENTOS DEPORTIVOS PROVISIONALES
17/11/2017	15/12/2017	**Revisión de conflictos de concurrencia y resolución por JPT**
18/12/2017		Límite para envío a SGGM de visto bueno para calendario con eventos deportivos definitivos
20/12/2017		**PRIMERA VERSIÓN DEL CALENDARIO CON EVENTOS DEPORTIVOS DEFINITIVOS**
20/12/2017	15/01/2018	Comunicación del resto de eventos deportivos del 2018 o modificación de los incluidos en la primera versión del calendario
19/01/2018		**Borrador del calendario anual de eventos deportivos definitivos**
20/01/2018	29/01/2018	Subsanación de errores del borrador del calendario
30/01/2018	15/01/2018	**Revisión de conflictos de concurrencia y resolución por JPT**
19/02/2018		Límite para envío a SGGM de visto bueno para calendario con eventos deportivos definitivos
23/02/2018		**CALENDARIO DE EVENTOS DEPORTIVOS DEFINITIVOS**
1/05/2018	13/05/2018	Plazo de comunicación de eventos deportivos para actualización de calendario
16/05/2018		**Borrador de calendario de eventos deportivos definitivos actualizado**
17/05/2018	21/05/2016	Subsanación de errores del calendario actualizado
22/05/2018	29/05/2018	**Revisión de conflictos de concurrencia y resolución por JPT**
30/05/2018		Límite para envío a SGGM de visto bueno para calendario y con eventos deportivos definitivos
31/05/2018		**CALENDARIO DE EVENTOS VENTOS DEPORTIVOS DEFINITIVOS ACTUALIZADO**

GM

Asunto: Circulación de vehículos de competición.

INSTRUCCIÓN 15 /TV-86

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 55 del *Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo339/1990, de 2 de marzo*, se contempla la realización de pruebas deportivas y otros eventos con la participación de vehículos a motor, considerando que las mismas tengan lugar en vías cerradas al tráfico en general o, excepcionalmente, en vías abiertas al mismo.

Así las cosas, los vehículos empleados para la participación en este tipo de pruebas o eventos son, en la mayoría de los casos, vehículos especialmente diseñados para su participación en las mismas, siendo por este motivo sometidos a determinadas reformas y/o modificaciones de naturaleza técnica, que restringen su circulación de manera general por las vías abiertas al tráfico en general.

No obstante lo anterior, no es infrecuente, que si bien su utilización se restrinja a circuitos cerrados al tráfico rodado, en ocasiones, la propia dinámica de este tipo de pruebas exijan, la circulación de los vehículos participantes, por determinados tramos acotados de vías abiertas al tráfico, que vengan a conectar los distintos tramos cronometrados y cerrados al tráfico en general, y por donde discurre la prueba deportiva en sentido estricto.

En consecuencia con lo anterior, y en orden a conjugar tales especialidades, es objeto de la presente instrucción, la delimitación de los supuestos en los que se autoriza la circulación de vehículos de competición por las vías abiertas al tráfico en general.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid

1. DEFINICIÓN.

Se entiende por vehículo de competición, aquel vehículo matriculado que, debido a sus especiales características, está destinado a su uso en pruebas deportivas de motor en vías cerradas al tráfico en general.

Aquellos vehículos de competición matriculados en España, deberán portar en su ficha de características técnicas la siguiente leyenda de conformidad con el vigente manual de reformas de vehículos: *"Vehículo de competición. No apto para circular por las vías públicas. Su circulación queda restringida a los trayectos y en las condiciones expresamente autorizados por la autoridad competente en materia de tráfico".*

2. PERMISO DE CIRCULACIÓN

La circulación de los referidos vehículos de competición por las vías abiertas al tráfico en general, exigirá, en todo caso, que aquellos se encuentren debidamente matriculados en España y les haya sido expedido el correspondiente permiso de circulación, encontrándose en situación de alta en el Registro de Vehículos.

En el caso de vehículos con matrícula extranjera, la Real Federación Española de Automovilismo será la responsable de acreditar la condición de éstos como vehículo de competición, debiendo dar traslado de esta información al organizador de la prueba para que pueda estar disponible a requerimiento de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico.

A los vehículos de competición con matrícula extranjera, les será de aplicación todo lo contenido en la presente Instrucción en las mismas condiciones que a los vehículos de competición matriculados en España.

3. PÓLIZA DE SEGURO

Conforme al artículo 14 del Anexo II del *Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del 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*, todos los participantes en

pruebas y competiciones deberán estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio, sin cuya preceptiva contratación no se podrá celebrar prueba alguna. El ámbito de cobertura de la póliza de seguro de responsabilidad civil obligatoriamente contratada en los términos antes mencionados, deberá cubrir expresamente la circulación de los vehículos de competición por los tramos de conexión abiertos al tráfico en general. En caso contrario, para poder circular los vehículos de competición por estos tramos abiertos al tráfico en general deberán ser objeto de contratación de un seguro obligatorio de automóviles.

4. CIRCULACIÓN EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL.

Se autorizará la circulación de los vehículos de competición en las vías abiertas al tráfico en general, en los siguientes supuestos:

a. Supuestos:

i. **Tramos de enlace de pruebas deportivas de motor tipo *rally*:** Aquellos vehículos de competición debidamente inscritos para participar en una prueba deportiva de motor tipo *rally* (en cualquiera de sus modalidades –asfalto, tierra, clásicos, etc.) autorizada por el órgano competente, podrán circular durante la celebración de ésta por los tramos de enlace establecidos, abiertos al tráfico en general, entre tramos cronometrados y cerrados al tráfico en general.

ii. **Eventos con participación de vehículos históricos.** Los vehículos históricos matriculados como tal y que además tengan la condición de vehículo de competición, podrán circular en los recorridos contemplados en los eventos[1] autorizados por el órgano competente para este tipo de vehículos, en vías abiertas al tráfico en general en los que se encuentren debidamente inscritos.

[1] Otros eventos. Anexo II, artículos 32 y 33 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre

b. Normas de circulación:

Sin perjuicio de lo anterior, y en todo lo no expresamente previsto, la circulación de los vehículos de competición estará sometida a las mismas normas que regulan la circulación de los vehículos en general.

5. VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS VEHÍCULOS DE COMPETICIÓN.

En orden a facilitar la labor de verificación por parte de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico, el organizador de la prueba o evento estará obligado a conservar en todo momento, una relación actualizada tanto de los vehículos de competición inscritos como de sus respectivos conductores. Dicha relación deberá estar disponible a requerimiento de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico en todo momento.

ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 23 de octubre de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO



María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

Asunto: Tramitación de autorizaciones para la celebración de "otros eventos"

INSTRUCCIÓN 05/ TV-48

INTRODUCCIÓN

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, dejó sin efecto el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, así como el artículo 108 y el anexo 2 del Código de la Circulación que venían regulando la celebración de pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos, reglamentando en la Sección 3ª, de su Anexo II, bajo el título genérico de *"Otros eventos"*, todos aquellos acontecimientos de carácter cultural, lúdico, festivo, etc., en los que participen vehículos históricos, entendiendo por tales, tanto los así catalogados y matriculados, conforme al Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, como aquellos que simplemente tengan una antigüedad superior a veinticinco años desde su primera matriculación, sometiendo la celebración de estos eventos al régimen de autorización administrativa previa.

El artículo 32 de la citada Sección 3ª, hace extensiva la exigencia de autorización administrativa previa a todos los referidos eventos, con independencia de que en ellos se establezca o no clasificación o de que, caso de haberla, se confeccione ésta atendiendo a criterios de conservación, elegancia, originalidad, etc., o por el contrario, a criterios basados en el movimiento de los vehículos, tales como velocidad, regularidad, orientación, destreza, etc., siempre que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 km/h de media, y con una sola excepción: no precisarán autorización administrativa aquellos eventos en los que participen hasta un máximo de diez vehículos.

Los así denominados *"otros eventos"* no son por tanto pruebas deportivas, excepto cuando se establezca una clasificación de velocidad o regularidad superior a 50 km/h., siendo de aplicación en este supuesto las prescripciones que para la celebración de pruebas deportivas se prevén en la sección 1ª del anexo II, del Reglamento General de Circulación y en la Instrucción 04/TV-42 de la Dirección General de Tráfico.

Estos vehículos, aun cuando ya disponen de su permiso de circulación que les habilita para circular con total normalidad en el caso de los vehículos con más de 25 años de antigüedad y para hacerlo, en el caso de los vehículos catalogados y matriculados como históricos, con algunas limitaciones derivadas de lo dispuesto en los artículos 4.2 y 10 del ya

JOSEFA VALCÁRCEL, 28
28027-MADRID
TEL: 91 301 82 79

citado Reglamento de Vehículos Históricos, pueden, por las lógicas limitaciones técnicas de las que adolecen muchos de ellos, alterar la normal utilización de las vías con ocasión de la celebración de alguno de estos eventos, alteración que será mayor o menor en función también del número de participantes, de la naturaleza del evento así como de las normas que lo regulen, siendo esta alteración de la normal utilización de la vía por el resto de los usuarios la razón que justifica la exigencia de una autorización administrativa en estos casos.

1.-AMBITO DE APLICACION

Los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, los del Reglamento General de Circulación y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

2.-CATEGORIAS DE "OTROS EVENTOS"

El artículo 32 del Anexo II: "*Participación de vehículos históricos*", establece una distinción entre dos categorías de "*otros eventos*":

2.1.- Aquellos en los que participan vehículos históricos o de más de 25 años de antigüedad desde su primera matriculación, en número superior a 10, en los que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 Km/h de media. Tendrían cabida dentro de esta categoría también los denominados Rallyes de orientación.

2.2.- Aquellos en los que participan los vehículos citados, en los que no se establece una clasificación sobre la base del movimiento de los vehículos como es el caso de las concentraciones, concursos de conservación o elegancia, exhibiciones, desfiles y, en general, acontecimientos de naturaleza cultural, turística o festiva.

3.-COMPETENCIAS

La competencia para autorizar la celebración de estos eventos corresponderá a distintos ámbitos de la Administración, en función del lugar en el que se celebren cuando se trate de concentraciones, exhibiciones, concursos de elegancia o de conservación, etc. y del territorio por el que discurran cuando se trate de eventos tales como Rallyes de regularidad, orientación, y otros de similar naturaleza:

1. Los Servicios Centrales del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico serán competentes cuando el evento discurra por las vías de más de una

Comunidad Autónoma incluidas Cataluña y País Vasco, o cuando el recorrido afecte a Francia, Andorra, Portugal u otro Estado y a una o varias Comunidades Autónomas donde el mencionado Organismo ejerce la competencia de vigilancia del tráfico.

2. La Jefatura Provincial o Local de Tráfico donde se inicie el recorrido, cuando éste se desarrolle íntegramente dentro del territorio de su Comunidad o ciudad Autónoma.

3. El Servicio Catalán de Tráfico o la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, cuando el recorrido del evento discurra íntegramente por vías de sus respectivos ámbitos territoriales.

4. Los Ayuntamientos, cuando el evento se celebre o discurra íntegramente dentro del casco urbano, excluidas las travesías.

4.- TRAMITACION DE LAS AUTORIZACIONES

4.1.-EVENTOS QUE SE DESARROLLAN POR VIAS DE MÁS DE UNA COMUNIDAD AUTÓNOMA.

Conforme al apartado 3.1., la tramitación será realizada y la autorización será expedida, si procede, por los Servicios Centrales de la Dirección General de Tráfico.

4.1.1 Documentación y tasa

El Organizador presentará con al menos treinta días de antelación a la fecha de celebración del evento los documentos relacionados a continuación:

A. **Solicitud de autorización de otros eventos dirigida al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico**, de acuerdo con el modelo de impreso correspondiente (9.52) (ver Anexo II, disponible en la INTRANET de la Dirección General de Tráfico y a través de INTERNET (www.dgt.es).

B. **Pago de la tasa 1.4.: Autorizaciones especiales en razón de la utilización de la carretera**. Podrá efectuarse en la caja de los Servicios Centrales o en la de cualquier Jefatura provincial o local, u oficina local de tráfico, remitiéndose a la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad (Servicio de Autorizaciones Complementarias de Circulación), el ejemplar para unir al expediente.

C. **Memoria del evento, con al menos un ejemplar en formato papel, y siempre que sea posible, otro ejemplar en formato electrónico, que incluirán:**

- **Reglamento del evento** en el que constará al menos el nombre de la actividad, número cronológico de la edición del evento, identificación del organizador, fecha de celebración, horario del evento y número de participantes previstos, así como, naturalmente, las normas básicas que rigen su celebración, o una simple

descripción del evento cuando su celebración no está sujeta a un reglamento, como por ejemplo en el caso de una concentración.

Sin perjuicio de otros, se considerarán adecuados a los efectos de esta Instrucción y para la celebración de los eventos contemplados en el apartado 2.-, los reglamentos autorizados y sellados por la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), cuyos modelos se adjuntan como anexos I y II.

- **Croquis** preciso del recorrido, cuando lo hubiere, sobre la última edición del mapa oficial de carreteras.

- **Itinerario,** cuando lo hubiere, con nomenclatura actualizada de las carreteras, número total de kilómetros, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y en su caso, velocidad media prevista. Si el evento constara de varias etapas, se detallará cada una de ellas.

- **Identificación de los responsables de la organización,** concretamente, del director ejecutivo del evento, y del responsable de seguridad vial, aunque coincida en la misma persona física. Deberán ser mayores de edad y para acreditar que conocen las normas de circulación deberán poseer permiso de conducción en vigor. A estos efectos se considerará válido un permiso de conducir extranjero siempre que habilite para conducir en España, debiendo aportar en este caso copia del mismo.

- **Comunicación de la celebración del evento** a los Ayuntamientos de las localidades por donde discurra.

- **Justificante de la contratación de los seguros que en cada caso procedan.**

1.-Eventos descritos en el apartado 2.1 de esta instrucción que se celebren íntegramente en vías abiertas al tráfico en general:

Se considera que, conforme al artículo 3.2 del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 12, de 13 de enero de 2001), no celebrándose el evento en circuito especialmente destinado o habilitado al efecto, un eventual siniestro no estaría excluido del concepto de "hecho de la circulación" cubierto por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria.

Por tanto, en estos supuestos, basta con la presentación del justificante de la contratación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos los vehículos a motor participantes que podrá ser sustituido por el compromiso escrito del organizador de realizar bajo su responsabilidad, antes del inicio del evento, el control de la vigencia de la documentación precisa y de manera especial, de la ITV y del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos y cada uno de los vehículos participantes, así como de no permitir la participación de ningún vehículo que no cumpla dichos requisitos.

Así mismo deberá acreditarse la contratación de una póliza complementaria de responsabilidad civil por la organización del evento con un mínimo de cobertura de 600.000 €.

2.-Eventos descritos en el apartado 2.1 de esta instrucción que se celebren total o parcialmente en vías cerradas al tráfico expresamente para el evento:

Certificado de la compañía de seguros con la que se contrate la responsabilidad civil, en el que se haga constar expresamente que están cubiertos todos los participantes de la prueba, de los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para los daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, entendiendo que tales límites están referidos a la unidad de siniestro, independientemente del número de personas dañadas, de acuerdo con la Instrucción 04/TV-41. Por todo lo anterior, en el certificado de la compañía de seguros se debe especificar claramente que *"la cobertura del seguro que cubre la responsabilidad civil de la actividad será por un capital de 100.000 € en daños materiales y 350.000 € en daños personales por unidad de siniestro"* (estos son los importes fijados en el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero).

3.- Eventos descritos en el apartado 2.2 de esta instrucción: concentraciones, concursos de elegancia, exhibiciones, desfiles y acontecimientos análogos de naturaleza cultural, turística o festiva.

Las concentraciones, concursos de conservación o elegancia, exhibiciones, desfiles y, en general acontecimientos de naturaleza cultural, turística o festiva, en los que participan vehículos históricos son eventos que normalmente se celebran en una localidad concreta o, a lo sumo, dentro de su término municipal. Los vehículos históricos participantes, de ordinario son convocados por la organización en un lugar, fecha y hora determinados, acudiendo procedentes de distintos puntos de origen, de forma individual o a lo sumo en pequeñas agrupaciones espontáneas de menos de diez unidades, circulando con normalidad amparados por sus permisos de circulación, sin formar parte de una comitiva organizada.

Por ello, como norma general se trata de eventos que se celebran por vías que discurren por el territorio de una sola Comunidad Autónoma y su autorización compete al Ayuntamiento correspondiente o a la Jefatura Provincial o Local de Tráfico según proceda, en cuyo territorio se celebre el acontecimiento, salvo que de la documentación presentada por la organización se deduzca claramente otra cosa, como sería el caso, por ejemplo, de una comitiva organizada que se traslada desde otra Comunidad Autónoma hacia el lugar de concentración exhibición o concurso o desde este lugar, durante o a la finalización del evento.

En estos casos, el organizador deberá presentar el justificante de la contratación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos los vehículos a motor que integren la comitiva organizada o bien

compromiso escrito de realizar bajo su responsabilidad, antes de la partida de la comitiva, el control de la vigencia de la documentación precisa y de manera especial de la ITV y del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos y cada uno de los vehículos participantes, comprometiéndose a no permitir la participación de ningún vehículo que no cumpla dichos requisitos.

Así mismo, en todos los casos, el organizador deberá acreditar ante el órgano competente para autorizar el evento, la contratación de una póliza complementaria de responsabilidad civil por la organización del evento con un mínimo de cobertura de 600.000 €.

- **Autorizaciones federativas.** Como norma general, las autorizaciones federativas no constituyen requisito necesario para la celebración de estos eventos, salvo que se trate de eventos de carácter deportivo que sean competiciones oficiales puntuables para campeonatos internacionales, nacionales o autonómicos, organizados y promovidos por las correspondientes federaciones y ésta sea preceptiva según la legislación deportiva.

  En estos casos, en los cuales el solicitante de la autorización puede ser la propia federación organizadora del evento, o un club o asociación, además de la autorización de la Federación responsable de la competición oficial para la cual pretende ser puntuable el evento, que habitualmente se entiende concedida mediante la presentación del reglamento de la prueba sellado por dicha federación, será exigible una certificación del organizador del evento de que todos los participantes están federados y por tanto en posesión de la correspondiente licencia federativa.

4.1.2. Lugar de presentación

La solicitud podrá presentarse en el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, tanto en el Registro General de sus Servicios Centrales, como en las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico o en las Oficinas Locales de Tráfico, así como en cualquiera de los registros contemplados en el artículo 2 del Real Decreto 772/ 1999, de 7 de mayo, con treinta días de antelación a la celebración de la prueba.

Cuando la presentación se produzca en una Jefatura u Oficina de Tráfico, ésta remitirá la documentación vía fax a la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad (Servicio de Autorizaciones Complementarias de Circulación), para proceder a su tramitación, enviando simultáneamente los documentos originales por correo.

4.1.3 Subsanación de datos

De acuerdo con el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en adelante LRJPAC, si la solicitud de iniciación no reúne los requisitos señalados anteriormente se requerirá al interesado, para que, en un plazo de diez días subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido

de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos en el artículo 42 de la precitada Ley.

4.1.4. Nº Expediente

El número de expediente se compone de las iniciales OE (otros eventos), así como los siguientes dígitos:

Ejemplo: OE20050101/00/001

- 20050101: Fecha de presentación de la solicitud (año, mes y día).
- 00: Cuando el itinerario afecta a más de una Comunidad Autónoma.
- 99: Cuando el itinerario afecta a vías del territorio español y de los Países fronterizos.
- 001: Número de orden de la solicitud.

4.1.5. Comunicación al interesado

En el momento de solicitar informe o remisión de la documentación a las Jefaturas Provinciales o Locales de Tráfico y órganos que ejerzan la vigilancia y regulación de tráfico, se notificará al interesado que ha sido cursada dicha solicitud, comunicándole así mismo la suspensión del procedimiento hasta tanto sea recibido el informe solicitado, de conformidad con lo previsto en el artículo 42.5-c de la LRJPAC.

4.1.6. Solicitud de informes y comunicación a las Jefaturas afectadas

La Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad (Servicio de Autorizaciones Complementarias de Circulación) remitirá comunicación de la celebración del evento a las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas por el recorrido, adjuntando copia de la memoria e indicando que examinada la documentación, a juicio de esa Unidad, la celebración del evento comporta o no una alteración significativa de la normal utilización de las vías por las que discurrirá.

En el supuesto de que la Jefatura Provincial de Tráfico receptora aprecie que por las características del evento, por su coincidencia en el recorrido y fecha con otras actividades, o por cualquier otra incidencia de la que tuviere conocimiento que pudiere afectar al normal desarrollo de éste, existe algún impedimento o inconveniente para su celebración en las condiciones planteadas por el organizador, lo comunicará a la Unidad de tramitación, emitiendo de oficio el correspondiente informe, en el menor plazo posible.

De no recibirse el informe al que se refiere el párrafo anterior en el plazo de cinco días la Unidad de tramitación entenderá que no existe inconveniente por parte de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente para la celebración del evento.

Asimismo, la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad solicitará, acompañando copia del expediente completo, informe sobre la viabilidad del evento a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de vigilancia y regulación del tráfico, al Órgano que la ejerza, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.b) del anexo II del

reglamento General de Circulación cuando el recorrido del evento discurra en parte por vías de las citadas Comunidades Autónomas.

En cualquiera de estos casos los Servicios Centrales darán traslado del contenido de dichos informes al organizador del evento, con el fin de que proceda a las modificaciones que permitan salvar los impedimentos o inconvenientes y hagan posible la celebración del mismo.

4.1.7. Vehículos piloto

De conformidad con lo previsto en el artículo 33, del Anexo II del Reglamento General de Circulación, la obligatoriedad de utilizar vehículos piloto debe entenderse restringida únicamente a aquellos eventos en los que, según la memoria de la actividad presentada por el organizador, esté prevista la circulación por la vía pública de una comitiva organizada de vehículos históricos o de más de veinticinco años de antigüedad desde su primera matriculación, que circule agrupada, de la que se derive una alteración significativa de la utilización normal de la misma por otros usuarios ajenos al evento, ya sea por el elevado número de unidades que integren esa agrupación, ya sea por la velocidad anormalmente reducida de la caravana, ya sea por una combinación de ambas circunstancias, así como de otras que en cada caso puedan concurrir.

A estos efectos no se considerará "comitiva organizada" la disputa de un evento de vehículos clásicos o antiguos de regularidad en carreteras abiertas al tráfico en el cual, los vehículos participantes vayan tomando la salida a intervalos regulares y vayan integrándose en el tráfico ordinario formado por otros usuarios ajenos al evento. En estos casos, como norma general, no procederá la utilización de vehículos piloto.

4.1.8 Resolución de la solicitud de autorización

Independientemente de los casos de desistimiento y renuncia del solicitante que podrá hacerse por cualquier medio que permita dejar constancia de los mismos, la autorización o denegación será objeto de resolución motivada dictada por la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad por delegación del Director General de Tráfico.

Si la solicitud se hubiera presentado fuera del plazo previsto en el apartado 4.1.1 A) de 30 días de antelación, se dictará resolución denegatoria por este motivo.

El plazo para dictar la resolución será de diez días contados desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, competente para su tramitación, sin perjuicio de las causas de posible paralización del procedimiento con suspensión del plazo:

a) Cuando se requiera al interesado para la subsanación de defectos o la aportación de nuevos documentos por el tiempo que media entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento, o en su defecto, por el transcurso del tiempo concedido. (artículo 42.5 a), de la Ley 30/1992)

b) Por el tiempo que medie entre la petición y recepción de los preceptivos informes previos vinculantes. (Artículo 42.5 c), de la Ley 30/1992)

Cuando la solicitud se formule por medios informáticos, electrónicos o telemáticos, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 263/1996, de 16 de febrero y en el Real Decreto 772/1999, de 7 de mayo, modificados ambos por el Real Decreto 209/2003, de 21 de febrero, por el que se regulan los registros y las notificaciones telemáticas, así como la utilización de medios telemáticos para la sustitución de la aportación de certificados por los ciudadanos.

En los supuestos en los que no sea necesario la petición de informes, una vez emitidas las comunicaciones que en cada caso procedan, y no habiéndose formulado objeciones por ninguno de los órganos destinatarios de dichas comunicaciones, se dictará sin más trámite resolución autorizando la celebración del evento que podrá contener las condiciones que se consideren precisas en su caso desde el punto de vista de la fluidez del tráfico y la seguridad vial.

En los demás supuestos, una vez recibidos los informes solicitados o emitidos de oficio se dictará la resolución que proceda. La aceptación de los informes servirá de motivación a la resolución cuando se incorporen al texto de la misma. (Artículo 89.5, de la Ley 30/1992).

Sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa impuesta por el artículo 42.1 de la Ley 30/1992, transcurrido el plazo legal sin que hubiere recaído resolución, el solicitante podrá considerar autorizado el evento por silencio administrativo, conforme al artículo 43.2 de la citada Ley 30/1992.

Se remitirá copia de la resolución dictada a las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas por la celebración del evento, así como a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Igualmente, cuando proceda, se enviará copia de la resolución al Servicio Catalán de Tráfico o al Gobierno Vasco. En el escrito de remisión de la resolución se comunicará, cuando así se haya acordado, el cierre de alguna vía, conforme a lo dispuesto en el artículo 37.3 del reglamento General de Circulación.

Contra las resoluciones dictadas por la Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad, por delegación del Director General de Tráfico, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro del Interior, conforme a los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992.

4.2.-EVENTOS QUE SE DESARROLLAN INTEGRAMENTE POR VIAS DE UNA SOLA COMUNIDAD AUTONOMA EN LAS QUE LAS COMPETENCIAS DE VIGILANCIA Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO CORRESPONDEN AL ORGANISMO AUTÓNOMO JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.

Conforme al apartado 3.2., la Jefatura Provincial o Local de Tráfico, según proceda, en donde tenga origen el recorrido del evento, será la que instruya y resuelva el expediente

4.2.1. Documentación y tasa

El Organizador presentará con al menos treinta días de antelación a la fecha de celebración del evento los documentos relacionados a continuación:

A. **Solicitud de autorización de otros eventos dirigida al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico**, de acuerdo con el modelo de impreso correspondiente (9.52) (ver Anexo II, disponible en la INTRANET de la Dirección General de Tráfico y a través de INTERNET (www.dgt.es).

B. **Pago de la tasa 1.4.: Autorizaciones especiales en razón de la utilización de la carretera**. Podrá efectuarse en la caja de los Servicios Centrales o en la de cualquier Jefatura Provincial o Local u Oficina Local de tráfico, remitiéndose a la Jefatura encargada de la tramitación el ejemplar para unir al expediente.

C. **Memoria del evento, con al menos un ejemplar en formato papel, y siempre que sea posible, otro ejemplar en formato electrónico, que incluirán:**

- **Reglamento del evento** en el que constará al menos el nombre de la actividad, número cronológico de la edición del evento, identificación del organizador, fecha de celebración, horario del evento y número de participantes previstos, así como, naturalmente, las normas básicas que rigen su celebración, o una simple descripción del evento cuando su celebración no está sujeta a un reglamento, como por ejemplo en el caso de una concentración.

  Sin perjuicio de otros, se considerarán adecuados a los efectos de esta Instrucción y para la celebración de los eventos contemplados en el apartado 2.-, los reglamentos autorizados y sellados por la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), cuyos modelos se adjuntan como anexos I y II.

- **Croquis** preciso del recorrido, cuando lo hubiere, sobre la última edición del mapa oficial de carreteras.

- **Itinerario,** cuando lo hubiere, con nomenclatura actualizada de las carreteras, número total de kilómetros, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y en su caso, velocidad media prevista. Si el evento constara de varias etapas, se detallará cada una de ellas.

- **Identificación de los responsables de la organización** y, concretamente, del director ejecutivo del evento y del responsable de seguridad vial, aunque coincida en la misma persona física. Deberán ser mayores de edad y para acreditar que conocen las normas de circulación deberán poseer permiso de conducción en vigor. A estos efectos se considerará válido un permiso de conducir extranjero siempre que habilite para conducir en España, debiendo aportar en este caso copia del mismo.

- **Comunicación de la celebración del evento** a los Ayuntamientos de las localidades por donde discurra.

- **Justificante de la contratación de los seguros que en cada caso procedan.**

  1.-Eventos descritos en el apartado 2.1 de esta instrucción que se celebren íntegramente en vías abiertas al tráfico en general:

Se considera que, conforme al artículo 3.2 del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 12, de 13 de enero de 2001), no celebrándose el evento en circuito especialmente destinado o habilitado al efecto, un eventual siniestro no estaría excluido del concepto de "hecho de la circulación" cubierto por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria.

Por tanto, en estos supuestos, basta con la presentación del justificante de la contratación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos los vehículos a motor participantes que podrá ser sustituido por el compromiso escrito del organizador de realizar bajo su responsabilidad, antes del inicio del evento, el control de la vigencia de la documentación precisa y de manera especial, de la ITV y del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos y cada uno de los vehículos participantes, así como de no permitir la participación de ningún vehículo que no cumpla dichos requisitos.

Así mismo deberá acreditarse la contratación de una póliza complementaria de responsabilidad civil por la organización del evento con un mínimo de cobertura de 600.000 €.

2.-Eventos descritos en el apartado 2.1 de esta instrucción que se celebren total o parcialmente en vías cerradas al tráfico expresamente para el evento:

Certificado de la compañía de seguros con la que se contrate la responsabilidad civil, en el que se haga constar expresamente que están cubiertos todos los participantes de la prueba, de los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para los daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, entendiendo que tales límites están referidos a la unidad de siniestro, independientemente del número de personas dañadas, de acuerdo con la Instrucción 04/TV-41. Por todo lo anterior, en el certificado de la compañía de seguros se debe especificar claramente que *"la cobertura del seguro que cubre la responsabilidad civil de la actividad será por un capital de 100.000 € en daños materiales y 350.000 € en daños personales por unidad de siniestro"* (estos son los importes fijados en el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero).

3.- Eventos descritos en el apartado 2.2 de esta instrucción: concentraciones, concursos de elegancia, exhibiciones, desfiles y acontecimientos análogos de naturaleza cultural, turística o festiva.

Las concentraciones, concursos de conservación o elegancia, exhibiciones, desfiles y, en general acontecimientos de naturaleza cultural, turística o festiva, en los que participan vehículos históricos son eventos que normalmente se celebran en una localidad concreta o, a lo sumo, dentro de su término municipal. Los vehículos históricos participantes, de ordinario son convocados por la organización en un lugar, fecha y hora determinados, acudiendo procedentes de distintos puntos de origen, de forma individual o a lo

sumo en pequeñas agrupaciones espontáneas de menos de diez unidades, circulando con normalidad amparados por sus permisos de circulación, sin formar parte de una comitiva organizada.

Por ello, como norma general se trata de eventos que se celebran por vías que discurren por el territorio de una sola Comunidad Autónoma y su autorización compete al Ayuntamiento correspondiente o a la Jefatura Provincial o Local de Tráfico según proceda, en cuyo territorio se celebre el acontecimiento, salvo que de la documentación presentada por la organización se deduzca claramente otra cosa, como sería el caso, por ejemplo, de una comitiva organizada que se traslada desde otra Comunidad Autónoma hacia el lugar de concentración exhibición o concurso o desde este lugar, durante o a la finalización del evento.

En estos casos, el organizador deberá presentar el justificante de la contratación del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos los vehículos a motor que integren la comitiva organizada o bien compromiso escrito de realizar bajo su responsabilidad, antes de la partida de la comitiva, el control de la vigencia de la documentación precisa y de manera especial de la ITV y del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de todos y cada uno de los vehículos participantes, comprometiéndose a no permitir la participación de ningún vehículo que no cumpla dichos requisitos.

Así mismo, en todos los casos, el organizador deberá acreditar ante el órgano competente para autorizar el evento, la contratación de una póliza complementaria de responsabilidad civil por la organización del evento con un mínimo de cobertura de 600.000 €.

- **Autorizaciones federativas.** Como norma general, las autorizaciones federativas no constituyen requisito necesario para la celebración de estos eventos, salvo que se trate de eventos de carácter deportivo que sean competiciones oficiales puntuables para campeonatos internacionales, nacionales o autonómicos, organizados y promovidos por las correspondientes federaciones y ésta sea preceptiva según la legislación deportiva.

  En estos casos, en los cuales el solicitante de la autorización puede ser la propia federación organizadora del evento, o un club o asociación, además de la autorización de la Federación responsable de la competición oficial para la cual pretende ser puntuable el evento, que habitualmente se entiende concedida mediante la presentación del reglamento de la prueba sellado por dicha federación, será exigible una certificación del organizador del evento de que todos los participantes están federados y por tanto en posesión de la correspondiente licencia federativa.

4.2.2. Lugar de presentación

La solicitud podrá presentarse en el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, tanto en el Registro General de sus Servicios Centrales, como en las Jefaturas Provinciales y

Locales de Tráfico y en las Oficinas Locales de Tráfico, así como en cualquiera de los registros contemplados en el artículo 2 del Real Decreto 772/ 1999, de 7 de mayo, con treinta días de antelación a la celebración de la prueba.

Cuando la presentación se produzca en los Servicios Centrales, o en una Jefatura u Oficina de Tráfico distinta a la competente para su tramitación, se remitirá la documentación vía fax a ésta, enviando simultáneamente los documentos originales por correo.

4.2.3. Subsanación de datos

De acuerdo con el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en adelante LRJPAC, si la solicitud de iniciación no reúne los requisitos señalados anteriormente se requerirá al interesado, para que, en un plazo de diez días subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos en el artículo 42 de la precitada Ley.

4.2.4. Nº Expediente

El número de expediente se compone de las iniciales OE (otros eventos), así como los siguientes dígitos:

Ejemplo: OE20050101/XX/001

- 20050101: Fecha de presentación de la solicitud (año, mes y día).
- XX: Código de la provincia donde se inicie el recorrido del evento y, por tanto, encargada de la tramitación
- 001: Número de orden de la solicitud.

4.2.5. Comunicación al interesado

En el momento de solicitar informe o remisión de la documentación a las Jefaturas Provinciales o Locales de Tráfico y órganos que ejerzan la vigilancia y regulación de tráfico, se notificará al interesado que ha sido cursada dicha solicitud, comunicándole así mismo la suspensión del procedimiento hasta tanto sea recibido el informe solicitado, de conformidad con lo previsto en el artículo 42.5-c de la LRJPAC.

4.2.6. Comunicación a las Jefaturas afectadas

La Jefatura Provincial de Tráfico encargada de la tramitación remitirá comunicación de la celebración del evento a las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas por el recorrido, siempre y cuando este evento se desarrolle íntegramente por vías del territorio de la Comunidad Autónoma a la que pertenece, adjuntando copia de la memoria e indicando que examinada la documentación, a juicio de esa Unidad, la celebración del evento comporta o no una alteración significativa de la normal utilización de las vías por las que discurrirá.

En el supuesto de que la Jefatura Provincial de Tráfico receptora aprecie que por las características del evento, por su coincidencia en el recorrido y fecha con otras actividades, o por cualquier otra incidencia de la que tuviere conocimiento que pudiere afectar al normal desarrollo de éste, existe algún impedimento o inconveniente para su celebración en las condiciones planteadas por el organizador, lo comunicará a la Unidad de tramitación, emitiendo de oficio el correspondiente informe, en el menor plazo posible.

De no recibirse el informe al que se refiere el párrafo anterior en el plazo de cinco días la Unidad de tramitación entenderá que no existe inconveniente por parte de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente para la celebración del evento.

En estos casos los Servicios Centrales darán traslado del contenido de dicho informe al organizador del evento, con el fin de que proceda a las modificaciones que permitan salvar los impedimentos o inconvenientes y haga posible la celebración del mismo.

4.2.7. Vehículos piloto

De conformidad con lo previsto en el artículo 33, del Anexo II del Reglamento General de Circulación, la obligatoriedad de utilizar vehículos piloto debe entenderse restringida únicamente a aquellos eventos en los que, según la memoria de la actividad presentada por el organizador, esté prevista la circulación por la vía pública de una comitiva organizada de vehículos históricos o de más de veinticinco años de antigüedad desde su primera matriculación, que circule agrupada, de la que se derive una alteración significativa de la utilización normal de la misma por otros usuarios ajenos al evento, ya sea por el elevado número de unidades que integren esa agrupación, ya sea por la velocidad anormalmente reducida de la caravana, ya sea por una combinación de ambas circunstancias, así como de otras que en cada caso puedan concurrir.

A estos efectos no se considerará "comitiva organizada" la disputa de un evento de vehículos clásicos o antiguos de regularidad en carreteras abiertas al tráfico en el cual, los vehículos participantes vayan tomando la salida a intervalos regulares y vayan integrándose en el tráfico ordinario formado por otros usuarios ajenos al evento. En estos casos, como norma general, no procederá la utilización de vehículos piloto.

4.2.8. Resolución de la solicitud de autorización

Independientemente de los casos de desistimiento y renuncia del solicitante que podrá hacerse por cualquier medio que permita dejar constancia de los mismos, la autorización o denegación será objeto de resolución motivada dictada por la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad por delegación del Director General de Tráfico.

Si la solicitud se hubiera presentado fuera del plazo previsto en el apartado 4.2.1 A) de 30 días de antelación, se dictará resolución denegatoria por este motivo.

El plazo para dictar la resolución será de diez días contados desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, competente para su tramitación, sin perjuicio de las causas de posible paralización del procedimiento con suspensión del plazo:

a) Cuando se requiera al interesado para la subsanación de defectos o la aportación de nuevos documentos por el tiempo que media entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento, o en su defecto, por el transcurso del tiempo concedido. (artículo 42.5 a), de la Ley 30/1992)

b) Por el tiempo que medie entre la petición y recepción de los preceptivos informes previos vinculantes. (Artículo 42.5 c), de la Ley 30/1992)

Cuando la solicitud se formule por medios informáticos, electrónicos o telemáticos, se estará a lo dispuesto en el Real Decreto 263/1996, de 16 de febrero y en el Real Decreto 772/1999, de 7 de mayo, modificados ambos por el Real Decreto 209/2003, de 21 de febrero, por el que se regulan los registros y las notificaciones telemáticas, así como la utilización de medios telemáticos para la sustitución de la aportación de certificados por los ciudadanos.

Una vez emitidas las comunicaciones que en cada caso procedan, y no habiéndose formulado objeciones por ninguno de órganos destinatarios de dichas comunicaciones, se dictará sin más trámite resolución autorizando la celebración del evento que podrá contener las condiciones que se consideren precisas en su caso desde el punto de vista de la fluidez del tráfico y la seguridad vial.

En los demás supuestos, una vez recibidos los informes emitidos de oficio por las Jefaturas de Tráfico correspondiente, se dictará la resolución que proceda. La aceptación de los informes servirá de motivación a la resolución cuando se incorporen al texto de la misma. (Artículo 89.5, de la Ley 30/1992).

Sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa impuesta por el artículo 42.1 de la Ley 30/1992, transcurrido el plazo legal sin que hubiere recaído resolución , el solicitante podrá considerar autorizado el evento por silencio administrativo, conforme al artículo 43.2 de la citada Ley 30/1992.

Se remitirá copia de la resolución dictada al Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de la provincia que ha tramitado la autorización, así como a las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas por la celebración del evento, que a su vez, lo comunicarán a sus respectivos Subsectores. En el escrito de remisión de la resolución se comunicará, cuando así se haya acordado, el cierre de alguna vía, conforme a lo dispuesto en el artículo 37.3 del Reglamento General de Circulación.

Contra las resoluciones dictadas por el Jefe Provincial de Tráfico, podrá interponerse recurso de alzada ante el Director General de Tráfico, conforme a los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992.

4.3.-EVENTOS QUE DISCURREN INTEGRAMENTE POR EL INTERIOR DE UN CASCO URBANO.

A estos efectos se entienden expresamente excluidas del casco urbano las travesías, estando la competencia para la autorización de estos eventos atribuida al Ayuntamiento correspondiente.

Como norma general las Jefaturas Provinciales de Tráfico no intervendrán de forma alguna en la tramitación de estas autorizaciones ni en la celebración de estos eventos, salvo que el Ayuntamiento competente interese la emisión de algún informe o la prestación de algún servicio de vigilancia o de acompañamiento que éste, por insuficiencia de medios, no pueda proporcionar.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 19 de agosto de 2005

EL DIRECTOR GENERAL
P.D.
R.D.(1599/2004 de 2 de julio (BOE nº 160)
LA SECRETARIA GENERAL

Enriqueta Zepeda Aguilar

MINISTERIO DEL INTERIOR - Dirección General de Tráfico
BIBLIOTECA

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

1.C. Normativa relacionada con transporte dentro de masas y dimensiones

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MOV

Asunto: *Modificación de la Instrucción 16/V-117 sobre expedición de autorizaciones para euromodulares que amplía las dimensiones permitidas para este tipo de conjuntos*

Instrucción MOV 2023/28

1. INTRODUCCIÓN.

El 24 de diciembre de 2015 entró vigor la Orden PRE/2788/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos (RGV en adelante), aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por la cual el órgano competente en materia de tráfico podrá autorizar la circulación de conjuntos de vehículos en configuración euro-modular (EMS en adelante, derivado de la expresión en inglés, European Modular System)

El procedimiento que, en su momento la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) puso en marcha para la concesión de las autorizaciones fue la Instrucción de la Dirección General de Tráfico 16/V-117, del 11 de abril de 2016, modificada por el Escrito Directriz SGOM 04/18, del 19 de julio de 2018, que adaptaba el procedimiento de concesión de las autorizaciones al uso de medios electrónicos.

Por otro lado, en 2018, la DGT comenzó a emitir autorizaciones de pruebas y ensayos extraordinarios de investigación a EMS que podían llegar hasta un máximo de 32 metros y 72 toneladas de longitud y masa autorizada.

Las autorizaciones de pruebas y ensayos se concedían al amparo de lo dispuesto en el artículo 47 del RGV, aunque en este caso, de manera excepcional, se concedían a aquellos transportistas que, tras firmar un acuerdo de colaboración con algún fabricante, estuviesen participando con estos en algún proyecto de investigación con objetivo de obtener información que permitiese modificar el anexo IX del RGV.

Así pues, tras cinco años de desarrollo de estos ensayos, la DGT considera que ya existe suficiente conocimiento y experiencia acumulada y, por tanto, ya no tiene objeto continuar estos ensayos ya que los mismos están limitados, exclusivamente, a fines de investigación.

No obstante, aunque la DGT ya no estima oportuno continuar con los ensayos con EMS de hasta valores de 32 metros de longitud y 72 toneladas de masa máximos permitidos, el

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

número de participantes ha sido tan importante que, se puede afirmar que el sector del transporte ya está preparado para su uso regular en el transporte público de mercancías.

Por este motivo y, con el fin de que el sector del transporte no se vea perjudicado tras las inversiones realizadas durante el período de realización de los ensayos, esta Dirección General considera conveniente modificar la Instrucción 16/V-117 sobre expedición de autorizaciones para EMS para permitir que, transitoriamente, hasta que apruebe la modificación del anexo IX del RGV, las autorizaciones expedidas también sean válidas para los EMS, de mayor valor de masa y longitud máxima de conjunto, que fueron objeto de dichos ensayos.

1. CONUNTOS EMS QUE SERÁN OBJETO DE LA AUTORIZACIÓN

Solamente podrán ser objeto de la autorización, aquellos EMS que cumplan con la definición establecida para los mismos en el punto 23 del apartado 1 dedicado a “definiciones” del anexo IX del RGV. Conforme a la misma, los EMS son conjuntos de vehículos que poseen más de 6 líneas de ejes y cuyos módulos separadamente no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos en el anexo IX del RGV para los vehículos rígidos a motor, remolques y semirremolques.

Los EMS para los que se emita la autorización podrán alcanzar los valores máximos de conjunto, carga incluida, de 72 toneladas de masa y 32 metros de longitud, sin que se puedan rebasar dichos valores.

Se concederá una autorización por configuración en orden de marcha concreta de conjunto EMS caracterizado por el número y tipo de vehículos que lo componen, ejes, líneas de ejes y distancias entre líneas, así como demás características técnicas relativas a los ejes.

Los distintos conjuntos EMS que puedan formarse al amparo de una misma autorización especial deberán poseer para igual posición el mismo tipo de vehículo, de eje y demás características técnicas de relativas a los ejes y líneas de ejes.

2. REQUISITOS DE CONCESIÓN Y OTROS SUPUESTOS

2.1. REQUISITOS DEL INTERESADO

- Deberá hallarse inscrito en Registro de Empresas y Actividades de Transporte (REAT en adelante) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS en adelante) y ser titular del permiso de circulación de los vehículos motrices o contar con una autorización expresa del titular de éste para ser utilizado en conjunto EMS.

Si el vehículo motriz es propiedad de una empresa dedicada profesionalmente al arrendamiento sin conductor de vehículos, el interesado deberá figurar como arrendatario del

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

mismo en el correspondiente contrato de arrendamiento.

2.2. REQUISITOS DE LOS MÓDULOS

- Los módulos utilizados habrán de constar en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y deberán cumplir todos los requisitos establecidos en el RGV para su puesta en circulación por vías de uso público.
- No podrán superar los valores límites de masas y dimensiones establecidos en el anexo IX del RGV para vehículos rígidos a motor, remolques y semirremolques.
- El conjunto y sus módulos deberán disponer de:
  - Suspensión neumática o equivalente en los ejes motrices.
  - Espejos o detectores del ángulo muerto.
  - Sistema de advertencia de abandono de carril o asistencia de mantenimiento en el mismo.
  - Sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para su desaceleración a fin de evitar o mitigar una colisión.
  - Sistema electrónico de control de estabilidad.
  - El vehículo motriz ha de estar homologado para una masa máxima de conjunto (MMC en adelante) de 40 T.
  - El vehículo motriz que actúe como remolcador deberá estar equipado con un dispositivo de acoplamiento homologado e instalado en unas condiciones que garanticen una MMC de igual o superior a masa total del conjunto que se ponga en marcha, según los requisitos establecidos en el Reglamento ECE Nº 55
  - Tanto el vehículo motriz como los vehículos de categoría O_4 que actúen de intermedios serán remolcadores, debiendo por tanto disponer del adecuado equipamiento eléctrico, neumático y mecánico para remolcar.

Los vehículos de categoría O_4 intermedios utilizados habrán de estar legalizados antes de la matriculación en España, a través de una Serie Corta Nacional o una Homologación Individual válida en España. Si se trata de vehículos ya matriculados deberán legalizarse mediante una reforma de vehículo.

No se concederá la autorización especial a vehículos matriculados temporalmente salvo que se trate un permiso temporal para vehículos no matriculados en España para uso de empresas, tal y como establece el artículo 44 del RGV y la finalidad de su circulación no sea el traslado de carga útil, sino la realización de una prueba o ensayo de investigación extraordinario.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

2.3. REQUISITOS DE LOS ITINERARIOS

- Deberá existir un informe favorable de los titulares de las vías en el que se establezca la capacidad física de la misma para soportar el paso de este tipo de conjuntos y solo se considerará vinculantes, aquellas prescripciones técnicas que tengan por objeto evitar daños sobre la infraestructura.
- Las vías habrán de ser autopistas, autovías o carreteras multicarril con calzadas separadas para cada sentido de la circulación.
- Solo se podrán incluir carreteras convencionales, con calzada única para los dos sentidos de la circulación, cuando ello sea necesario para llegar hasta el lugar donde el conjunto realizará las operaciones de carga o descarga debido a que se trata de la única alternativa viable.
- Los puntos de carga y descarga para los cuales se requiera la circulación por carreteras convencionales de una sola calzada para los dos sentidos deberán estar situados en polígonos industriales, centros logísticos o áreas similares a éstos.

2.4. PLAZO DE VALIDEZ

Las autorizaciones se concederán por un plazo máximo de dos años, salvo que algún titular de la vía emita un informe de vigencia inferior, en cuyo caso, el plazo de la autorización será el mismo que el informe de menor vigencia.

No obstante, lo anterior, la vigencia de la autorización estará supeditada a que no exista una modificación del anexo IX del RGV que pueda afectar a los valores máximos de masa y longitud de los vehículos a motor, remolques o semirremolques, estableciendo un régimen de autorización diferente al actual.

2.5. NÚMERO DE CIRCULACIONES

Mientras la autorización esté vigente, el número de circulaciones no estará limitada y, si amparándose en la misma autorización se pudiese formar más de un conjunto EMS, todos ellos podrán circular simultáneamente.

3. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

El anexo I de esta Instrucción establece las condiciones a las cuales se ajustará la circulación de los EMS que se harán constar en la autorización, no siendo de aplicación a estos conjuntos lo dispuesto en el anexo III del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante),

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre para los VERTE.

4. PROCEDIMIENTO DE EXPEDICIÓN

La tramitación de la solicitud de autorización para EMS y su expedición será llevada a cabo a través de la aplicación TRAZA por las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) y oficinas locales insulares, cuando así lo disponga la jefatura de la que dependa.

4.1. COMPETENCIAS

Será competente para la tramitación y expedición de la autorización para EMS, la JPT de la provincia que corresponda al domicilio fiscal del interesado o, en su caso, la oficina local de la isla de dicho domicilio fiscal.

4.2. SOLICITUD

EL interesado solo podrá formular su solicitud telemáticamente a través de TRAZA, facilitando los datos y documentación, conforme a los criterios establecidos en los anexos III y IV.

En el caso de que la presentara presencialmente o por cualquier otro medio diferente, la unidad receptora requerirá inmediatamente al interesado para que subsane su solicitud, presentándola electrónicamente a través de TRAZA.

4.3. TRAMITACIÓN

4.3.1. Revisión del expediente

La unidad encargada de la tramitación revisará si:

a) El check de la aplicación correspondiente a REAT (registro de empresas y actividades del transporte) está activo.

b) El interesado es el titular de todos los vehículos motrices incluidos en la solicitud, en caso de que no haya marcado en su solicitud que posee autorización o contrato de arrendamiento para el uso de vehículos para los cuales no es titular.

c) El interesado ha marcado todos los check referidos al cumplimiento de requisitos de los módulos.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Con respecto a los itinerarios, el interesado habrá de motivar la inclusión de los tramos carreteras convencionales que desee utilizar y la JPT los autorizará cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- ***Tramos necesarios para el acceso a centros industriales, logísticos, tecnológicos o similares***: cuando se trate de tramos imprescindibles para la incorporación a autovías o autopistas desde o hasta el centro donde está situado el lugar situado en este tipo de centros donde se realizará la carga o descarga.
- ***Tramos necesarios para el acceso a centros de producción aislados***: en el caso de que una fábrica o instalación donde va a tener lugar la carga o descarga no esté situada en un centro industrial, logístico, tecnológico o similar, solo se permitirá acceder directamente a la misma utilizando un tramo de carretera convencional si el este forma parte de la red de itinerarios de mercancías peligrosas (RIMP en adelante).
- ***Tramos de unión de autopistas o autovías***: cuando se trate de tramos intermedios cuya finalidad sea unir dos autopistas o autovías de un recorrido, se autorizará su inclusión si el tramo de carretera convencional pertenece a la RIMP.
- ***Único recorrido directo entre dos lugares de carga y descarga***: cuando no existan recorridos viables por autopista o autovía para unir dos lugares de carga y descarga, solo se permitirá un recorrido directo utilizando solo carreteras convencionales si todos los tramos utilizados forman parte de la RIMP. En ningún caso, se tendrá en cuenta si los lugares de producción están son aislados o no.

Con respecto a la autorización de recorridos para realizar transporte de carga en EMS, ha de tenerse muy en cuenta que este tipo de conjuntos llevan carga divisible y por tanto el uso de **este tipo de conjuntos no es la única solución existente, sino que pueden utilizar para el transporte otros como vehículos articulados o trenes de carretera.**

Así pues, para hacer transporte de mercancías en EMS, salvo en los accesos a centros industriales, logísticos, tecnológicos o similares, no se autorizarán recorridos que incluyan tramos de carretera convencional fuera de la RIMP ya que **la fluidez y seguridad vial por estas vías puede verse comprometido debido a la mayor tamaño y peso que pueden alcanzar los conjuntos EMS, considerándose más adecuado el uso de conjuntos articulados o trenes de carretera.**

La red de itinerarios RIMP podrá ser consultada en el anexo IV de la Resolución anual de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico.

4.3.2. Subsanaciones

Se requerirá cuando se incumpla alguno de las condiciones establecidas en el apartado anterior.

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Si el incumplimiento afecta a lo establecido en:

- La letra a), se comprobará primero si el interesado está inscrito en REAT a través de la dirección web establecida por el MITMS para ello. En caso de que lo esté, se solicitará a la Subdirección de Gestión de Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante) que activen ese check. Si no lo está, se resolverá desfavorablemente.

  No obstante, si el interesado está domiciliado en la comunidad autónoma de Canarias, se le requerirá antes que aporte una copia de la tarjeta de transporte y si lo hace, se solicitará a la SGGMT que activen el check. En caso contrario, se resolverá desfavorablemente.

- La letra b), se pedirá al interesado que aporte una declaración responsable haciendo constar que cuenta con la autorización del titular de los vehículos o, en su caso, copia del arrendamiento de los vehículos a motor que sean oportunos.

  En el caso de que el interesado no subsane esta falta, el tramitador eliminará de la solicitud los vehículos a motor de los que no sea titular.

- La letra c), se requerirá al interesado que aporte una declaración responsable donde hará constar que los módulos incluidos cumplen con los requisitos técnicos enumerados en el apartado 3.2 de esta Instrucción.

  En el caso de que esta falta no sea subsanada, el expediente se resolverá desfavorablemente.

- La condición RIMP exigida a los tramos de convencional de una sola calzada y, se observase que eliminando los tramos afectados aún quedan itinerarios viables, se pedirá el interesado que muestre su conformidad en la eliminación de la solicitud de dichos tramos debido a la grave alteración de la fluidez y seguridad vial que supondría el uso de dichos tramos de carretera convencional por conjuntos con valores de masas y dimensiones superiores a vehículos articulados y trenes de carretera.

  Pero si al eliminar los tramos de convencional afectados, no quedan itinerarios viables o el interesado no muestra conformidad a la eliminación de los mismos, el expediente será resuelto desfavorablemente.

La vigencia de la inspección técnica de los vehículos incluidos, así como del permiso de circulación será comprobada automáticamente por TRAZA. Si hubiera problemas en la conexión de la aplicación con el registro de vehículos, se podrán comprobar manualmente y solo se pedirá subsanación de aquellos sin permiso de circulación en vigor o cuya inspección lleve caducada más de seis meses.

Si el interesado no subsanase la falta, los vehículos serán eliminados de la solicitud y en caso, de que al hacerlo no fuese posible formar ningún EMS, el expediente será resuelto desfavorablemente.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

4.3.3. Plazos de subsanación

El plazo del interesado para la subsanación será el marcado legalmente de forma ordinaria[1]. Se hará una reiteración para que la realicen cuando falten 3 días para cumplir el plazo si aún no hubieran subsanado o no lo hubieran hecho correctamente en ese momento.

El tramitador esperará hasta un máximo de 5 días hábiles sobre el plazo ordinario establecido legalmente. Si finalizado ese período el interesado no ha subsanado correctamente, se resolverá el expediente declarando su desistimiento de la solicitud.

4.3.4. Petición de informe al titular de la vía

El informe al titular de vía se pedirá siempre a través de TRAZA y las comunicaciones se harán directamente entre JPT competente y titular, sin importar que ambos estén o no radicados en la misma comunidad autónoma.

La petición al titular de la vía no será necesaria, siempre que este ya hubiera emitido un informe generalizado favorable para la circulación del EMS por las vías de las que es responsable.

A este respecto, no será necesario hacer petición de informe al MITMA para las carreteras de su titularidad ya que, este titular ha emitido informe generalizado favorable.

La petición se hará por medios electrónicos, siempre que esto sea posible ya sea por correo electrónico o a través de GEISER. En ningún caso se hará por correo postal a aquellos titulares para los que se compruebe que poseen un registro electrónico conectado al sistema integral de registros (SIR).

En caso de que la petición de informe se haga a través de GEISER, solamente se admitirá como válido que el titular haga llegar su respuesta directamente a la JPT, ya sea a través de su registro electrónico conectado a SIR o correo electrónico. No se admitirá como válida la respuesta que haga a través de canales electrónicos no conectados con este sistema, cuando dispongan de dicha conexión, por entender que se están incumpliendo lo establecido en el punto 3 del artículo 155 la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en lo referente al intercambio de información y servicios.

El plazo del titular de la vía para emitir respuesta será el marcado legalmente para ello de manera ordinaria[2] y no procederá una ampliación de dicho plazo debido al grave perjuicio que ello puede suponer al interesado en el ejercicio de una actividad económica legítima.

[1] Diez días hábiles según lo establecido en artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas
[2] Diez días hábiles según lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Cuando solo falten tres días para el cumplimiento de dicho plazo, se hará reiteración de la petición, siempre que esta hubiera sido hecha por medios electrónicos y se esperará a que el titular responda hasta un máximo de cinco días contados a partir del cumplimiento del plazo ordinario de respuesta.

Si una vez cumplido todo ese período, no se recibe el informe, este será declarado favorable por silencio administrativo positivo y se seguirán las actuaciones para la resolución del expediente según corresponda.

Si posteriormente, llegara el informe del titular, este solamente se tendrá en cuenta si lo hace antes de que se hubiera dictado resolución del expediente.

4.3.5. Resolución

No se concederá la autorización, motivándola convenientemente cuando:

a) El interesado no estuviera en REAT o no aportase la tarjeta de transporte en caso de domicilio fiscal en Canarias.

b) El interesado no hubiera subsanado la solicitud o no lo hubiera hecho conforme a lo requerido.

c) Sea imposible formar algún EMS debido a que no hay vehículos suficientes con ITV o permiso de circulación en vigor

d) No hubiera ningún itinerario para el transporte viable debido a que solo puede hacerlo por tramos de carretera convencional de una sola calzada incumpliendo la condición RIMP.

e) Todos los titulares de la vía informen desfavorablemente por motivos relacionados con la infraestructura.

La motivación en cada caso será la siguiente:

i. El interesado no está convenientemente habilitado para realizar transporte público nacional de mercancías con vehículos de más de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada (caso a).

ii. Se le considera desistido de su solicitud debido a que el interesado no ha contestado correctamente a la petición de subsanación realizada por esta Administración con fecha de (…), de acuerdo a lo establecido por el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (caso b).

iii. No puede formar ningún conjunto en configuración EMS apto para la circulación

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

debido a que los vehículos necesarios para ello incumplen con los requisitos establecidos en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre para su puesta en circulación por vías de uso público (caso c).

iv. El itinerario está compuesto por tramos de carretera convencional de una sola calzada para las que la circulación de los conjuntos en configuración EMS supondría una grave alteración de su fluidez y seguridad de la circulación (caso d).

v. Los titulares de las vías afectadas han informado desfavorablemente al uso de las mismas (caso e).

Se estimará parcialmente la solicitud cuando:

- Al eliminar vehículos por incumplimiento de ITV o permiso de circulación en vigor aún es posible formar algún EMS.
- Algún titular de la vía informa desfavorablemente por motivos relacionados con la infraestructura, pero todavía es posible formar itinerarios viables para el transporte.

4.3.6. Prescripciones particulares

Solamente se incluirán aquellas prescripciones hechas por los titulares de la vía que tengan por objeto evitar daños en la infraestructura o, en su caso, depósito de fianza o se trate de limitaciones o restricciones de la vía que dificulten o impidan el paso del vehículo por algún tramo.

En ningún caso, se tendrán en cuenta las que hagan referencia al acompañamiento de vehículos piloto o de agentes de la agrupación de tráfico de la guardia civil o cualquier otra prescripción cuya finalidad esté relacionada con la seguridad o fluidez de la vía.

La JPT podrá añadir cualquier prescripción particular que estime oportuna para mejorar la fluidez y seguridad de la circulación por un tramo de carretera, siempre que no sea redundante con las generales o implique acompañamiento por vehículos piloto o de agentes de la ATGC.

Tampoco se podrán añadir prescripciones que impliquen cortes de tráfico para permitir el paso del conjunto.

4.3.7. Modificación y duplicados de las autorizaciones

Las autorizaciones, una vez expedidas, no podrán ser modificadas salvo que se hubiera producido algún error durante su tramitación, no imputable al interesado.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

En ningún caso procederá añadir o sustituir tramos de carreteras o vehículos a una autorización ya concedida, aun cuando dichos tramos de carretera dejaran de ser practicables por problemas en la infraestructura o los vehículos dejaran de ser aptos para la circulación.

El interesado deberá, en su caso, solicitar una nueva autorización con los tramos de carretera y vehículos que procedan.

También podrá obtener cuantas copias desee de su autorización a partir de TRAZA. La JPT no facilitará en ningún caso, duplicados a los interesados.

4.3.8. Tramitación de solicitudes con recorrido parcial por País Vasco, Cataluña y Navarra

En el caso de solicitudes con recorrido parcial por País Vasco, Cataluña y Navarra, la JPT emitirá una autorización solamente válida para las carreteras que discurran fuera de este territorio.

5. COORDINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EXPEDICIÓN Y DEMÁS TRÁMITES RELATIVOS LAS AUTORIZACIONES ESPECIALES A EMS.

La SGGMT será la encargada de coordinar el procedimiento de expedición de las autorizaciones especiales para los EMS y demás trámites relacionados con éstas. Para ello realizará las siguientes funciones:

- Actualización de los anexos de esta Instrucción, conforme a lo establecido en el articulado de ésta, con el fin de adaptarse a nuevas situaciones de gestión de tráfico y seguridad vial que se vayan planteando.
- Modificación de los apartados de esta Instrucción que contengan disposiciones relativas al procedimiento de expedición para la adaptación del trámite al uso de medios electrónicos, así como la ampliación del plazo máximo de validez establecido en el apartado 3.4.
- Creación y mantenimiento de redes de itinerarios, solicitando los informes generalizados de carreteras al MITMA y Consejerías correspondientes de las CCAA cuando éstas estén compuestas por más de una provincia, así como las de aquellas uniprovinciales cuando así se acuerde con la JPT en cuestión.

  Los informes a entidades locales serán solicitados, en todo caso, por las JPT que corresponda.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

6. EXTENSION DE VIGENCIA AUTORIZACIONES DE PRUEBAS Y ENSAYOS EXTRAORDINARIOS DE INVESTIGACIÓN A EMS HASTA UN MÁXIMO DE 32 METROS DE LONGITUD Y 72 TONELADAS DE MASA AUTORIZADA.

Se prorrogan hasta el 31 de enero de 2024 aquellas autorizaciones de pruebas y ensayos extraordinarios de investigación a EMS hasta un máximo de 32 metros de longitud y 72 toneladas de masa autorizada cuya validez finalizaba el 31 de diciembre de 2023.

7. ENTRADA EN VIGOR

La presente Instrucción será de aplicación desde el mismo día de su firma, lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

ANEXO I. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

1. SEÑALIZACIÓN

El conjunto deberá disponer de dos señales luminosas V-2 o dispositivos emisores de destellos de luz ámbar que irán situados en los extremos superiores de la parte frontal posterior del mismo, así como las señales V-6, de vehículo largo, el distintivo V-23, de señalización de su contorno y demás dispositivos de señalización que el RGV establezca como obligatorios para los vehículos dedicados al transporte de mercancías.

Por vías convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación, llevarán las luces de cruce encendidas o luces de conducción diurna.

2. FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS Y VISIBILIDAD REDUCIDA

Deberán suspender su circulación por carreteras convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación saliendo de la plataforma, cuando existan en el itinerario fenómenos meteorológicos adversos que supongan un riesgo para la circulación y, en todo caso, cuando no exista una visibilidad de 150 m, como mínimo, tanto hacia adelante como hacia atrás o esté activado por la AEMET el aviso meteorológico por riesgo extremo de nivel rojo por viento si el conjunto EMS circula con carga, de nivel naranja si circula sin carga.

3. VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN

La velocidad máxima de circulación será la establecida por el RGC para los vehículos articulados en función del tipo de vía.

No obstante, cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en el artículo 46 del RGC se reducirá en 10 km/h la velocidad máxima fijada en el párrafo anterior para este tipo de conjuntos en función de la vía por la que circule.

4. RECORRIDOS CON PENDIENTES SUPERIORES AL 5%

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento (UE) Nº 1230/2012 de la Comisión de 12 de diciembre de 2012, la potencia mínima exigida al vehículo motriz del conjunto será de 5 Kw por tonelada de masa máxima en carga del conjunto.

No obstante, cuando el EMS vaya a circular durante su viaje por tramos con pendiente y longitud superior a 5% y 1 kilómetro respectivamente y masa total de conjunto excediendo las 42 Toneladas, se exigirá que la potencia mínima del vehículo motriz sea de 6 kw por tonelada. El titular de la autorización especial para EMS deberá garantizar la existencia de al

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

menos un vehículo motriz con esta potencia mínima cuando figure como itinerario de la autorización una red de carreteras.

5. ITINERARIOS AUTORIZADOS

Los conjuntos autorizados solamente podrán circular por carreteras de las redes y tramos establecidos en la autorización.

Además de lo anterior, también podrán circular por tramos de carreteras que no estén incluidos específicamente en la autorización siempre que ello sea necesario para llegar al lugar donde van a realizar una operación de carga o descarga de mercancía, hasta un máximo de 25 kilómetros de longitud, medidos entre la salida de una autopista o autovía que conste en su autorización y el lugar donde vaya a realizar dicha operación de carga o descarga.

6. RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN

Respetarán las restricciones a la circulación que la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación establezca para los vehículos dedicados al transporte de mercancías en general.

7. ADELANTAMIENTO Y MANIOBRABILIDAD

Cuando circulen por vías de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación, no podrán adelantar a los vehículos que vayan a más de 45 km/h.

Los radios exterior e interior de los círculos concéntricos que describan los conjuntos EMS, cuando describan una trayectoria circular completa de 360º, podrán superar, respectivamente, los 12,50 y 5,30 metros.

8. CARGA

La carga a transportar deberá ser estibada de forma que se impida un desplazamiento de la misma durante la circulación que comprometa la estabilidad de los conjuntos. La autorización no amparará el transporte de mercancías cuya naturaleza no garantice esta correcta estiba.

La masa en carga mínima autorizada sobre el eje o ejes motores podrá ser inferior al 25% de la masa total en carga del conjunto siempre que se garantice, para iniciar el movimiento en pendientes del 8%, una masa por eje sobre el eje motor de 11,5 T.

La restricción establecida para el transporte de mercancías peligrosas por conjuntos EMS por la Orden PRE/2788/2015 solamente afectará a aquellas cuyo traslado deba realizarse portando los paneles naranjas de señalización de peligro reglamentario conforme el Acuerdo

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Europeo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), debiendo respetar, en todo caso, las condiciones y limitaciones establecidas por este Acuerdo para su transporte.

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

ANEXO II. CRITERIOS GENERALES DE SOLICITUD

El interesado formulará una solicitud por configuración en orden de marcha diferente de acuerdo a los siguientes criterios generales:

1. CONFIGURACIÓN EN ORDEN DE MARCHA

Se hará una solicitud por configuración en orden de marcha única en la que:

- Todos los vehículos a motor del primer módulo tendrán el mismo criterio de construcción y homologación entre sí.
- Los vehículos del segundo y tercer módulo tendrán todos como criterio de homologación O_4
- Distancias entre líneas de ejes de las posiciones equivalentes de los distintos conjuntos estarán dentro del mismo intervalo, considerando, a estos efectos los siguientes:
  - ✓ Inferior a 1,00 m ($d < 1$).
  - ✓ Igual o superior a 1,00 m e inferior a 1,30 m ($1 \leq d < 1{,}30$).
  - ✓ Igual o superior a 1,30 m e inferior a 1,80 m ($1{,}30 \leq d < 1{,}80$).
  - ✓ Igual o superior a 1,80 m ($1{,}80 \leq d$).
- Mismo número de ruedas por eje situado en posiciones equivalentes de los distintos conjuntos.
- Formas de acoplamiento igual entre posiciones equivalentes de los distintos conjuntos a formar.

Las masas y dimensiones máximas del conjunto y de los módulos individuales serán los establecidos en el anexo IX del RGV para conjunto euro-modular, vehículos a motor, remolques y semirremolques.

2. VEHÍCULOS

Los tipos de vehículos que podrán formar parte de un conjunto EMS deberán corresponderse con alguno de los siguientes:

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Clasificación por criterio de construcción (Anexo II RGV)	Descripción	Categoría por criterio de homologación
22	Camión MMA > 12.000 kg	N_3
23	Tracto-camión	N_2 ó N_3
26	Furgón MMA > 12.000 kg	N_3
43	Remolque y semirremolque MMA > 10.000	O_4
65	Máquina de servicios remolcada (1)	O_4

(1) Solamente podrán se admitirán aquellos vehículos que estén destinados específicamente al transporte de mercancías.

Se podrán incluir en una misma solicitud, todas las matrículas que el interesado estime oportuno, siempre y cuando se correspondan a alguno de los tipos definidos para la configuración en orden de marcha solicitada.

Los dollys utilizados como sistemas de acoplamiento serán considerados como un módulo más del conjunto.

3. ITINERARIO

El interesado podrá solicitar todos los tramos de carretera que estime oportunos, identificando exactamente la carretera de que se trate, tramo y provincia de paso al que pertenece cada uno.

Cuando se trate de carreteras de una sola calzada y doble sentido de la circulación, habrá de justificar, además, la necesidad de uso conforme a lo siguiente:

- ***Tramos necesarios para el acceso a centros industriales, logísticos, tecnológicos o similares***: cuando se trate de tramos imprescindibles para la incorporación a autovías o autopistas desde o hasta el centro donde está situado el lugar de carga o descarga.
- ***Tramos necesarios para el acceso a centros de producción aislados***: cuando se trate de acceder a fábricas o instalaciones de carga o descarga que no están situados en centros industriales, logísticos, tecnológicos o similares.
- ***Tramos de unión de autopistas o autovías***: cuando se trate de tramos intermedios cuya finalidad sea unir las autopistas o autovías de un recorrido.
- ***Único recorrido directo entre dos lugares de carga y descarga***: si el único recorrido considerado viable entre los lugares donde se pretende realizar la carga y descarga solo está compuesto por carretera convencional de una sola calzada.

Si existieran redes de itinerarios para conjuntos EMS, el interesado no tendrá que identificar las carreteras, tramos de las mismas y provincias de paso.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Dichas redes de EMS solamente estarán compuestas por tramos de autopistas y autovía, en ningún caso contendrán tramos de carretera convencional.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

ANEXO III.- DATOS A FACILITAR EN LA SOLICITUD

Para solicitar una autorización para conjunto EMS, el interesado deberá facilitar al menos, los siguientes datos:

a) Interesado

- Nombre y apellidos, razón social o denominación.
- Nº de documento personal de identificación.
- Dirección postal completa y, en su caso, otros medios de contacto como teléfono o correo electrónico.

b) Declaración responsable expresa en la que se hace constar que los módulos incluidos en la solicitud disponen de:

- Suspensión neumática o equivalente en los ejes motrices.
- Espejos o detectores del ángulo muerto.
- Sistema de advertencia de abandono de carril o asistencia de mantenimiento en el mismo.
- Sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para su desaceleración a fin de evitar o mitigar una colisión.
- Sistema electrónico de control de estabilidad.
- El vehículo motriz ha de estar homologado para una masa máxima de 40 T.
- El vehículo motriz que actúe como remolcador deberá estar equipado con un dispositivo de acoplamiento homologado e instalado en unas condiciones que garanticen una masa máxima de conjunto que sea igual o superior a masa total del conjunto que se ponga en marcha, según los requisitos establecidos en el Reglamento ECE Nº 55.
- Tanto el vehículo motriz como los vehículos de categoría O_4 que actúen de intermedios serán remolcadores y dispondrán del adecuado equipamiento eléctrico, neumático y mecánico para remolcar.
- Los vehículos de categoría O_4 intermedios utilizados están legalizados a través de una Serie Corta Nacional o una Homologación Individual válida en España o, en su caso, mediante una reforma de vehículo.

c) En caso de que el interesado incluya algún vehículo a motor del que no es titular, hará una declaración responsable haciendo constar que cuenta con la autorización expresa, o en su caso, posee un contrato de arrendamiento en vigor para el uso de los vehículos a motor incluidos en la solicitud y de los que no es titular.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

d) Conjunto en orden de marcha

Se describirá un conjunto tipo al corresponda una configuración en orden de marcha única de la siguiente manera:

- Tipo de vehículos por cada posición del conjunto tipo.
- Nº de líneas de eje de cada módulo del conjunto tipo.
- Valores máximos y mínimos que podrán alcanzar las vías de los módulos de conjunto tipo.
- Forma de unión de un módulo con el siguiente: 5ª rueda o lanza.
- Nº total de ruedas por línea de eje del conjunto tipo.
- Intervalos de distancia entre líneas de ejes consecutivas.
- Posición ocupada por el eje motor.

e) Vehículos motrices y no motrices

- Matrícula, nº de batidor, marca y modelo.

f) Itinerario

- Denominación de las carreteras de paso y de los tramos concretos a usar y provincia donde está situado cada uno.
- En caso de carreteras de una sola calzada se justificará su inclusión conforme a lo establecido en los criterios generales de solicitud.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

ANEXO IV.- DOCUMENTACIÓN QUE ACOMPAÑA A LA SOLICITUD

Con la solicitud, el interesado deberá aportar:

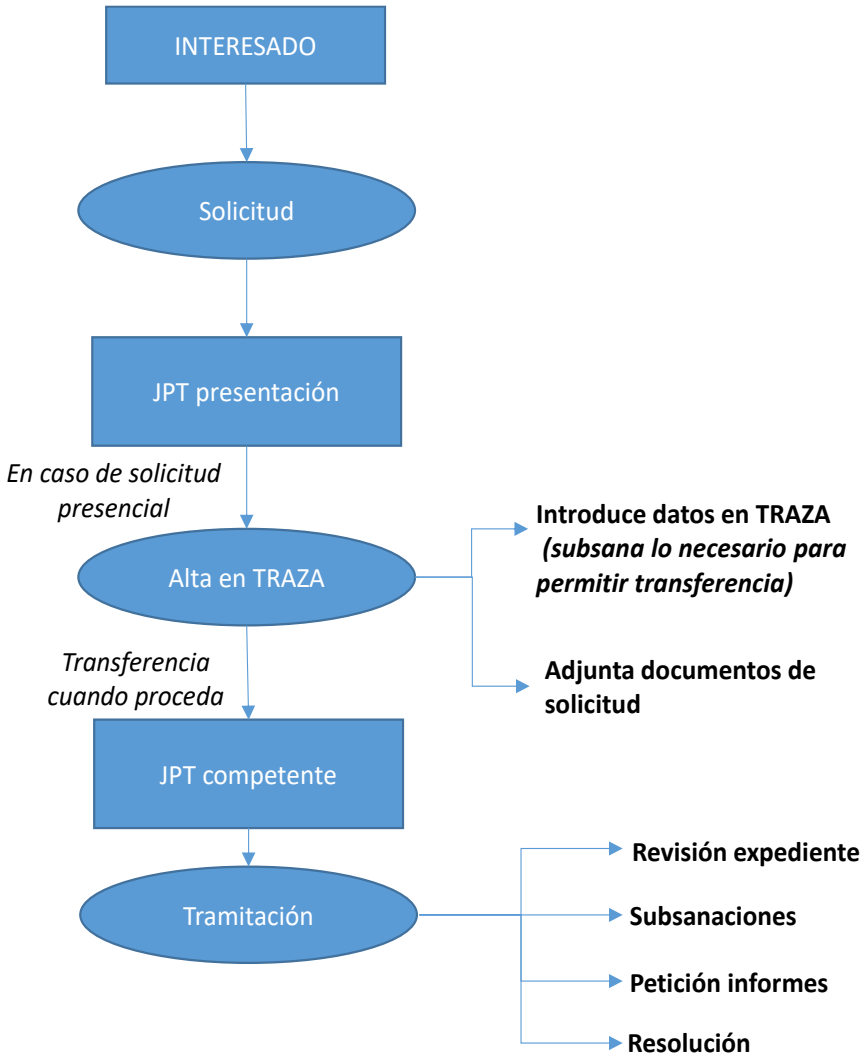
- Certificado técnico de conjunto, firmado por un técnico competente en la materia que contenga:
  - Croquis del alzado. Escala 1:200
  - Capacidad suficiente de tracción de las cabezas tractoras.
  - Distribución de la Masa Máxima de Conjunto entre los ejes.
  - Radio interior y exterior de giro.
- El mismo croquis del alzado, escala 1:200 incluido en el certificado técnico de conjunto, pero en documento independiente.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

ANEXO V. FLUJO DE TRAMITACIÓN



CSV : GEN-61a5-72c8-25b3-76d0-784b-95ef-551c-24b5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 02/01/2024 10:36 | Sin acción específica

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

ASUNTO: Autorización complementaria de los trenes turísticos expedida por la Jefatura Central de Tráfico

Instrucción 12/V-99

El tren turístico es un vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico (anexo II.A) y B) 80 del Reglamento General de Vehículos).

Este vehículo, por construcción, tiene limitada la velocidad máxima a 25 km/h y no tiene instalados cinturones de seguridad.

La circulación de los trenes turísticos se realiza en la mayoría de los casos por vías urbanas. Sin embargo, cada vez es más frecuente que se solicite autorización para circular por vías interurbanas, lo que hace necesario que por la Dirección General de Tráfico se establezcan instrucciones sobre el procedimiento para su concesión y las normas de circulación aplicables, a fin de que quede garantizada la seguridad vial, debido a las especiales características de estos vehículos.

1. AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS DE LOS TRENES TURÍSTICOS

El artículo 28.6 del citado Reglamento de Vehículos establece que los trenes turísticos, además de su matriculación como vehículo especial, deben obtener una autorización complementaria del órgano competente en materia de tráfico.

Por lo tanto, el tren turístico debe tener dos tipos de autorizaciones administrativas expedidas por el órgano competente en materia de tráfico: permiso de circulación y autorización complementaria.

a) Permiso de circulación.

Por lo que se refiere al permiso de circulación, en un principio, cada elemento del tren turístico se matriculaba de forma independiente como vehículo especial, por lo que el vehículo tractor y cada remolque tenían su propia tarjeta ITV y permiso de circulación.

A partir de la Instrucción 99/V-28, de 11 de octubre de 1999, de esta Dirección General, la matriculación de los trenes turísticos se efectúa como una unidad (independientemente del número de remolques que forman parte del mismo) y, por consiguiente, se expide un único permiso de circulación para todo el conjunto. El entonces Ministerio de Industria y Energía consideró que por razones técnicas el tren turístico se

JOSEFA VALCARCEL, 44
28027-MADRID
TEL: 917143206
FAX: 917143214

CORREO ELECTRÓNICO:

configura como una unidad y debe tener una única tarjeta de inspección técnica que contenga la identificación de todos los remolques que lo conforman.

b) Autorización complementaria.

En cuanto a la autorización complementaria, el citado artículo 28.6 indica que se concederá por el órgano competente en materia de tráfico que, en el supuesto de vías urbanas será el Ayuntamiento. Además, establece que esta autorización se expedirá previo informe vinculante del titular de la vía y en la misma deberá figurar, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se consideren necesarias para garantizar la seguridad.

2. ÓRGANO COMPETENTE PARA EXPEDIR LA AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA

De acuerdo con el mencionado artículo 28.6, en el caso de que el tren turístico vaya a circular por vías urbanas, el Ayuntamiento es el órgano competente para expedir la autorización complementaria y en ésta fijará las limitaciones de circulación que considere oportunas.

Si el tren turístico va a circular por vías interurbanas y travesías, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico es el competente para expedir la autorización complementaria, salvo que se trate de Comunidades Autónomas que tengan transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico, en cuyo caso ésta expedirá la citada autorización complementaria (artículo 5.k) y 6 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

En el ámbito de la Jefatura Central de Tráfico, si el itinerario del tren turístico discurre por el territorio de una provincia o isla, o dos provincias limítrofes de la misma Comunidad Autónoma, serán competentes para expedir la autorización las Jefaturas Provinciales de Tráfico de origen, las Jefaturas Locales de Tráfico y Oficinas Locales Insulares. Cuando el itinerario discurra por más de una provincia de distinta Comunidad Autónoma, será competente la Subdirección General de Gestión de la Movilidad.

3. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA

La documentación que se debe presentar para solicitar la autorización complementaria es la que se indica a continuación:

1º. Solicitud en el modelo que se recoge en el anexo I, que proporcionará la Jefatura Provincial de Tráfico, Jefatura Local de Tráfico, la Oficina Local Insular o la Subdirección General de Gestión de la Movilidad. También se podrá descargar de la página web de la Dirección General de Tráfico: www.dgt.es.

2º. Tasa 1.4.

3º. Documentación que acredite la identidad y representación del solicitante prevista en el anexo XIII A) 3º del Reglamento General de Vehículos:

a) Personas físicas: DNI, permiso de conducción español, tarjeta de residencia, pasaporte más número de identificación de extranjeros.

b) Personas jurídicas: tarjeta de identificación fiscal de la sociedad y acreditación de la representación e identidad del que firme (modelo disponible en www.dgt.es).

4º. Documentación del vehículo: original y fotocopia del permiso de circulación y de la tarjeta de inspección técnica con el reconocimiento en vigor.

5º. En el caso de que el tren turístico no estuviese matriculado como una unidad, croquis del conjunto con expresión de su longitud.

6º. Original y fotocopia del justificante de pago de la prima del período en curso del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

7º. Original y fotocopia de la autorización administrativa para la utilización especial del dominio público.

8º. Itinerario por donde se pretende que circule el tren turístico y el horario.

4. TRAMITACIÓN Y SOLICITUD DE INFORME AL TITULAR DE LA VÍA

La Jefatura Provincial de Tráfico, Jefatura Local de Tráfico, la Oficina Local Insular o la Subdirección General de Gestión de la Movilidad comprobarán si la solicitud y los documentos que se presentan son los indicados con anterioridad. En caso contrario, se requerirá al interesado para que en el plazo de diez días subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, mediante el modelo que figura en el anexo II.

Si la solicitud y documentación son los establecidos, se solicitará al titular de la vía que emita informe, que tendrá carácter vinculante, en el plazo de un mes, mediante el modelo que se indica en el anexo III. Transcurrido el plazo concedido para emitir informe sin que se haya expedido, se reiterará la solicitud a través del modelo que figura en el anexo IV.

5. CONCESIÓN DE LA AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA

La Jefatura Provincial de Tráfico, Jefatura Local de Tráfico, la Oficina Local Insular o la Subdirección General de Gestión de la Movilidad, a la vista de la documentación presentada por el interesado y del informe del titular de la vía, concederá, si procede, la autorización complementaria, que se ajustará al modelo que se indica en el anexo V.

La autorización complementaria permitirá la circulación del tren turístico sólo por carreteras convencionales que sean vías secundarias que enlazan pueblos y zonas de playa, pueblos y urbanizaciones, urbanizaciones entre sí, etc. En definitiva, itinerarios de corto recorrido en los que la velocidad de circulación es lenta por la proximidad de edificaciones y/o la elevada intensidad del tráfico o por el interés turístico.

En el caso de que no proceda la concesión de la autorización complementaria, por haber emitido el titular de la vía un informe negativo o porque la circulación del tren turístico

afecte a la seguridad vial, se dictará resolución denegatoria de acuerdo con los modelos de los anexos VI y VII, respectivamente.

6. CONTENIDO DE LA AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA

Para fijar las normas y condiciones de circulación en la autorización complementaria, se tendrán en cuenta las características de la vía, del tráfico y la concurrencia con otros usuarios (anexo III, sección 1ª, grupo 4 del Reglamento General de Circulación).

En la autorización complementaria deberán figurar, como mínimo, los datos que se indican a continuación.

1º. Identificación del vehículo. Se especificará la matrícula o matrículas del tren turístico, y la longitud, anchura, altura, masa máxima autorizada del conjunto y número máximo de personas que puede transportar.

2º. Itinerario. Se especificará la denominación de las carreteras por las que se autorice su circulación y la longitud del trayecto.

3º. Paradas. Se prohíben las paradas en vía interurbana, por lo que sólo se efectuarán fuera de la calzada y de la parte transitable del arcén. No obstante, con carácter excepcional, se podrán permitir las paradas en vía interurbana en los lugares autorizados.
En todo caso, se deberán identificar los lugares donde está permitida la parada.

4º. Horario. Sólo podrá circular en horas diurnas. Se podrá especificar la franja horaria en la que se autoriza a circular al tren turístico.

5º. Señalización. Deberá disponer de señales luminosas V-2 (vehículo obstáculo en la vía) que delimiten su contorno, así como de señales V-4 (limitación de velocidad), V-5 (vehículo lento, optativa), y V-6 (vehículo largo, si la longitud es superior a 12 m).

6º. Velocidad. 25 km/h como máximo.

7º. Sentido de la circulación. Circulará por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada. No podrá circular por el arcén.

8º. Obras. En el caso de que algún tramo de la vía estuviera en obras, circulará con la máxima precaución y atendiendo a la señalización de las obras.

9º. Otras normas de circulación. Se circulará de acuerdo con las normas y condiciones de circulación establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

10º. Otros itinerarios. Se podrá autorizar la circulación por otros itinerarios distintos, si no lleva pasajeros, en los casos de avería, traslado a la estación ITV, de la cochera a la ruta y de la ruta a la cochera.

11º. Vigencia de la autorización. El plazo de la autorización será, con carácter general, de dos años. Se podrá fijar un período inferior si el titular de la vía establece

una limitación a ese plazo, cuando la vigencia de la autorización administrativa para la utilización especial del dominio público no cubra la totalidad del plazo genérico, o si lo considera oportuno el órgano que concede la autorización.

7. CIRCULACIÓN POR OTRAS VÍAS

La circulación del tren turístico por vías urbanas de titularidad municipal se efectuará de acuerdo con lo que indique la autorización complementaria de circulación que expida el Ayuntamiento.

8. PERMISO DE CONDUCCIÓN

Conforme a lo dispuesto en el artículo 5.8, párrafo segundo, del Reglamento General de Conductores, para conducir el tren turístico se requerirá permiso de conducción de la clase D1 cuando el número de personas que puede transportar excede de nueve y no excede de diecisiete y de la clase D cuando excede de diecisiete.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 13 de septiembre de 2012

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO



María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

ANEXO I

MINISTERIO DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

TASA I.4

Número de expediente (a)

SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA DE CIRCULACIÓN DE TREN TURÍSTICO

DATOS DEL TITULAR (b)					
Nombre y Apellidos, razón social o denominación			*DNI/NIE o NIF*		
Domicilio (calle, plaza, avda.)		*Número*	Escalera	Piso	Letra
Localidad		*Provincia*		*Código postal*	*País*
Teléfono:	Fax:		Correo electrónico:		

Validación Mecánica

DATOS DEL REPRESENTANTE (c)					
Nombre y Apellidos, razón social o denominación			*DNI/NIE o NIF*		
Domicilio (calle, plaza, avda.)		*Número*	Escalera	Piso	Letra
Localidad		*Provincia*		*Código postal*	*País*
Teléfono:	Fax:		Correo electrónico:		

CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO (d)

Vehículo				
Matrícula				
Longitud				
Anchura				
Altura				
Masa máxima autorizada				
Fecha ITV				
Nº de plazas por elemento				

CARACTERÍSTICAS DEL CONJUNTO (e)

Longitud total	
Anchura máxima	
Altura máxima	
Masa máxima autorizada total	
Nº máximo de viajeros, incluido conductor	

Mod. 9.48/D

ANEXO I

MINISTERIO DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

Número de expediente (a)

SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA DE CIRCULACIÓN DE TREN TURÍSTICO

CARACTERÍSTICAS DEL ITINERARIO (f)

ORIGEN		
DESTINO		
LONGITUD		
HORARIO (g)	**INICIO SERVICIO**	**FINAL SERVICIO**
PERIODO DE VIGENCIA QUE SE SOLICITA (h)		

DETALLE DEL ITINERARIO (i)

PROVINCIA	CARRETERA	PRINCIPALES LOCALIDADES/ PUNTOS DE PASO	PARADAS

OBSERVACIONES (j):

ADVERTENCIA:

Los datos contenidos en este documento, necesarios para el desarrollo de las competencias de este Organismo, serán tratados informáticamente. (Artículo 5.1 de la Ley 15/1999, de 13 de diciembre).

Para el vehículo cuyas características han quedado reflejadas anteriormente, SOLICITO Autorización Complementaria de Circulación, al amparo de lo dispuesto en el Artículo 28.6 del Reglamento General de Vehículos.

(Localidad y fecha)

FIRMA TITULAR / REPRESENTANTE

SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.- MADRID

SR/SRA. JEFE/A DE TRÁFICO DE .....

Mod. 9.48/D

ANEXO II

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO (en lengua cooficial) | SUBDIRECCIÓN O JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO: **Subsanación de datos observados en la solicitud**

En relación con el asunto de referencia, se le comunica que en la Solicitud de Autorización Complementaria de Circulación de tren turístico, número de expediente **XXXXXXXXX**, es necesario especificar los siguientes datos o presentar los siguientes documentos, para continuar con la tramitación de la misma:

-

-

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y con el fin de que pueda subsanarlo, se le concede un plazo de DIEZ DÍAS HÁBILES a contar del siguiente a la fecha de recepción de este escrito, indicándole que, si así no lo hace, se le tendrá por desistido de su petición.

De conformidad con lo establecido en el artículo 42.3 de la citada Ley, el plazo máximo para la resolución de este procedimiento y su notificación es de tres meses contado desde la fecha en que ha tenido entrada su Solicitud en el registro (si bien dicho plazo se puede suspender en los casos contemplados en el apartado 5 del citado artículo).

Transcurrido tal plazo sin que se haya dictado y notificado la resolución correspondiente, podrá entender su Solicitud desestimada por silencio administrativo.

Igualmente se le informa que, si se produce la paralización del procedimiento por causa imputable a Ud. por el transcurso de tres meses, contados a partir del día siguiente al de esta notificación, se producirá la caducidad del procedimiento con archivo de todas sus actuaciones.

[Lugar y fecha]

Jefe Provincial de Tráfico

Nombre

correoelectronico

DIRECCIÓN, Nº
CP LOCALIDAD - PROVINCIA
TEL.: 000 000 000
FAX: 000 000 000

ANEXO III

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO (en lengua cooficial)

SUBDIRECCIÓN O JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO: Solicitud de informe preceptivo

Al fin de adoptar la resolución que proceda, se adjuntan datos de la Solicitud de Autorización Complementaria de Circulación de tren turístico, número de expediente **XXXXXXXXXXX** para que a tenor de lo dispuesto en el artículo 28.6 del Reglamento General de Vehículos (aprobado por RD. 2822/1998, de 23 de diciembre, BOE nº 22, de 26 de enero de 1999), y con los efectos previstos en el artículo 83 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se emita, en el plazo de 1 mes, el previo y preceptivo informe acerca de si el tren turístico reseñado puede circular por el itinerario que propone el solicitante y cuya titularidad corresponde a ese Organismo.

Se ruega que la emisión del informe, y en su caso la fijación de las prescripciones técnicas procedentes, se realice en este mismo documento.

[Lugar y fecha]

Jefe Provincial de Tráfico

Nombre

INFORME

☐ POSITIVO ☐ POSITIVO CON PRESCRIPCIONES ☐ NEGATIVO

OBSERVACIONES

Fdo. Organismo titular de la vía

correoelectronico

DIRECCIÓN, Nº
CP LOCALIDAD - PROVINCIA
TEL.: 000 000 000
FAX: 000 000 000

ANEXO IV

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO (en lengua cooficial)

SUBDIRECCIÓN O JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA

ASUNTO: **Reiteración solicitud de informe preceptivo**

En relación con el asunto de referencia, se reitera el oficio enviado el pasado **dd/mm/aaaa** para que se emita el preceptivo informe vinculante sobre la idoneidad del itinerario relativo a la Solicitud de Autorización Complementaria de Circulación de tren turístico nº de expediente **XXXXXXXXXXX**.

Lo que se comunica a los efectos contemplado en el artículo 83 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

[Lugar y fecha]

Jefe Provincial de Tráfico

Nombre

INFORME

☐ POSITIVO ☐ POSITIVO CON PRESCRIPCIONES ☐ NEGATIVO

OBSERVACIONES

Fdo. Organismo titular de la vía

correoelectronico

DIRECCIÓN, Nº
CP LOCALIDAD - PROVINCIA
TEL.: 000 000 000
FAX: 000 000 000

ANEXO V

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA DE TREN TURÍSTICO

Nombre y Apellidos / Razón Social
Dirección
Población
Cód. postal y ciudad
Fax:

Vista la solicitud de autorización complementaria de circulación de tren turístico presentada por D. *(nombre y apellidos o razón social)*……, y la documentación preceptiva que se acompaña, así como el informe vinculante emitido por el titular de la vía,

ACUERDO, en virtud de lo dispuesto en el artículo 61 del 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, y el artículo 28.6 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, conceder la **AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA AL TREN TURÍSTICO** que se indica a continuación, de acuerdo con las siguientes normas y condiciones de circulación:

MATRÍCULA/S:

DIMENSIONES, MASA MÁXIMA AUTORIZADA DEL CONJUNTO Y NÚMERO MÁXIMO DE VIAJEROS:
Longitud: …….. Anchura: …… Altura: …… Masa máxima autorizada: ……. Nº máximo de viajeros, incluido el conductor: ……..

ITINERARIO:

PARADAS: Se prohíbe la parada, salvo en los siguientes lugares ……

HORARIO: Sólo podrá circular en horas diurnas. *(Se podrá especificar la franja horaria en la que se le autoriza a circular).*

SEÑALIZACIÓN: Deberá disponer de señales luminosas V-2 (vehículo-obstáculo en la vía) que delimiten su contorno, así como de las señales V-4 (limitación de velocidad), V-5 (vehículo lento, optativa) y V-6 (vehículo largo, si la longitud es superior a 12 m).

DIRECCIÓN, Nº
00071 CIUDAD)
Tel.: 000 000 000
Fax: 000 000 000

ANEXO V

Expediente nº XXXXXXXXXX

VELOCIDAD: 25 km/h como máximo.

SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN: Circulará por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada. No podrá circular por el arcén.

OBRAS: En el caso de que algún tramo de la vía estuviera en obras, circulará con la máxima precaución y atendiendo a la señalización de las obras.

OTRAS NORMAS DE CIRCULACIÓN: Circulará de acuerdo con las normas y condiciones de circulación establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

OTROS ITINERARIOS: *Opcional (Se autoriza la circulación, sin pasajeros, por otros itinerarios distintos, en caso de avería, traslado a la estación ITV, de la cochera a la ruta y de la ruta a la cochera.)*

VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN:

Contra el presente ACUERDO, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer **RECURSO DE ALZADA** en el plazo de un mes ante la Directora General de Tráfico, contado a partir del día siguiente al de su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 114.1 y 115.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

(Lugar y fecha)
El Jefe Provincial de Tráfico/El Subdirector General de Gestión de la Movilidad

(Nombre y apellidos)

DIRECCIÓN, Nº
00071 CIUDAD)
Tel.: 000 000 000
Fax: 000 000 000

MINISTERIO
DEL INTERIOR

ANEXO VI

DGT
Dirección General de Tráfico

RESOLUCIÓN DENEGATORIA DE LA AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA
(Con informe negativo del titular de la vía)

Nombre y Apellidos / Razón Social
Dirección
Población
Cód. postal y ciudad
Fax:

Vista la solicitud de autorización complementaria de circulación de tren turístico presentada por D. *(nombre y apellidos o razón social)*……, y teniendo en cuenta:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. Con fecha ……., el interesado presentó solicitud de autorización complementaria para el tren turístico matrícula/s ……., acompañada de la documentación preceptiva.

SEGUNDO. Esta Unidad solicitó al titular de la vía informe sobre la idoneidad del itinerario propuesto para la circulación del tren turístico, habiendo emitido un informe negativo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. El artículo 28.6 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, establece que los trenes turísticos, sin perjuicio de su matriculación como vehículo especial, para circular por las vías públicas deberán obtener una autorización complementaria del órgano competente en materia de tráfico, previo informe vinculante del titular de la vía.

SEGUNDO. En el expediente consta que el titular de la vía ha informado negativamente sobre la posibilidad de que el tren turístico circule por el itinerario propuesto, teniendo este informe carácter vinculante.

DIRECCIÓN, Nº
00071 CIUDAD)
Tel.: 000 000 000
Fax: 000 000 000

ANEXO VI

Expediente nº XXXXXXXXXX

ACUERDO denegar la autorización complementaria de tren turístico solicitada. Contra el presente acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer **RECURSO DE ALZADA** en el plazo de un mes ante la Directora General de Tráfico, contado a partir del día siguiente al de su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 114.1 y 115.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

(Lugar y fecha)
El Jefe Provincial de Tráfico/El Subdirector General de Gestión de la Movilidad

(Nombre y apellidos)

DIRECCIÓN, Nº
00071 CIUDAD)
Tel.: 000 000 000
Fax: 000 000 000

ANEXO VII

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

RESOLUCIÓN DENEGATORIA DE LA AUTORIZACIÓN COMPLEMENTARIA
(Por circulación que afecta a la seguridad vial)

Nombre y Apellidos / Razón Social
Dirección
Población
Cód. postal y ciudad
Fax:

Vista la solicitud de autorización complementaria de circulación de tren turístico presentada por D. *(nombre y apellidos o razón social)*……, y teniendo en cuenta:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. Con fecha ……, el interesado solicitó autorización complementaria para el tren turístico matrícula/s ……, acompañada de la documentación preceptiva.

SEGUNDO. Esta Unidad solicitó informe al titular de la vía sobre la idoneidad del itinerario propuesto para la circulación del tren turístico, habiendo emitido el informe reglamentario.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. El artículo 28.6 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, establece que los trenes turísticos, sin perjuicio de su matriculación como vehículo especial, para circular por las vías públicas deberán obtener una autorización complementaria del órgano competente en materia de tráfico, previo informe vinculante del titular de la vía. En la autorización deberá figurar el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se consideren necesarias para garantizar la seguridad.

SEGUNDO. Examinado el expediente, se comprueba que la circulación del tren turístico por el itinerario propuesto y en las condiciones solicitadas afectaría de forma negativa a la seguridad vial.

DIRECCIÓN, Nº
00071 CIUDAD)
Tel.: 000 000 000
Fax: 000 000 000

ANEXO VII

Expediente nº XXXXXXXXXX

ACUERDO denegar la autorización complementaria de tren turístico solicitada. Contra el presente acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer **RECURSO DE ALZADA** en el plazo de un mes ante la Directora General de Tráfico, contado a partir del día siguiente al de su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 114.1 y 115.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

(Lugar y fecha)

El Jefe Provincial de Tráfico/El Subdirector General de Gestión de la Movilidad

(Nombre y apellidos)

DIRECCIÓN, Nº
00071 CIUDAD)
Tel.: 000 000 000
Fax: 000 000 000

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

ASUNTO: *Masa máxima de conjunto permitida a conjuntos articulados de 5 o más ejes en operaciones de transporte intermodal*

INSTRUCCIÓN 20/TV-116

La Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015 modificó la Directiva 96/53/CE del Consejo que establece las masas y dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional para determinados vehículos de carretera con el fin de facilitar que dichos vehículos puedan implantar una tecnología que reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO2).

En el caso del transporte en contenedores y cajas móviles, se aumentó en 15 cm la longitud máxima de los vehículos para permitir que estos pudieran transportar las unidades que alcanzasen los 45 pies de largo y que, en determinados casos, los conjuntos pudieran llegar a las 42 y 44 toneladas de masa máxima, ampliando la posibilidad de que se pudieran alcanzar estos valores máximos de conjunto a cualquier transporte intermodal y no solo al combinado.

La citada Directiva (UE) 2015/719 recoge la definición de "operación de transporte intermodal" como:

a. Las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o

b. Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión.

   Se podrá superar dicha distancia cuando se trate de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes.

Según la Directiva 92/106/CEE los transporte combinados solamente serán los transportes intermodales llevados a cabo entre Estados miembros, de modo que la citada Directiva (UE) 2015/719 amplía la posibilidad de llegar hasta las 42 y 44 toneladas de masa máxima permitida a transportes intermodales entre Estados miembros y terceros Estados.

La norma que traspone lo dispuesto por la Directiva (UE) 2015/719 en nuestro ordenamiento es la Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, que modifica el anexo IX del Reglamento General

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-05-22 10:45:21 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_AH7YXOZV2FIW3ADF39CSJX2PB5QA en https://www.pap.hacienda.gob.es

e-mail: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

FIRMADO

de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que pretende recoger todo lo establecido por esta Directiva.

Sin embargo, en la Orden aprobada y publicada en el Boletín Oficial del Estado, no aparece reflejado correctamente que los conjuntos articulados de 5 ó 6 ejes formados por vehículos a motor de 3 ejes con semirremolque de 2 ó 3 ejes y vehículos a motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes puedan llegar, respectivamente, a las 44 y 42 toneladas de peso máximo cuando lleven, en una operación intermodal, uno o varios contenedores o caja móvil de hasta 45 pies de longitud.

En lugar de lo anterior, la Orden PRA/499/2017, de 1 de junio, continúa con la misma redacción de la Directiva 96/53/CE del Consejo antes de su modificación y los mencionados conjuntos, solamente podrán alcanzar, según sea el caso, las 44 y 42 toneladas, en operaciones de transporte combinado, cuando lleven contenedores o cajas móviles de hasta 20 pies de longitud.

Así pues, mientras no se lleve a cabo la oportuna modificación del Reglamento de Vehículos, esta Dirección General de Tráfico aprueba la presente Instrucción con el fin de que pueda aplicarse de manera inmediata y de forma correcta lo dispuesto por la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2015 que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

Por tanto, con respecto a las masas máximas autorizadas para los mencionados vehículos articulados de 5 o más ejes, se permitirá que los conjuntos formados por:

a. un vehículo de motor con 3 ejes, con semirremolque de 2 o 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies, pueda llegar hasta las 44 toneladas de masa máxima de conjunto y

b. un vehículo de motor con 2 ejes, con semirremolque de 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies, pueda llegar hasta las 42 toneladas de masa máxima de conjunto.

Esta Instrucción entrará en vigor desde el mismo día de su firma.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

PERE NAVARRO OLIVELLA

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-05-22 10:45:21 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_AH7YXOZV2FIW3ADF39CSJX2PB5QA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Asunto: *Altura máxima de los vehículos que transportan contenedores aéreos homologados*

INSTRUCCIÓN 20/TV-113

La Directiva (UE) 2015/719 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, define como operación de transporte intermodal a:

a. Las operaciones de transporte combinado definidas en el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o

b. Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión.

A su vez, el artículo 1 de la Directiva 92/106/CEE del consejo define como transporte combinado a los transportes de mercancías entre Estados miembros en los que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor de 20 pies o más utilicen la carretera para la parte inicial o final del trayecto y el ferrocarril o la vía navegable o un recorrido marítimo para la otra parte, cuando dicho recorrido exceda de 100 km en línea recta y efectúen el trayecto inicial o final por carretera:

- bien entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril de embarque apropiada más próxima para el trayecto inicial y entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril de desembarque apropiada más próxima para el trayecto final;
- bien en un radio que no exceda de 150 km en línea recta a partir del puerto fluvial o marítimo de embarque o de desembarque.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-05-04 20:05:15 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2XFUNCKYKI77VO4SL9CRNFEQ5H39 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Por otro lado, el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, dispone que en el caso de los vehículos que transporten contenedores cerrados homologados para el transporte combinado o intermodal, la altura máxima permitida será de 4,50 metros.

Así pues, desde el punto de vista normativo descrito anteriormente, el transporte intermodal consistente en el movimiento de mercancías en una misma unidad o vehículo usando sucesivamente dos o más modos de transporte, sin manipular la mercancía en los intercambios de modo no incluye el aéreo, aun cuando en este, los contenedores utilizados también han de estar adaptados a normas de navegación aérea.

Cuando se trata de transporte aéreo, los contenedores utilizados son los ULD (del inglés Unit Load Device) y su formato está estandarizado por la IATA (Asociación Internacional del Transporte Aéreo), adaptándose a la forma, posición y contorno de las bodegas de los aviones.

El transporte de estos contenedores de forma segura hasta el aeropuerto está regulado por el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, según lo dispuesto por Resolución de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

En todo caso y para tener esa consideración de contenedor aéreo adaptado a lo requerido en esta normativa, los ULD deberán disponer en su lateral de la matrícula que estará compuesta por números y letras y en el que se identifica el tipo de ULD, la matrícula y la compañía aérea.

Así pues, aunque normativamente no se incluya el aéreo como uno de los modos que formen parte del transporte combinado o intermodal, el transporte aéreo y los contenedores utilizados deben cumplir unas estrictas normas que controlan la naturaleza de la mercancía y también su estiba dentro del contenedor, impidiendo desplazamientos que puedan comprometer la seguridad del avión, de modo que los ULD deberán ir cerrados de una forma similar a los usados en el transporte intermodal por ferrocarril o marítimo.

Por tanto, dado que los ULD son contenedores cerrados, sujetos a una normativa aérea que los normaliza, también son susceptibles a ser transportados en vehículos que puedan alcanzar los 4,50 metros de altura máxima, siempre que estos vayan debidamente identificados con su matrícula y además, en el documento administrativo de control exigible a los transportes públicos de mercancías por carretera, deberá constar como lugar de destino u origen, un aeropuerto o

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-05-04 20:05:15 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2XFUNCKYKI77VO4SL9CRNFEQ5H39 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

terminal de carga aérea. Este documento de control deberá ir acompañado del manifiesto de carga aérea, en el que figure la matrícula de los ULD transportados.

Además de los ULD, en el mismo transporte se podrá portar carga fuera del contenedor siempre que esta conste en el mismo manifiesto de carga aérea de los ULD, el volumen que alcance el total de la carga fuera de contenedor sea inferior al volumen de un ULD individual y, en ningún caso, se superen las dimensiones de ancho y alto de estos contenedores.

Los vehículos que transporten de los ULD no podrán, en ningún caso, superar las 40 toneladas de masa máxima de conjunto permitida, aun cuando se trate de vehículos de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes o vehículos de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-05-04 20:05:15 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2XFUNCKYKI77VO4SL9CRNFEQ5H39 en https://www.pap.hacienda.gob.es

GM

Asunto: Actualización de los anexos de la Instrucción 16/V-117 sobre Expedición de las Autorizaciones Especiales de Circulación para conjuntos en configuración euro-modular.

La Instrucción 16/V-117 establece las condiciones y el protocolo conforme al cual el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT) autoriza la circulación de conjuntos de vehículos en configuración euro-modular (EMS), teniendo en cuenta lo dispuesto para los mismos en la Orden PRE/2788/2015, así como en el resto de legislación de tráfico, seguridad vial y transporte que le pueda ser de aplicación.

En este sentido, la DGT es competente para autorizar la circulación de los EMS por las vías de uso público interurbanas y travesías sobre las que ejerza las competencias de regulación, gestión y control del tráfico, quedando al margen la circulación por las vías de las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco.

En aras de armonizar los requisitos y condiciones de circulación de los EMS, optimizando el proceso de obtención de la autorización y potenciando la coordinación entre las distintas administraciones, con independencia de la que resulte competente para su autorización, se hace necesario actualizar el contenido de determinados apartados de la Instrucción.

A este respecto, el punto 7 de la citada Instrucción establece que la Subdirección General de Gestión de Movilidad es la encargada de coordinar el procedimiento de expedición de las autorizaciones especiales para los EMS y demás trámites relacionados con éstas, realizando para ello, entre otras, la función de actualización de los anexos, conforme a lo establecido en el articulado de ésta, con el fin de adaptarse a nuevas situaciones de gestión de tráfico y seguridad vial que se vayan planteando.

En virtud de todo lo anterior se actualizan los siguientes apartados de los Anexos de la Instrucción 16/V-117 en los siguientes términos:

1) El apartado ***7. Comunicación de viaje*** del ***ANEXO I. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN*** queda redactado de la siguiente manera:

"Comunicarán a la DGT con carácter previo los viajes realizados, por correo electrónico, indicando el número de autorización que los ampara, fecha y hora de inicio y final prevista, itinerario a seguir y longitud del mismo.

Se dará traslado de la comunicación recibida a las otras administraciones con competencia en materia de tráfico cuando el itinerario discurra por sus respectivos ámbitos territoriales."

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

2) Se añade un nuevo apartado f) al ***ANEXO III. DATOS A FACILITAR EN LA SOLICITUD*** con la siguiente redacción**:**

"f) Certificado Técnico de Conjunto

- *Contendrá, para el conjunto en orden de marcha más desfavorable (dimensiones y carga):*
    - *Croquis del alzado. Escala 1:200*
    - *Capacidad suficiente de tracción de las cabezas tractoras.*
    - *Distribución de la MMC entre los ejes.*
    - *Radio interior y exterior de giro.*
- *Estará firmado por técnico competente en la materia."*

Madrid, a 8 de agosto de 2016

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad

Jaime Moreno García-Cano

Asunto: *Expedición de las Autorizaciones Especiales de Circulación para conjuntos en configuración euro-modular.*

INSTRUCCIÓN 16/V-117

El 24 de diciembre de 2015 entró vigor la Orden PRE/2788/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos (RGV en adelante), aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por la cual el órgano competente en materia de tráfico podrá autorizar la circulación de conjuntos de vehículos en configuración euro-modular (EMS en adelante, derivado de la expresión en inglés, European Modular System).

Esta Orden se dicta conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Directiva 96/53/CE del Consejo, del 25 de julio, por el que un Estado miembro puede permitir, por su territorio nacional, la circulación de determinados conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías que difieran de diversos valores máximos de masas y dimensiones establecidos en el anexo I de la misma, siempre que ello no afecte de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes.

Se considera que no se afecta significativamente a esta competencia internacional si los conjuntos de vehículos incluyen en su composición vehículos de motor, remolques y semirremolques que sí se ajusten a los valores máximos de masas y dimensiones establecidos para los mismos en el anexo I de la Directiva, incorporados en nuestra normativa por el anexo IX del RGV.

La circulación de este tipo de conjuntos ya está permitida en varios países europeos, no obstante, gran parte de éstos han aplicado esta medida en el marco de experiencias piloto con el fin de estudiar y evaluar la incidencia de la puesta en marcha de los mismos en la seguridad del tráfico, las infraestructuras y el transporte.

Por tanto, dado que constituyen un nuevo tipo de conjuntos circulando por las vías de nuestro territorio, para los que no existe regulación específica de la misma en nuestra legislación tráfico y seguridad vial, también parece oportuno que, en principio, la medida sea aplicada en España con el carácter experimental, recogiendo la información que sea necesaria para llevar a cabo estudios técnicos de evaluación del impacto de la medida.

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante), como órgano competente en materia de tráfico será la encargada de autorizar la circulación de los EMS por las vías de uso público interurbanas y travesías sobre las que ejerza las competencias de regulación, gestión y control del tráfico, excepto en las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco, sin perjuicio de los acuerdos que se puedan establecer con las mismas.

Esta instrucción tiene por objeto establecer las condiciones y el protocolo conforme al cual la DGT autorizará la circulación de estos conjuntos de vehículos, teniendo en cuenta lo dispuesto para las mismas en la Orden PRE/2788/2015, así como el resto de legislación de tráfico, seguridad vial y transporte que le pueda ser de aplicación.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

1. CONJUNTOS DE VEHÍCULOS EN CONFIGURACIÓN EURO-MODULAR

Acorde con la definición establecida en la Orden PRE/2788/2015, los EMS son conjuntos de vehículos que poseen más de 6 líneas de ejes y cuyos módulos separadamente no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos en el anexo IX del RGV para los vehículos rígidos a motor, remolques y semirremolques.

La circulación de los EMS no estará permitida mediante las autorizaciones complementarias de circulación (ACC en adelante) emitidas para los vehículos en régimen de transporte especial (VERTE en adelante), sino que tendrán su propio cauce de autorización en el cual se establecerá las condiciones específicas a las que se ajustará su tránsito.

2. LAS AUTORIZACIONES ESPECIALES DE CIRCULACIÓN DE EMS

Se concederá una autorización especial por cada configuración en orden de marcha concreta de conjunto EMS caracterizado por el número y tipo de vehículos que lo componen, ejes, líneas de ejes y distancias entre líneas, así como demás características técnicas relativas a los ejes.

Los distintos conjuntos EMS que puedan formarse al amparo de una misma autorización especial deberán poseer para igual posición el mismo tipo de vehículo, de eje y demás características técnicas de relativas a los ejes y líneas de ejes.

3. REQUISITOS DE CONCESIÓN Y OTROS SUPUESTOS

3.1. REQUISITOS DEL INTERESADO

- Deberá hallarse inscrito en Registro de Empresas y Actividades de Transporte del Ministerio de Fomento (REAT en adelante) y ser titular del permiso de circulación de los vehículos motrices o contar con una autorización expresa del titular de éste para ser utilizado en conjunto EMS.

Si el vehículo motriz es propiedad de una empresa dedicada profesionalmente al arrendamiento sin conductor de vehículos, el interesado deberá figurar como arrendatario del mismo en el correspondiente contrato de arrendamiento.

3.2. REQUISITOS DE LOS MÓDULOS

- Los módulos utilizados habrán de constar en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y deberán cumplir todos los requisitos establecidos en el RGV para su puesta en circulación por vías de uso público.
- No podrán superar los valores límites de masas y dimensiones establecidos en el anexo IX del RGV para vehículos rígidos a motor, remolques y semirremolques.

- El conjunto y sus módulos deberán disponer de:
  - Suspensión neumática o equivalente en los ejes motrices.
  - Espejos para ángulo muerto.
  - Sistema de advertencia de abandono de carril o asistencia de mantenimiento en el mismo.
  - Sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para su desaceleración a fin de evitar o mitigar una colisión.
  - Sistema electrónico de control de estabilidad.
  - El vehículo motriz ha de estar homologado para una masa máxima de conjunto (MMC en adelante) de 40 T.
  - El vehículo motriz que actúe como remolcador deberá estar equipado con un dispositivo de acoplamiento homologado e instalado en unas condiciones que garanticen una MMC de 60 T, según los requisitos establecidos en el Reglamento ECE Nº 55
  - Tanto el vehículo motriz como los vehículos de categoría O_4 que actúen de intermedios serán remolcadores, debiendo por tanto disponer del adecuado equipamiento eléctrico, neumático y mecánico para remolcar.

Los vehículos de categoría O_4 intermedios utilizados habrán de estar legalizados antes de la matriculación en España, a través de una Serie Corta Nacional o una Homologación Individual válida en España. Si se trata de vehículos ya matriculados deberán legalizarse mediante una reforma de vehículo.

No se concederá la autorización especial a vehículos matriculados temporalmente salvo que se trate un permiso temporal para vehículos no matriculados en España para uso de empresas, tal y como establece el artículo 44 del RGV y la finalidad de su circulación no sea el traslado de carga útil, sino la realización de una prueba o ensayo de investigación extraordinario.

3.3. REQUISITOS DE LOS ITINERARIOS

- Deberá existir un informe favorable de los titulares de las vías en el que se establezca la capacidad física de la misma para soportar el paso de este tipo de conjuntos y solo se considerará vinculantes, aquellas prescripciones técnicas que tengan por objeto evitar daños sobre la infraestructura.
- Las vías habrán de ser autopistas, autovías o carreteras convencionales con calzadas separadas para cada sentido de la circulación.
- Solo se podrán incluir vías convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación cuando ello sea necesario para llegar hasta el lugar donde el conjunto realizará las operaciones de carga o descarga debido a que se trata de la única alternativa viable.
- Los puntos de carga y descarga para los cuales se requiera la circulación por carreteras

convencionales de una sola calzada para los dos sentidos deberán estar situados en polígonos industriales, centros logísticos o áreas similares a éstos.

3.4. PLAZO DE VALIDEZ

- Las autorizaciones se concederán por un plazo máximo de un año, salvo que algún titular de la vía emita un informe de vigencia inferior, en cuyo caso, el plazo de la autorización será el mismo que el informe de menor vigencia.
- En los tres meses anteriores al fin de su validez, se podrá solicitar la prórroga de la autorización siempre y cuando no varíe ningún dato de la misma.

3.5. NÚMERO DE CIRCULACIONES

- Mientras la autorización esté vigente, el número de circulaciones no estará limitada y, si amparándose en la misma autorización se pudiese formar más de un conjunto EMS, todos ellos podrán circular simultáneamente.

4. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

El anexo I de esta Instrucción establece las condiciones a las cuales se ajustará la circulación de los EMS que se harán constar en la autorización, no siendo de aplicación a estos conjuntos lo dispuesto en el anexo III del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre para los VERTE.

5. PROCEDIMIENTO DE EXPEDICIÓN

La tramitación de la solicitud de la autorización especial y su expedición será llevada a cabo manualmente por las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) y oficinas locales insulares, cuando así lo disponga la jefatura de la que dependa, mientras no esté disponible la aplicación informática que permita una gestión automatizada de las mismas.

5.1. COMPETENCIAS

Será competente para la expedición de la autorización de circulación del EMS, la JPT de la provincia donde se presente la correspondiente solicitud.

En el caso de que la solicitud se entregue en un Oficina Local Insular, el Jefe de esta Oficina firmará la resolución por delegación de firma del Jefe Provincial de Tráfico del que dependa, si éste así lo ha dispuesto.

Si las solicitudes fueran presentadas en la Jefatura Local de la Ciudad Autónoma de Ceuta o Melilla, las jefaturas competentes para su autorización serán la de Sevilla, en el primer caso,

o Málaga en el segundo.

5.2. SOLICITUD

El interesado deberá formular su solicitud presencialmente, ante cualquier JPT, local u oficina local de tráfico, de acuerdo a los criterios generales establecidos en el anexo II de esta instrucción, facilitando los datos y documentación establecida en los anexos III y IV.

En el caso de que la solicitud sea presentada ante una unidad no competente para su expedición, ésta solamente comprobará si el interesado facilita la documentación establecida en el anexo III, sin valorar si la información facilitada en la misma es correcta o no y la enviará a la unidad competente, de la manera que ésta disponga.

5.3. TRAMITACIÓN

La unidad competente para la expedición de la autorización dará de alta el expediente otorgándole un número de acuerdo al siguiente formato **EMSAAAAMMDD/XX/YYYY/Z** donde:

- **AAAAMMDD**: año, mes y día en que el interesado presentó su solicitud en una unidad de la DGT.
- **XX**: dos primeros dígitos del código postal de la unidad competente para expedir la autorización.
- **YYYY**: nº de orden de alta del expediente del año en curso.
- **Z**: número de prórroga concedida. En el caso de que se trate de la primera expedición, su valor será cero.

A continuación, valorará si la solicitud ha sido hecha correctamente y se cumplen con todos los requisitos establecidos en el apartado 3 de esta Instrucción para la concesión de la autorización. La comprobación de la documentación entregada se hará de acuerdo a lo establecido en el anexo V.

Si se observa alguna deficiencia, se requerirá al interesado para que subsane los defectos observados en el plazo establecido por la legislación de procedimiento administrativo que corresponda y tras su corrección pedirá, cuando ello proceda, informe específico a todos los titulares de las vías implicados de acuerdo a lo siguiente:

- Directamente a los titulares de las vías de su provincia.
- A través de las JPT de las provincias correspondientes, en el caso de tramos de vías que no discurran por su provincia, a las que se enviará la documentación de la solicitud presentada por el interesado a través de correo electrónico.

Una vez hecha la solicitud de informe a los titulares de las vías ya no será posible modificar ningún dato de la solicitud hecha por el interesado. No procederá la solicitud de informe individualizado al titular de la vía para aquellos tramos que estuvieran incluidos en un

informe generalizado que aquel ya hubiera emitido.

En caso de que no fuese necesaria ninguna subsanación, la JPT comunicará el inicio de tramitación del expediente al interesado.

Los oficios para la solicitud de informe al titular de la vía, de traslado de dicha petición a las JPT o subsanación al interesado estarán disponibles en la intranet del Organismo, en la dirección
https://intranet.trafico.es/opencms/opencms/es/La_DGT_informa/Tramites/Autorizaciones_Especiales/

5.4. RESOLUCIÓN

La resolución emitida será favorable para circular por todos aquellos tramos de vía para los que los titulares hayan informado favorablemente, no incluyendo aquellos que lo hubieran sido desfavorablemente.

Se emitirán y entregarán al interesado, tantas resoluciones firmadas manualmente como vehículos motrices se hayan incluido en la autorización.

Procederá denegar la solicitud hecha por el interesado cuando:

- No se cumpla alguno de los requisitos establecidos en el apartado 3 de esta Instrucción para su concesión.
- Ninguno de los vehículos motrices fuera apto para circular por las vías de uso público o no existieran suficientes vehículos no motrices para formar la configuración solicitada.
- Ningún titular de la vía hubiera emitido un informe favorable para los tramos de los itinerarios solicitados.
- El interesado no responda o no lo haga correctamente a una solicitud de subsanación de datos dentro del plazo establecido.

El formato de las resoluciones emitidas serán de color blanco en formato ISO A4, de 210 mm x 297 mm y en las mismas se hará constar, al menos, los datos especificados en los anexos VI y VII de esta Instrucción, según se trate de una resolución favorable o no.

5.5. MEDIO DE NOTIFICACIÓN AL INTERESADO

Las notificaciones al interesado o su representante de comunicación de inicio de tramitación del expediente y subsanaciones podrán ser hechas por correo electrónico, siempre que éste de su consentimiento.

Las resoluciones emitidas serán entregadas en mano al interesado o representante o enviadas por correo postal a su domicilio.

6. MODIFICACIÓN, DUPLICADOS Y PRÓRROGAS DE LAS AUTORIZACIONES

No procederá la modificación de la autorización concedida en ningún caso y el interesado podrá obtener tantos duplicados de una resolución favorable como precise, debiendo para ello solicitarlos conforme a lo indicado en el anexo IV.

La tramitación de la prórroga y expedición de la correspondiente autorización se llevará a cabo conforme a lo establecido en el apartado 5 de esta instrucción, enviando a los titulares de las vías, una copia de la autorización que se pretende prorrogar para que informe.

7. COORDINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EXPEDICIÓN Y DEMÁS TRÁMITES RELATIVOS LAS AUTORIZACIONES ESPECIALES A EMS.

La Subdirección General de Gestión de Movilidad (SGGM en adelante) será la encargada de coordinar el procedimiento de expedición de las autorizaciones especiales para los EMS y demás trámites relacionados con éstas. Para ello realizará las siguientes funciones:

- Actualización de los anexos de esta Instrucción, conforme a lo establecido en el articulado de ésta, con el fin de adaptarse a nuevas situaciones de gestión de tráfico y seguridad vial que se vayan planteando.
- Modificación de los apartados de esta Instrucción que contengan disposiciones relativas al procedimiento de expedición para la adaptación del trámite al uso de medios electrónicos, así como la ampliación del plazo máximo de validez establecido en el apartado 3.4.
- Creación y mantenimiento de redes de itinerarios, solicitando los informes generalizados de carreteras al Ministerio de Fomento y Consejerías correspondientes de las CCAA cuando éstas estén compuestas por más de una provincia, así como las de aquellas uniprovinciales cuando así se acuerde con la JPT en cuestión.

  Los informes a entidades locales serán solicitados, en todo caso, por las JPT que corresponda.

Mientras no estén disponibles los medios electrónicos para su gestión, las JPT deberán enviar una copia escaneada de todas las autorizaciones expedidas a los EMS a la SGGM, por correo electrónico, a la cuenta de correo: sgmovilidad@dgt.es

8. ENTRADA EN VIGOR

La presente Instrucción será de aplicación a partir del día siguiente de su firma, lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 11 de abril de 2016

La Directora General de Tráfico



Maria Seguí Gomez

ANEXO I. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

1. SEÑALIZACIÓN

El conjunto deberá disponer de dos señales luminosas V-2 que irán situadas en los extremos superiores de la parte frontal posterior del mismo, así como las señales V-6, de vehículo largo, el distintivo V-23, de señalización de su contorno y demás dispositivos de señalización que el RGV establezca como obligatorios para los vehículos dedicados al transporte de mercancías.

Por vías convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación, llevarán las luces de cruce encendidas o luces de conducción diurna.

2. FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS Y VISIBILIDAD REDUCIDA

Deberán suspender su circulación por carreteras convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación saliendo de la plataforma, cuando existan en el itinerario fenómenos meteorológicos adversos que supongan un riesgo para la circulación y, en todo caso, cuando no exista una visibilidad de 150 m, como mínimo, tanto hacia adelante como hacia atrás o esté activado por la AEMET el aviso meteorológico por riesgo extremo de nivel rojo por viento si el conjunto EMS circula con carga, de nivel naranja si circula sin carga.

3. VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN

La velocidad máxima de circulación será la establecida por el RGC para los vehículos articulados en función del tipo de vía.

No obstante, cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en el artículo 46 del RGC se reducirá en 10 km/h la velocidad máxima fijada en el párrafo anterior para este tipo de conjuntos en función de la vía por la que circule.

4. RECORRIDOS CON PENDIENTES SUPERIORES AL 5%

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento (UE) Nº 1230/2012 de la Comisión de 12 de diciembre de 2012, la potencia mínima exigida al vehículo motriz del conjunto será de 5 Kw por tonelada de masa máxima en carga del conjunto.

No obstante, cuando el EMS vaya a circular durante su viaje por tramos con pendiente y longitud superior a 5% y 1 kilómetro respectivamente y masa total de conjunto excediendo las 42 Toneladas, se exigirá que la potencia mínima del vehículo motriz sea de 6 kw por tonelada. El titular de la autorización especial para EMS deberá garantizar la existencia de al menos un vehículo motriz con esta potencia mínima cuando figure como itinerario de la autorización una red de carreteras.

5. RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN

Respetarán las restricciones a la circulación que la resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación establezca para los vehículos dedicados al transporte de mercancías en general.

6. ADELANTAMIENTO

Cuando circulen por vías de una sola calzada para los dos sentido de la circulación, no podrán adelantar a los vehículos que vayan a más de 45 km/h.

7. COMUNICACIÓN DE VIAJE

Comunicarán a la DGT los viajes realizados, por correo electrónico, indicando el número de autorización que los ampara, fecha y hora de inicio y final, itinerario seguido y longitud del mismo. Se hará una comunicación por itinerario diferenciado en el plazo máximo de una semana desde su realización.

8. GEO-POSICIÓN

Cuando la DGT disponga del servicio y así lo indique la autorización, los EMS enviarán sus datos de geo-posición telemáticamente.

9. CARGA

La carga a transportar deberá ser estibada de forma que se impida un desplazamiento de la misma durante la circulación que comprometa la estabilidad de los conjuntos. La autorización no amparará el transporte de mercancías cuya naturaleza no garantice esta correcta estiba.

La restricción establecida para el transporte de mercancías peligrosas por conjuntos EMS por la Orden PRE/2788/2015 solamente afectará a aquellas cuyo traslado deba realizarse portando los paneles naranja de señalización de peligro reglamentario y/o placas-etiquetas conforme el Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), debiendo respetar, en todo caso, las condiciones y limitaciones establecidas por este Acuerdo para su transporte.

ANEXO II. CRITERIOS GENERALES DE SOLICITUD

El interesado podrá formular su solicitud de una autorización especial para conjunto EMS para una configuración en orden de marcha determinada de módulos e itinerario de acuerdo a los siguientes criterios generales:

1. CONFIGURACIÓN EN ORDEN DE MARCHA

Se hará una solicitud por configuración en orden de marcha concreto con el mismo número de ejes y líneas de ejes y, para una misma posición transversal deberá existir el mismo:

- Tipo de vehículo caracterizado por su criterio de homologación y construcción.
- Tipo de eje y línea de eje.
- Distancias entre líneas de ejes que se encuentren dentro del mismo intervalo, considerando, a estos efectos los siguientes:
  - ✓ Inferior a 1,00 m (d < 1).
  - ✓ Igual o superior a 1,00 m e inferior a 1,30 m (1 ≤ d < 1,30).
  - ✓ Igual o superior a 1,30 m e inferior a 1,80 m (1,30 ≤ d < 1,80).
  - ✓ Igual o superior a 1,80 m (1,80 ≤ d).
- Nº de ruedas y tipo.
- Forma de acoplamiento al siguiente módulo rodante.

Las masas y dimensiones máximas del conjunto y de los módulos individuales serán los establecidos en el anexo IX del RGV para conjunto euro-modular, vehículos a motor, remolques y semirremolques.

La masa en carga mínima autorizada sobre el eje o ejes motores será del 25% de la masa total en carga del conjunto, salvo que el interesado acepte, voluntariamente, participar en un estudio técnico de evaluación sobre circulación de conjuntos euro-modulares, en cuyo caso se le permitirá circular con un porcentaje inferior al 25%, siempre que se garantice, para iniciar el movimiento en pendientes del 8%, una masa por eje sobre el eje motor de 11,5 T.

Los EMS serán capaces de describir por ambos lados una trayectoria circular completa de 360° dentro de un área definida por dos círculos concéntricos cuyos radios exterior e interior sean respectivamente de 12,50 metros y de 5,30 metros, sin que ninguno de los puntos extremos exteriores del vehículo se proyecten fuera de las circunferencias de los círculos.

En caso de que el interesado acepte, voluntariamente, participar en un estudio técnico de evaluación sobre circulación de conjuntos euro-modulares, se le permitirá ampliar el valor de dichos radios exterior e interior hasta el indicado por el propio interesado. De esta circunstancia se dará traslado al titular de la vía que lo deberá tener en cuenta a la hora de emitir el informe vinculante sobre el itinerario solicitado.

2. VEHÍCULOS

Los tipos de vehículos que podrán formar parte de un conjunto EMS deberán corresponderse con alguno de los siguientes:

Clasificación por criterio de construcción (Anexo II RGV)	Descripción	Categoría por criterio de homologación
22	Camión MMA > 12.000 kg	N_3
23	Tracto-camión	N_2 ó N_3
26	Furgón MMA > 12.000 kg	N_3
43	Remolque y semirremolque MMA > 10.000	O_4
65	Máquina de servicios remolcada (1)	O_4

(1) Solamente podrán se admitirán aquellos vehículos que estén destinados específicamente al transporte de mercancías.

Se podrán incluir en una misma solicitud, todas las matrículas que el interesado estime oportuno, siempre y cuando se correspondan a alguno de los tipos definidos para la configuración en orden de marcha solicitada.

Los dollys utilizados como sistemas de acoplamiento serán considerados como un módulo más del conjunto.

3. ITINERARIO

El interesado podrá solicitar todos los tramos de carretera que estime oportunos, identificando exactamente la carretera de que se trate, inicio y final de tramo y provincias de paso.

Cuando se trate de carreteras de una sola calzada y doble sentido de la circulación, habrá de justificar, además, la necesidad de uso, indicando exactamente el punto o lugar en el que inicia o finaliza un viaje o parte del mismo.

Si existieran redes de carreteras, compuestas por un conjunto de carreteras para las cuales, el titular de la vía ha informado favorablemente de manera generalizada, no será necesario que se identifiquen exactamente los tramos de carreteras, salvo que sean de una sola calzada y doble sentido de la circulación.

ANEXO III.- DATOS A FACILITAR EN LA SOLICITUD

Para solicitar una autorización especial para conjunto euro-modular, el interesado deberá facilitar al menos, los siguientes datos:

a) Interesado

- o Nombre y apellidos, razón social o denominación.
- o Nº de documento personal de identificación.
- o Dirección postal completa y, en su caso, otros medios de contacto como teléfono o correo electrónico.
- o Si acepta relacionarse con la administración mediante medios electrónicos.
- o Si acepta participar en estudios técnicos de evaluación sobre circulación de conjuntos euro-modulares.

b) Conjunto en orden de marcha

- o Tipo de vehículos que lo componen y orden de marcha.
- o Potencia real de los vehículos motrices en Kw.
- o Longitud máxima y mínima de cada vehículo.
- o Forma de unión de un vehículo con el siguiente: 5ª rueda o lanza.
- o Nº total de ejes, tipo de eje, línea de eje y suspensión en cada posición.
- o Nº total de ruedas y, en su caso, posición de ruedas gemelas.
- o Longitud máxima y mínima de vía por eje.
- o Nº de ejes motrices y posición.
- o Intervalos de distancia entre líneas de ejes consecutivas.
- o Valores mínimos de los radios exterior e interior de los círculos concéntricos descritos cuando el conjunto describe una trayectoria circular completa de 360º**(1).**

c) Vehículos motrices y no motrices

- o Matrícula, nº de batidor, marca y modelo.

d) Itinerario

- o Denominación de las carreteras de paso, tramo o tramos utilizados de cada carretera, señalando inicio y final del cada uno, provincia a la que pertenece cada tramo.
- o En caso de carreteras de una sola calzada, justificará su inclusión relacionando los puntos o lugares que serán origen o destino de un viaje o parte del mismo, para los que solamente será posible ir, llegar o desplazarse entre ellos por este tipo de vías.

e) Declaración responsable del interesado de que:

- o Se encuentra inscrito en el REAT.

[1] En el caso de que no se indique ningún valor, se tomarán por defecto los valores mínimos establecidos en el RGV.

- Cuenta con permiso expreso para ser incluido en el conjunto euro-modular descrito en la solicitud o contrato de alquiler en vigor en el que figura como arrendatario, en caso de no ser titular del permiso de circulación de algún vehículo motriz.
- El conjunto y los módulos utilizados cumplen con los requisitos establecidos en el apartado 3.2 de esta instrucción.

ANEXO IV.- DOCUMENTACIÓN QUE ACOMPAÑA A LA SOLICITUD

En caso de la solicitud para una nueva autorización, el interesado deberá aportar:

a) Solicitud en impreso oficial disponible en la página web de la DGT debidamente cumplimentada, en el que facilite los datos establecidos en el anexo III de esta instrucción.

b) Justificante de pago de la tasa I.4, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 de la ley de tasas de la Jefatura Central de Tráfico por valor de 19,80 €, según la última modificación de 30 de diciembre de 2014 de dicha ley.

c) Identificación del interesado a través de su NIF, NIE ó CIF.

d) Cuando el interesado presente la solicitud a través de un representante no habilitado en el Registro de Apoderamientos de la DGT, deberá aportar el formulario de otorgamiento de representación debidamente cumplimentado.

En el caso de la solicitud de una prórroga o duplicado, deberá entregarse como documentación:

a) Solicitud en impreso oficial disponible en la página web de la DGT, indicando el tipo de trámite y el número de autorización para la que se está haciendo la solicitud.

b) Si se trata de una prórroga, el interesado tendrá que marcar las correspondientes declaraciones responsables en la solicitud, si no es titular del permiso de circulación de alguno de los vehículos y características técnicas exigidas al conjunto y sus módulos.

c) Justificante de pago de la tasa I.4, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 de la ley de tasas de la Jefatura Central de Tráfico o en su caso, legislación que la sustituya, por valor de 19,80 €, según la última modificación de 30 de diciembre de 2014 de dicha ley.

d) Identificación del interesado a través de su NIF, NIE ó CIF.

e) Cuando el interesado presente la solicitud a través de un representante no habilitado en el Registro de Apoderamientos de la DGT, deberá aportar el formulario de otorgamiento de representación debidamente cumplimentado.

f) Si se trata de una prórroga, una copia original de la autorización que se pretenda prorrogar.

ANEXO V. COMPROBACIÓN DE LOS DATOS APORTADOS EN LA SOLICITUD

- En el impreso de solicitud se comprobará, cuando sea el caso, si el interesado ha marcado los apartados de declaración responsable de que:
  - ✓ El interesado está inscrito en el REAT.
  - ✓ Cuenta con el permiso expreso del titular del vehículo motriz o contrato de arrendamiento en el que figura como arrendatario para la inclusión del mismo en la autorización especial de circulación para EMS.
  - ✓ El conjunto y sus módulos cumplen con los requisitos establecidos en el apartado 3.2 de la instrucción.
- Se comprobará que las matrículas de la solicitud constan dadas de alta en el Registro de Vehículos.
- Si se solicitasen carreteras de una sola calzada y doble sentido de circulación, se comprobará si es la única alternativa de acceso viable para los lugares de origen y destino señalados en la solicitud.

ANEXO VI. MODELO Y CONTENIDO DE LA RESOLUCIÓN ESTIMATORIA

Vista la solicitud de Autorización Especial de Circulación, número **EMSAAAAMMDD/XX/YYYY/Z** para un conjunto euro-modular, en virtud de lo dispuesto por los artículos 5, apartado e), y 6 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, así como el apartado 6 del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre y, teniendo en cuenta que se cumplen todos los requisitos establecidos en este último apartado para permitir la circulación del mencionado conjunto de vehículos **ACUERDO:**

Autorizar temporalmente la puesta en circulación del conjunto en orden de marcha definido y compuesto por los vehículos autorizados conforme a lo siguiente:

- **TITULAR DE LA AUTORIZACIÓN: (…)**
- **CARACTERÍSTICAS DE LA CONFIGURACIÓN EN ORDEN DE MARCHA: (**descritas en anexo**)**
- **VEHÍCULOS AUTORIZADOS: (**Descritos en anexo**)**
- **VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN:** desde (…) hasta (…)
- **VELOCIDAD MÁXIMA DEL CONJUNTO:** La establecida en el Reglamento General de Circulación para vehículos articulados.
- **CARRETERAS Y TRAMOS AUTORIZADOS: (**Descritos en anexo**)**
- **CONDICIONES GENERALES DE CIRCULACIÓN:**

Este conjunto en orden de marcha deberá cumplir en todo momento, lo establecido en los artículos 25 y 26 del Reglamento General de Vehículos para su puesta en circulación, debiendo hacerlo de acuerdo a lo dispuesto normativa reguladora de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la normativa de transporte que le sea de aplicación, prevaleciendo en todo caso, lo contenido en esta autorización.

Deberá respetar las restricciones a la circulación establecidas en la Resolución que anualmente publica la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico y publicada en BOE para los vehículos de mercancías en general que le corresponda por masa.

(…)

- **PRESCRIPCIONES PARTICULARES:**

(Descritas en anexo**)**

Contra este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer RECURSO DE ALZADA, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de su notificación, ante la Directora General de Tráfico conforme a lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

(*LOCALIDAD*), XX DE XXXX DE XXXX

EL JEFE/A PROVINCIAL DE TRÁFICO DE (…)

ANEXO VII. MODELO Y CONTENIDO DE LA RESOLUCIÓN DESESTIMATORIA

Vista la solicitud de Autorización Especial de Circulación, número **EMSAAAAMMDD/XX/YYYY/Z** para un conjunto euro-modular, en virtud de lo dispuesto por los artículos 5, apartado e), y 6 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, así como el apartado 6 del anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre y, teniendo en cuenta que no cumplen condiciones técnicas necesarias para hacer viable la circulación de este conjunto **ACUERDO:**

No conceder la Autorización temporal solicitada para la puesta en circulación del correspondiente conjunto de vehículos debido a que (…)[2]

Contra este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente de su notificación, ante la Directora General de Tráfico, conforme a lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

(*LOCALIDAD*), XX DE XXXX DE XXXX

EL JEFE PROVINCIAL DE (…)

[2] Se consignará según proceda:

- El interesado no está en el Registro de Empresas y Actividad de Transporte del Ministerio de Fomento.
- Ninguno de los vehículos motrices es apto para circular por las vías de uso público/no existen suficientes vehículos no motrices para formar la configuración solicitada.
- Los titulares de las vías solicitadas han emitido informe desfavorable.
- El interesado no ha contestado correctamente a la petición de subsanación realizada por esta Administración con fecha de (…), de acuerdo a lo establecido por el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

ANEXO VIII. PARTICIPACIÓN EN ESTUDIOS DE SEGURIDAD VIAL

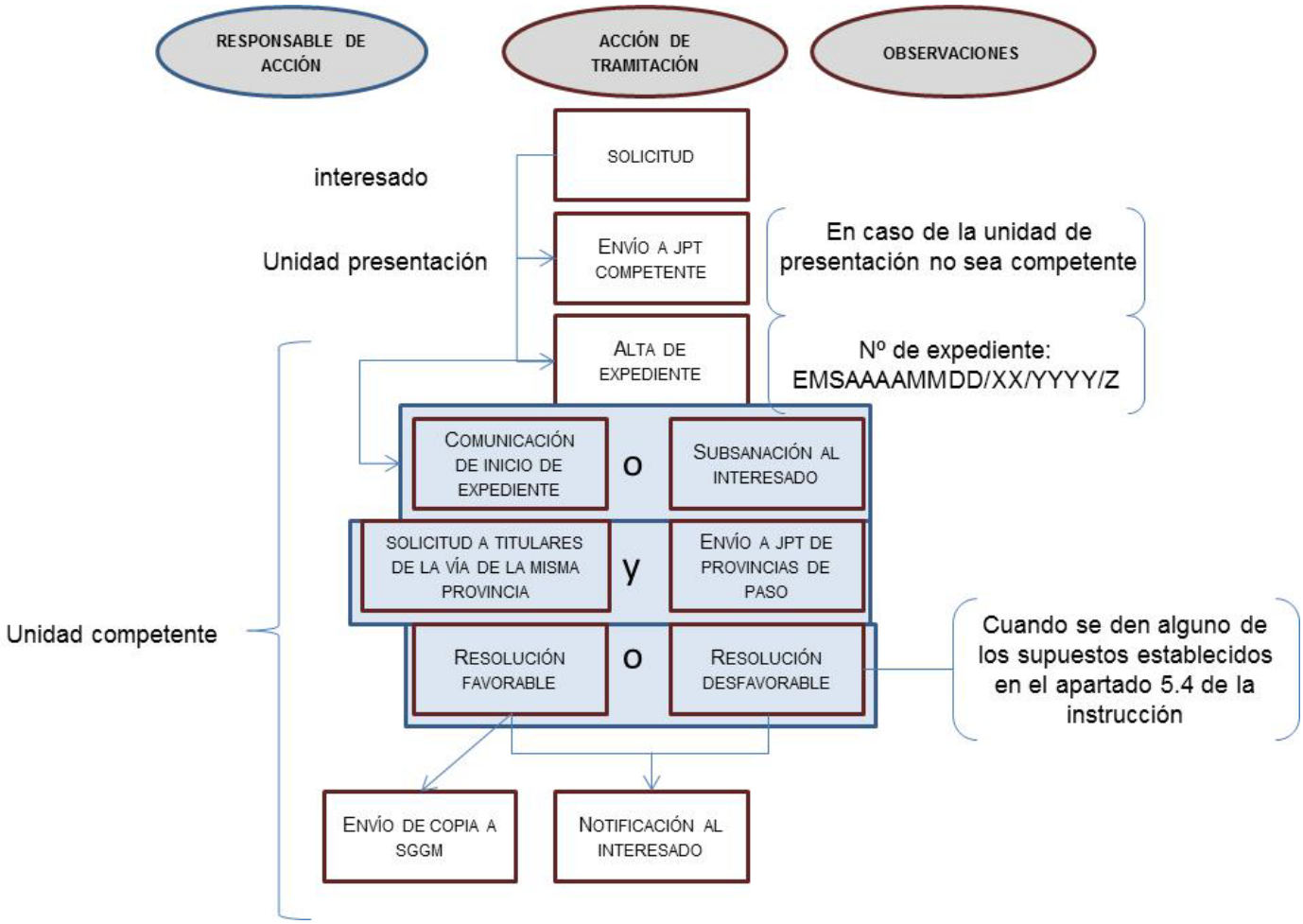
Aquellos interesados que acepten voluntariamente participar en un estudio técnico de evaluación sobre circulación de conjuntos euro-modulares y de circulación deberán comprometerse a colaborar con el instituto de investigación que colabore con la DGT para la realización del estudio de la manera siguiente:

- Facilitar toda la información técnica que se precise sobre los vehículos a motor, remolques y semirremolques utilizados.
- Información referida a rutas seguidas, frecuencia de viajes y demás datos referidos a la movilidad de los conjuntos.
- Acceso a los datos de los tacógrafos.
- Permitir que se les instale en los vehículos un dispositivo de grabación de datos.
- Poner a disposición del instituto conjuntos utilizados en el transporte para la realización de pruebas concretas

Toda la información recabada para los estudios serán tratados de forma anónima y con fines científicos. En ningún caso podrán ser utilizados para procedimientos sancionadores.

La instalación de dispositivos para la recogida de datos específicos se hará respetando la seguridad de los vehículos y será llevada a cargo del instituto de investigación y nunca supondrá ningún coste económico adicional para el interesado.

ANEXO VIX. FLUJO DE TRAMITACIÓN



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCION GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

GM

Asunto: Circulación excepcional de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal.

INSTRUCCIÓN 15/TV-87

El texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece en su artículo 5 apartado n) la competencia del Ministerio del Interior para el cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico; competencia cuyo ejercicio atribuye el artículo 6 al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante).

Los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante) aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la ordenación especial del tráfico por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, así como el establecimiento de limitaciones a la circulación.

Las condiciones meteorológicas adversas tienen una fuerte incidencia en la seguridad vial, disminuyendo la fluidez del tráfico y aumentando el riesgo de accidente. Dentro de estas condiciones adversas tienen especial relevancia la presencia de hielo y nieve en la calzada, que se suelen producir, con mayor intensidad, en determinadas épocas del año y en zonas de alta montaña.

Por ello, los órganos competentes en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deben poner en marcha, con el fin de mantener un nivel de seguridad y fluidez de la circulación adecuada, las medidas de regulación y limitaciones que resulten más oportunas.

En este sentido, existen diversos protocolos a niveles estatal, autonómico y provincial que recogen los procedimientos establecidos para gestionar estos fenómenos de nevadas y hielo en la calzada y coordinar a los distintos organismos con competencia en la materia.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

Por lo que respecta a la DGT, en coordinación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se ha establecido, para aquellas vías donde ejerce sus competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, un código de colores que determina las restricciones y limitaciones a la circulación para cada tipo de vehículo en función de las condiciones de la vía y el estado del tráfico.

Por lo que se refiere a los autobuses, se permite su circulación cuando la calzada empieza a cubrirse de nieve (nivel amarillo), pero no cuando la calzada está cubierta (nivel rojo), a diferencia de lo que sucede con los vehículos ligeros. Esta restricción general resulta suficiente en la mayoría de los casos. Sin embargo, en determinadas zonas de alta montaña la meteorología que sufren provoca que sea frecuente la existencia de nivel rojo de circulación en la época invernal, lo que ocasiona que el transporte escolar y la circulación de autobuses en general se vea seriamente afectada cono elevada frecuencia. Por eso, parece aconsejable, al igual que sucede en otros países con esta climatología, articular un régimen diferenciado de restricciones, para que determinados autobuses, especialmente acondicionados para circular por calzadas nevadas, puedan hacerlo de manera excepcional, conjugando la seguridad con el normal funcionamiento de centros escolares, centros de trabajo, etc.

Además de lo anterior, también resulta necesario que en casos concretos en los que se prolongue de manera sostenida en el tiempo el nivel rojo en este tipo de vías de alta montaña se permita excepcionalmente el paso de determinados vehículos pesados con una masa máxima admisible (MMA) inferior a 7.500 kg (no articulados) que presten servicios de transporte de mercancías esenciales (abastecimiento de alimentos, retirada de basuras, etc.) siempre que reúnan los requisitos técnicos necesarios para circular en condiciones de seguridad.

La presente Instrucción tiene por objeto establecer los requisitos que han de cumplir los autobuses y vehículos pesados para que puedan circular en las vías de alta montaña con nivel rojo, así como determinar la documentación que acredite el cumplimiento de los mismos y procedimiento de obtención.

1. AUTOBUSES

1.1. REQUISITOS

Para poder circular de manera excepcional en tramos o puertos de alta montaña con nivel rojo, el titular del permiso de circulación de un autobús deberá previamente presentar ante la

Dirección General de Tráfico una declaración responsable comunicando que está en disposición de cumplir los siguientes requisitos en relación con el autobús del que sea titular:

- Disponer un juego completo de neumáticos especiales de invierno que:
  - ✓ Estén marcados con el pictograma 3PMSF:



  - ✓ Tengan una profundidad mínima de 4 mm en las ranuras principales de la banda de rodamiento.

- Disponer de cinturón de seguridad en todos los asientos.
- Llevar en lugar visible desde el exterior el distintivo del anexo I
- Estar geoposicionado durante su circulación a través de la aplicación que a tal efecto disponga la DGT.

1.2. PROCEDIMIENTO

1.2.1. SOLICITUD

El interesado deberá comunicar, mediante declaración responsable, que cumple los requisitos establecidos en el apartado 1.1, presentando en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico la documentación a que se hace referencia en el anexo II.

1.2.2. TRAMITACIÓN

La Jefatura Provincial de Tráfico comprobará que se han aportado todos los datos y documentación establecida en el anexo II. Si no fuera así, requerirá al interesado que lo subsane.

Una vez comprobada la correcta adecuación de la documentación, la Jefatura Provincial de Tráfico, entregará al interesado las instrucciones de circulación que serán válidas para un periodo de dos años.

En el Registro de Vehículos se anotará que el autobús en cuestión puede circular por vías con nivel rojo haciendo constar el periodo de validez de las instrucciones de circulación.[1]

1.1.1. FORMATO, MODELO Y CONTENIDO

Las instrucciones emitidas serán de color blanco en formato ISO A4, de 210mm x 297mm conforme al modelo establecido en el anexo III.

1.2. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

Los autobuses que hayan obtenido de la Jefatura Provincial de Tráfico las instrucciones de circulación citadas podrán hacerlo, de manera excepcional, por los tramos o puertos de alta montaña con nivel rojo, siempre que cumplan en cada momento las condiciones establecidas en el apartado 1.1, que, en todo caso, se harán constar expresamente en las instrucciones que se le entreguen.

2. VEHÍCULOS RÍGIDOS DE MÁS DE 3.500 kg Y HASTA 7.500 kg

2.1. MODIFICACIÓN EXCEPCIONAL DE LAS RESTRICCIONES

En el caso de que en determinados tramos de vías persista el nivel rojo o amarillo durante más de 2 días consecutivos, la Jefatura Provincial de Tráfico, con el visto bueno del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil y en coordinación con éste podrá modificar excepcionalmente las restricciones para la circulación por determinadas vías que se encuentren en las anteriores circunstancias.

Esta medida se acordará previa consulta y conformidad expresa del máximo representante del Comité Ejecutivo establecido en el protocolo de coordinación aplicable para el caso de nevadas.

[1] Esta anotación se realizará cuando se habilite en el Registro de Vehículos un campo específico para esta anotación. Hasta ese momento se anotará en el Registro de Vehículos la siguiente incidencia de aviso: *"VIALIDAD INVERNAL INSTRUCCIONES NIVEL ROJO HASTA: DD/MM/AAAA"* y se informará mensualmente al correo sgmovilidad@dgt.es la relación de autobuses a los que se han entregado instrucciones de circulación.

De la modificación excepcional de restricciones se dará información a través de los medios que el protocolo de coordinación de vialidad invernal establezca, así como, en todo caso, mediante los medios propios de difusión de los que disponga la DGT.

A este respecto, la modificación excepcional de restricciones podrá permitir que determinados vehículos rígidos de más de 3.500 kg y menos de 7.500 kg, que realicen servicios de transporte esenciales, puedan circular en vías con nivel rojo y amarillo.

1.3. REQUISITOS

Para poder circular con un vehículo rígido de transporte de mercancías de manera excepcional en las vías que a tal efecto se determinen, se deberán cumplir los requisitos generales que le sean de aplicación, los derivados por razón del transporte a realizar, las prescripciones particulares que puedan determinar los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico y los siguientes:

- El vehículo rígido no tendrá una masa máxima admisible superior a 7.500 kg
- Utilizará cadenas o neumáticos especiales de invierno de conformidad con lo indicado en el punto 5. del anexo VII del Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Las cadenas deberán usarse en el eje de dirección y en al menos un eje motriz.
- Los neumáticos especiales de invierno deberán ir en todas las ruedas y contar con una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodamiento, como mínimo, de 4 mm.
- El vehículo estará geoposicionado durante su circulación a través de la aplicación que a tal efecto disponga la DGT.
- El vehículo circulará sólo en horario diurno, entre la salida y puesta del sol.
- Realizará alguno de los siguientes servicios:
    - Recogida de basuras.
    - Distribución de alimentos.
    - Transporte de fundentes.
    - Grúas de auxilio en carretera.

3.- ACTUALIZACIÓN DE LOS PROTOCOLOS DE COORDINACIÓN PARA EL CASO DE NEVADAS Y DE LA SEÑALIZACIÓN

En aquellas comunidades autónomas o provincias con vías de alta montaña se promoverá la actualización de los correspondientes protocolos de coordinación para el caso de nevadas, al efecto de dar cabida en estos al contenido de la presente Instrucción.

Asimismo, en aquellas vías en las que se encuentre la señal S-21 de indicación general sobre el estado de transitabilidad de un tramo o puerto de montaña, se deberá solicitar al titular de la vía la colocación de un panel complementario S-860 debajo de ésta con la inscripción “Excepto vehículos autorizados”.

4.- COORDINACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad coordinará los procedimientos relativos a la circulación excepcional con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal y, a estos efectos, podrá llevar a cabo las modificaciones que estime oportunas de los anexos y procedimientos administrativos correspondientes con el fin de mejorar la eficacia de la actividad administrativa, especialmente lo referido a la implantación de medios electrónicos.

5.- ENTRADA EN VIGOR

La presenta Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Lo que se comunica para general conocimiento.

Madrid, 1 de diciembre de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO

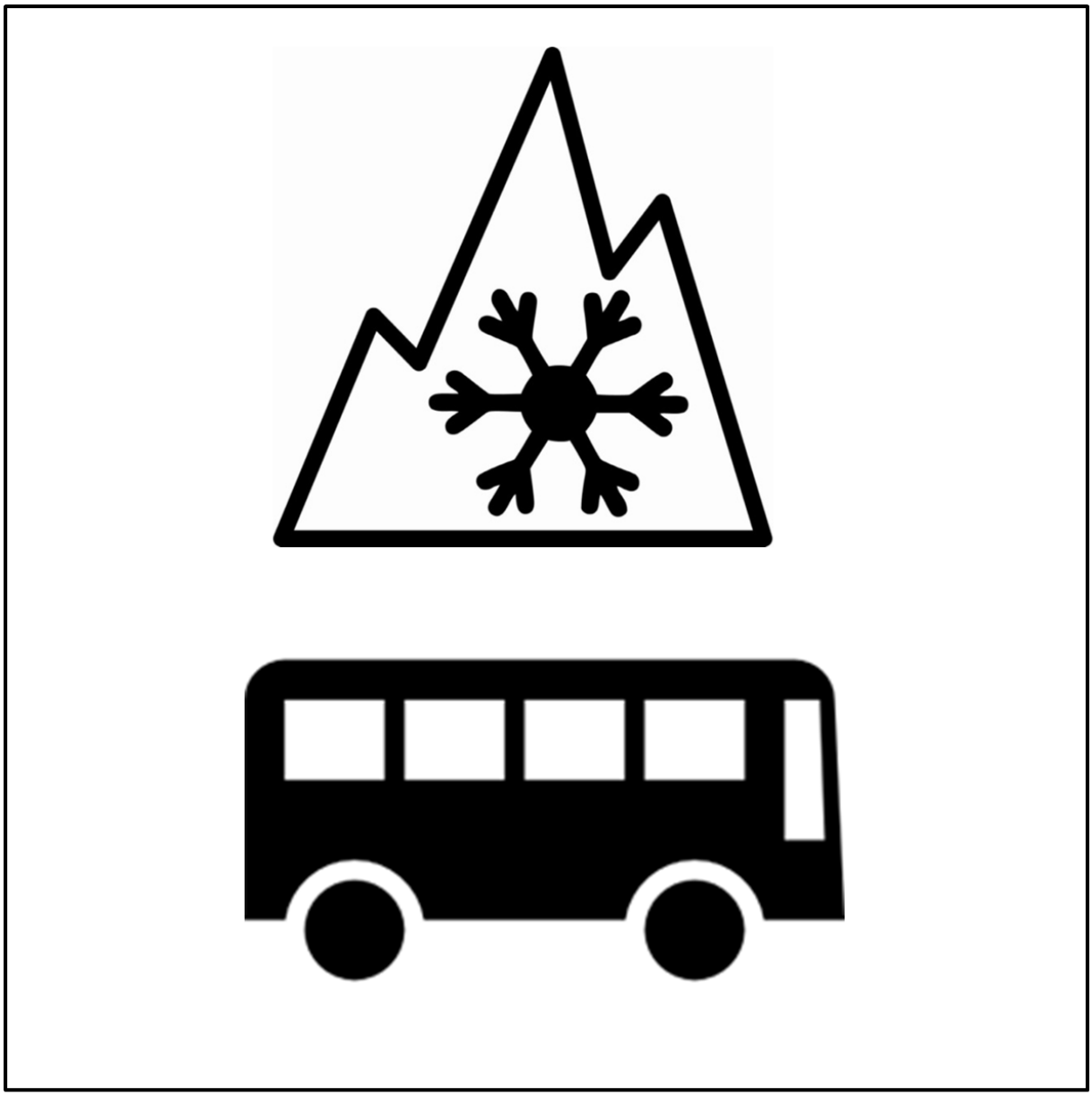


María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO.-

Anexo I. DISTINTIVO IDENTIFICADOR DE AUTOBUSES CON AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA CIRCULAR POR VÍAS CON NIVEL ROJO.

Dimensiones: 16cmx16cm



ANEXO II. FORMULARIO DE COMUNICACIÓN

El interesado en obtener una instrucción de circulación excepcional para la circulación de autobuses por tramos o puertos de alta montaña con nivel rojo deberá presentar en la Jefatura Provincial de Tráfico:

- La solicitud oficial que estará disponible en la página web de la DGT o en las dependencias de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, en la cual facilitará, al menos, los siguientes datos:
  - Identificación del interesado y del vehículo.
  - Declaración responsable de que el autobús del que es titular cumple los requisitos fijados en el apartado 1.1.
- Cuando el interesado presente la solicitud a través de un representante no habilitado en el Registro de Apoderamientos de la DGT, deberá aportar el formulario de otorgamiento de representación debidamente cumplimentado.

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

ANEXO III. MODELO DE INSTRUCCIÓN DE CIRCULACIÓN EXCEPCIONAL

D./DÑA***(nombre y apellidos del interesado)***ha comunicado mediante declaración responsable a la Jefatura Provincial de Tráfico que dispone para el vehículo con matrícula **(…)** del que es titular de:

- Un juego completo para todas las ruedas de neumáticos especiales de invierno que:
  - ✓ Están marcados con el siguiente pictograma 3PMSF: 
  - ✓ La profundidad mínima de las ranuras principales de banda de rodadura es de 4 mm.
- Cinturón de seguridad en todos los asientos.

Así pues, dicho vehículo podrá circular por tramos o puertos de montaña cuando haya sido declarado el nivel rojo por condiciones meteorológicas adversas hasta el próximo **XX de XXXXX de 20XX**, siempre que lo haga conforme a lo siguiente:

- Lleve instalados los anteriormente citados neumáticos, con una profundidad mínima de 4 mm en las ranuras principales de la banda de rodadura.
- Coloque en lugar visible en la parte delantera derecha del parabrisas, el siguiente distintivo con dimensiones 16 cm x 16 cm.



- Envíe telemáticamente los datos de geoposición a través de la aplicación (…)[1].

Localidad, XX de XXXXX de 20XX

EL JEFE PROVINCIAL DE TRÁFICO DE (…)

Fdo.

[1] Esta condición no figurará hasta que la DGT tenga disponible el sistema se seguimiento de geoposición.

GM

Asunto: Tramitación de autorizaciones especiales para el transporte de mercancías en itinerarios afectados por restricciones a la circulación en caso de reconocida urgencia.

INSTRUCCIÓN 15 /TV-82

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) podrá ordenar, por razones de seguridad vial, movilidad y de fluidez de la circulación, restricciones temporales o permanentes a la circulación de ciertos vehículos cuando por razón de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico. Asimismo, también podrán imponerse restricciones temporales o permanentes a la circulación de aquellos vehículos en los que su propia peligrosidad o la de su carga aconsejen su tránsito fuera de horas de gran intensidad de circulación.

Esta competencia está prevista y su ejercicio otorgado a la DGT en los artículos 5, 6 y 16 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo y, desarrollada posteriormente en mayor detalle por el artículo 39 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Las mencionadas restricciones deberán ser publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el Boletín Oficial del Estado (BOE en adelante). Por ello la DGT, para cumplir con este requisito, publica anualmente una resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico.

Los vehículos que pueden verse afectados por las limitaciones a la circulación son, según lo establecido en el artículo 39 del RGC, camiones de masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales, así como vehículos que, en general, no alcancen o no les esté permitido alcanzar la velocidad mínima que pudiera fijarse.

Asimismo, también se podrán determinar restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos cuando debido a su propia peligrosidad o carga transportada sea aconsejable su alejamiento de núcleos urbanos, zonas medioambientalmente sensibles, tramos singulares como puentes o túneles, o su tránsito fuera de horas de gran intensidad.

No obstante, la normativa anteriormente citada también recoge la posibilidad de que, en casos de reconocida urgencia, la DGT pueda conceder autorizaciones especiales para la circulación de vehículos afectados por las restricciones establecidas en su resolución anual de

C/Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid

medidas especiales, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos de restricción.

Así pues, el objeto de la siguiente instrucción es regular el procedimiento de solicitud y expedición de autorizaciones especiales para el transporte urgente de mercancías por itinerarios y períodos objeto de restricción, de acuerdo a lo que hubiera establecido la DGT en su resolución anual publicada en BOE.

Como principal novedad, se introducen medios electrónicos que permiten la presentación de solicitudes y expedición de autorizaciones a través del registro electrónico de la DGT (RELE en adelante) y aportarán una mayor eficiencia y eficacia a la tramitación de este procedimiento. Por este motivo y con el fin de promover su uso entre los usuarios, todas las unidades de la DGT darán prioridad a aquellas peticiones presentadas telemáticamente y darán la información precisa sobre la utilización de estos medios a los solicitantes, conforme a lo estipulado en esta instrucción.

1. CLASES DE AUTORIZACIONES ESPECIALES

Se distinguirán dos clases de autorizaciones especiales:

- Autorizaciones para el transporte urgente de mercancías peligrosas.
- Autorizaciones para el transporte urgente de mercancías en general.

1.1. AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Se otorgarán a vehículos y conjuntos de vehículos de cualquier MMA que deban llevar los paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios, conforme al Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) para el transporte urgente de mercancías peligrosas en itinerarios y períodos objeto de restricciones según lo dispuesto por la DGT en su resolución anual.

La autorización especial emitida solamente amparará la circulación por los itinerarios establecidos para este tipo de transportes en la resolución anual de medidas especiales de tráfico y el artículo 5 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera.

1.2. AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCÍAS EN GENERAL

Se otorgarán a vehículos de más de 7.500 kilogramos de MMA y a conjuntos de vehículos de cualquier MMA que deban transportar mercancías en general, excluidas las peligrosas, por los tramos y durante los días y horas en los que su circulación ha sido restringida según lo establecido en la resolución anual de la DGT por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico.

2. TRAMITACIÓN

La tramitación del expediente de solicitud de autorización especial se llevará a cabo utilizando el módulo TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCIAS de la aplicación.

2.1. SOLICITUD

El solicitante de la autorización especial aportará los datos señalados en el anexo I, pudiendo hacerlo presencialmente en las dependencias de las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) u oficinas locales de las JPT o telemáticamente a través del módulo AUTORIZACIONES PARA TRANSPORTE URGENTE de la aplicación TRAZA y el pago de la tasa IV.5 de acuerdo a lo establecido por el artículo 6 de la Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, legislación equivalente en vigor que sea de aplicación.

La solicitud presencial se hará utilizando los impresos que estarán disponibles en la página web de la Dirección General de Tráfico. En caso de solicitud telemática será preciso que, previamente el interesado haya obtenido un usuario y contraseña de la aplicación que podrá solicitar por correo electrónico en la dirección traza@dgt.es.

Cuando la solicitud se efectúe por medios informáticos, electrónicos o telemáticos, se estará a lo preceptuado y previsto en el RD 1671/2009 de 6 de noviembre por el que se desarrolla parcialmente la ley 11/2007 de 22 de junio de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos (BOE nº 278 del 18 de noviembre).

Cada solicitud podrá hacerse para un período que no supere los 30 días y solamente para un vehículo o conjunto único de vehículos en orden de marcha. También deberá justificar suficientemente la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos de restricción en el apartado correspondiente de la solicitud.

No serán admitidas a trámite aquellas peticiones hechas para un período e itinerario en el que no exista ninguna restricción de circulación. Para facilitar esta comprobación, la página web de la DGT ofrece un servicio de consulta de restricciones para todo el territorio nacional excepto para las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco.

2.2. EXPEDICIÓN

La unidad receptora de una solicitud presencial verificará, en primer lugar, si existe alguna restricción de circulación para el período e itinerario solicitado y si no existiera, no admitirá a trámite la solicitud y no llevará a cabo ninguna acción más salvo informar al interesado. En ningún caso se emitirá ningún certificado o documento equivalente ya que la resolución estableciendo medidas especiales de circulación está publicada en el BOE.

Si procede continuar, la unidad receptora dará de alta el expediente e introducirá los datos en la aplicación TRAZA, comprobando si consta toda la información necesaria para su tramitación, sin entrar a valorar si es adecuada y, en caso de que no fuera suficiente, requerirá al interesado que complete los datos de su solicitud. Posteriormente, si la unidad receptora de la solicitud no fuera la competente para expedir, según lo establecido en el apartado 2.5 de esta instrucción, transferirá el expediente a la que lo sea.

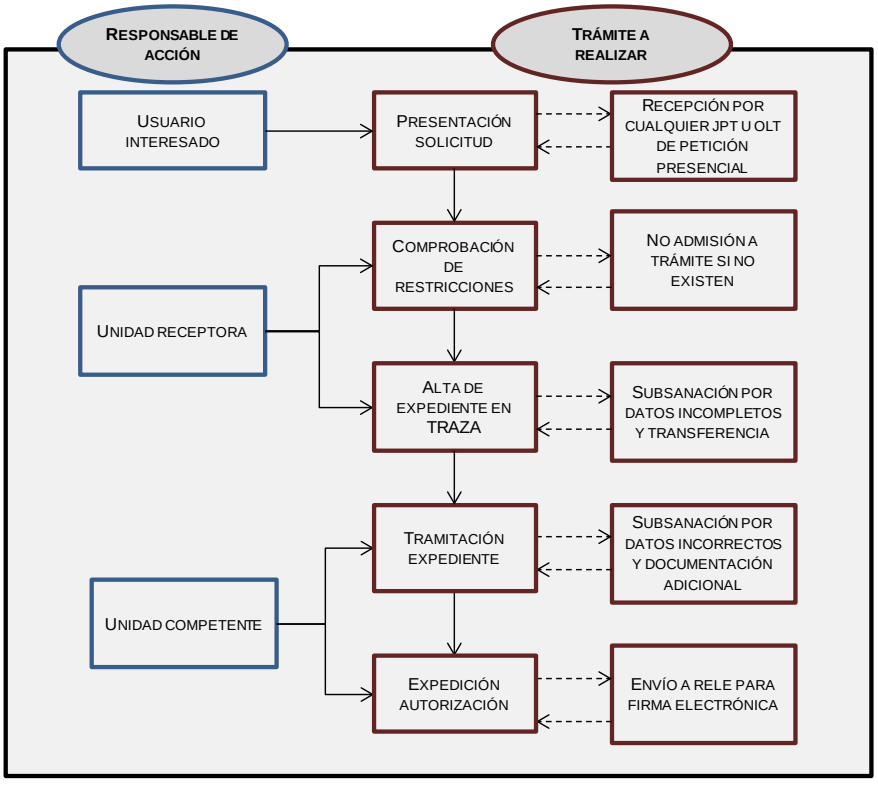
La unidad competente revisará si los datos de la solicitud son correctos y, en su caso, requerirá al interesado que subsane los defectos observados. Asimismo, podrá pedir la documentación adicional que estime oportuna para garantizar y justificar adecuadamente la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos de restricción.

No se solicitará ninguna documentación sobre los vehículos utilizados en el transporte, siendo la aplicación TRAZA, en el caso de los vehículos con matrícula española, la que comprueba automáticamente si están en posesión de permiso de circulación, así como la vigencia de la ficha ITV. En el caso de que estos documentos no estuvieran en vigor, la unidad competente requerirá al interesado la subsanación de datos y no se procederá a la expedición de la autorización hasta que sea reflejada en el Registro de vehículos o el interesado, en el plazo de 10 días, aporte la documentación que la justifique.

En cualquier caso, la validez de la documentación sobre los vehículos utilizados en el transporte, podrá ser comprobada en carretera por los agentes de la autoridad responsable de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico.

Todas las propuestas de resolución, tanto si la solicitud ha sido hecha presencialmente como telemáticamente serán enviadas a RELE, para su firma. Si hubiera sido hecha presencialmente, la resolución correspondiente podrá ser recogida posteriormente por el interesado en cualquier JPT o bien ser enviadas por correo electrónico en caso de que este haya sido facilitado. En ningún caso se enviarán por correo postal.

2.3. ESQUEMA DEL FLUJO DE TRAMITACIÓN



2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

Se consideran motivos que justifican la urgencia de realizar el transporte en períodos y fechas objeto de restricción, entre otros, los siguientes:

- Productos indispensables para el funcionamiento continúo de centros industriales, sanitarios u otros centros servicios.
- Transporte de mercancías peligrosas o perecederas desde puertos, aeropuertos y otros centros de carga/descarga.
- Transporte de materiales o productos indispensables para la realización o celebración de actividades o eventos de marcado interés general, siempre que aquel no hubiera sido posible con mayor antelación debido a la propia naturaleza de la mercancía, actividad o evento o hubieran concurrido circunstancias de difícil previsión o control por los interesados.

2.5. COMPETENCIAS

La expedición de la autorización para transporte urgente de mercancías por itinerarios afectados por restricciones temporales corresponderá a:

- Los servicios centrales de la DGT cuando el itinerario discurra por más de una comunidad autónoma, no computando a estos efectos las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco.
- La JPT de la provincia u oficina local insular donde se inicie el transporte, siempre que el itinerario del mismo se desarrolle íntegramente dentro de su Comunidad Autónoma, aun cuando se trate de un transporte internacional.

2.6. FORMATO, MODELO Y CONTENIDO

El modelo de la autorización será de color blanco en formato ISO DIN A4, de 210mm x 297mm y, en caso de tratarse de una autorización especial para transporte urgente de mercancías peligrosas deberá, además, llevar las letras M P en gris de fondo.

En la autorización se harán constar, al menos, los siguientes datos:

- Nº de expediente.
- Datos del vehículo o vehículos autorizados: matrícula, tipo, marca y modelo
- Materia que transporta.
- Período de validez: Fecha de inicio y fecha fin.
- Origen, destino y descripción del itinerario a seguir.
- Observaciones referidas a condiciones a las que en cada caso deberán sujetarse la circulación de los vehículos.

Además del contenido anterior, también se incluirá la información que se estime conveniente sobre la normativa que ampara su circulación, así como la administrativa que le sea de aplicación.

En el anexo II se incluye un modelo de autorización concedida.

2.7. CONDICIONES DE VALIDEZ

Se otorgarán autorizaciones por un plazo no superior a 30 días, siempre que dentro del mismo haya algún día cuya circulación esté restringida para el período y/o itinerario solicitado.

Procederá denegación de la misma cuando:

- La aplicación TRAZA notifique que el vehículo o vehículos solicitados no disponen de permiso de circulación o ficha ITV en vigor y el interesado no subsane correctamente este defecto.
- El interesado no responda o no lo haga correctamente a la solicitud de subsanación de datos o presentación de documentación adicional.
- No se haya justificado adecuadamente la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.

En anexo III se incluye un modelo de resolución para denegar la autorización para transporte urgente de mercancías.

3. ENTRADA EN VIGOR

Queda derogada la instrucción 01/TV-30 y la presente instrucción será de aplicación a partir del 1 de febrero de 2015.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 19 de enero de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO



María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

ANEXO I.- DATOS A APORTAR PARA LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCÍAS POR ITINERARIOS Y PERÍODOS AFECTADOS POR RESTRICCIONES TEMPORALES.

<table>
<tr><td colspan="8">SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ESPECIAL PARA TRANSPORTE URGENTE</td></tr>
<tr><td rowspan="4">DATOS DEL INTERESADO</td><td colspan="4">Nombre y Apellidos, razón social o denominación</td><td colspan="3">NIF/NIE/CIF</td></tr>
<tr><td colspan="4">Domicilio: vía, calle, plaza, avd, etc</td><td colspan="3">Pk, nº, esc, piso, letra, etc</td></tr>
<tr><td colspan="2">Localidad</td><td colspan="2">Provincia</td><td>CP</td><td colspan="2">País</td></tr>
<tr><td colspan="2">Correo electrónico</td><td>Tlf/fax</td><td colspan="2">Envío autorización por correo electrón.</td><td>Si</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6"></td><td>No</td><td></td></tr>
<tr><td>REPRESENTANTE</td><td colspan="4">Nombre y Apellidos, razón social o denominación</td><td colspan="3">NIF/NIE/CIF</td></tr>
<tr><td rowspan="3">DATOS DE VEHÍCULOS</td><td colspan="4">Matrícula vehículo motriz</td><td colspan="3">Matrícula vehículo no motriz</td></tr>
<tr><td colspan="4">Tipo/Marca/Modelo</td><td colspan="3">Tipo/Marca/Modelo</td></tr>
<tr><td colspan="5" rowspan="3">Materia que transporta</td><td colspan="2">M. Peligrosa</td></tr>
<tr><td>Si</td><td></td></tr>
<tr><td>No</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">DATOS DE ITINERARIO</td><td>Origen</td><td colspan="6">Destino</td></tr>
<tr><td colspan="7">Descripción del itinerario</td></tr>
<tr><td colspan="7"></td></tr>
<tr><td colspan="8">Período solicitado</td></tr>
<tr><td colspan="2">Fecha inicio</td><td colspan="2"></td><td colspan="2">Fecha fin</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="8">Justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos de restricción</td></tr>
<tr><td colspan="8"></td></tr>
</table>

ANEXO II.- MODELO DE AUTORIZACIÓN PARA TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCÍAS.

Vista la solicitud de **AUTORIZACIÓN PARA TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCÍAS**[1]**,** número **MZ**[2]**aaaammdd/XXXXXX,** en itinerario y período afectado por las medidas especiales de regulación de tráfico establecidas por la Dirección General de Tráfico, en virtud lo dispuesto por los artículos 5, apartados k), m) y n) y 16 del 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, así como en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y teniendo en cuenta que, según lo establecido en el apartado quinto de este último precepto, ha quedado suficientemente acreditada la concurrencia de circunstancias que justifican la necesidad ineludible de efectuar el transporte **ACUERDO:**

AUTORIZAR a los vehículos señalados en esta resolución a circular en las fechas, horas y carreteras a que se refiere **el párrafo B.X**[3] **del número primero de la Resolución de 24 de enero de 2014**, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año **2014**[4], en conformidad a lo siguiente:

- **DATOS DE LOS VEHÍCULOS**[5]**:**
  - **Matrícula** (…), **tipo** (…), **marca** (…), **modelo** (…)
  - (…)
- **MATERIA QUE TRANSPORTA**: (…)
- **ITINERARIO: origen** (…) **y destino** (…).
- **DESCRIPCIÓN**: (…)
- **PERÍODO DE VALIDEZ: fecha inicio** dd/mm/aaaa, **fecha fin** dd/mm/aaaa
- **LAS FECHAS Y HORAS RESTRINGIDAS PARA ESE PERÍODO E ITINERARIO:** (…)
- **OBSERVACIONES**: (…)

Los desplazamientos serán realizados, en todo caso, teniendo en cuenta lo determinado en el párrafo B.2.2 de la Resolución de 24 de enero de 2014 anteriormente citada[6]. La circulación de estos vehículos, salvo por lo contenido en esta autorización, estará sometida en todo momento al cumplimiento de lo dispuesto por la normativa reguladora del tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como demás legislación de transporte que sea de aplicación.

Contra este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente de su notificación, ante el Ministerio de Interior, conforme a lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Localidad, XX de XXXX de XXXX

EL JEFE PROVINCIAL DE TRÁFICO Ó JEFE DE ÁREA DE AUTORIZACIONES ESPECIALES.

[1] Llevará marca de agua M P en gris de fondo si se trata de transporte de mercancías peligrosas.
[2] G en caso de mercancías en general y P si se trata de mercancías peligrosas.
[3] B.1 en caso de MG y B.2 si se trata de MP.
[4] Referencia que varía anualmente, cuando aprueba una nueva resolución.
[5] Solamente se harán constar los vehículos autorizados.
[6] Solamente para transporte de MP.

ANEXO III.- MODELO DE RESOLUCIÓN PARA DENEGAR LA AUTORIZACIÓN PARA TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCÍAS.

Vista la solicitud de **AUTORIZACIÓN PARA TRANSPORTE URGENTE DE MERCANCÍAS,** número **MZaaaammdd/XXXXXX,** en itinerario y período afectado por las medidas especiales de regulación de tráfico establecidas por la Dirección General de Tráfico, en virtud lo dispuesto por los artículos 5, apartados k), m) y n) y 16 del 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, así como en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre **ACUERDO:**

NO CONCEDER A LA AUTORIZACIÓN solicitada para transporte urgente de mercancías debido a que (…)[i]

Contra este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente de su notificación, ante el Ministerio de Interior, conforme a lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Localidad, XX de XXXX de XXXX

EL JEFE PROVINCIAL DE TRÁFICO Ó JEFE DE ÁREA DE AUTORIZACIONES ESPECIALES.

[i] Se consignará, según sea oportuno:

1. El vehículo con matrícula **(…)** carece del permiso de circulación que, según lo establecido en los artículos 61 y 62 del 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, necesita para poder circular.
2. El vehículo con matrícula (…) no se ha sometido a la inspección técnica periódica que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 10 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, es obligatoria para los vehículos matriculados o puestos en circulación.
3. El interesado no ha respondido correctamente a la petición de subsanación y mejora de su solicitud, de acuerdo a lo establecido por el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.
4. No se ha justificado adecuadamente la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por el itinerario y en período objeto de restricción, tal y como es exigido en el punto 5 del artículo 39 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

1.D. Normativa sobre otras autorizaciones especiales

Asunto: Tramitación, gestión y traza de pruebas o ensayos de investigación realizados en los vehículos y/o en la vía por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales

Instrucción 10/TV- 66

El R.D. 2822/1998, de 23 de Diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (en adelante RGV), otorga a la Dirección General de Tráfico, en su artículo 47.1, la facultad para la concesión de autorizaciones especiales para la realización de pruebas o ensayos de investigación extraordinarios, realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales, que sean titulares de permisos temporales de empresa.

Estas pruebas o ensayos de investigación, van generalmente orientados al estudio y monitorización de parámetros tanto de los propios vehículos, como de los conductores, como de la vía por la que se circula y su finalidad es, en la mayor parte de los casos, el desarrollo e implantación de sistemas de seguridad avanzada intravehículares, intervehículares y entre el vehículo y la infraestructura, tal y como esta previsto en el Plan Nacional de Consolidación de los Sistemas Inteligentes aplicados al Tráfico.

La presente Instrucción establece el alcance de estas autorizaciones temporales, los procedimientos para la tramitación y concesión de las mismas, así como las medidas que se deberán adoptar para el adecuado seguimiento y traza del vehículo por parte de la Dirección General de Tráfico.

1.- Vehículo de pruebas o ensayos

Se considera vehículo de pruebas o ensayos (en adelante **"vehículo FV"**), todo vehículo automotriz o remolcado, generalmente equipado con sistemas inteligentes aplicados al tráfico para el estudio y monitorización de parámetros tanto del propio vehículo, como de los conductores, como de la vía por la que circula.

2.- Alcance de la autorización

Las autorizaciones para realizar pruebas o ensayos de investigación extraordinarios permitirán, conforme establece el artículo 47.1.a) y b), del RGV, realizar excepcionalmente ensayos en vías interurbanas para los que sea necesario sobrepasar las limitaciones **genéricas** de velocidad, según el tipo de vía, fijándose en la propia autorización la velocidad máxima a desarrollar, que no podrá ser superior a 30 kilómetros por hora sobre la normalmente autorizada para la vía y el vehículo de que se trate, salvo que la prueba se desarrolle en una vía cerrada al tráfico.

Las pruebas o ensayos autorizados que impliquen sobrepasar los límites de velocidad establecidos **no podrán efectuarse por vías urbanas, travesías y tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad** y deberán cumplirse cuantas limitaciones concretas vengan impuestas por razones de peligro u otras circunstancias que estén reflejadas en las señales correspondientes, así como las normas sobre adecuación y reducción de la velocidad previstas en el Reglamento General de Circulación.

Los vehículos amparados por esta autorización podrán circular por todo el territorio nacional y transportar la carga, equipamiento y los dispositivos imprescindibles para la para la realización de la prueba o ensayo.

3.- Presentación de las solicitudes

Los interesados dirigirán a la Dirección General de Tráfico, una solicitud que será presentada en el Registro Central de sus Servicios Centrales, en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico u Oficina Local de Tráfico, así como en cualquiera de los registros contemplados en el artículo 2 del R.D. 772/1999, de 7 de mayo, con un **plazo mínimo de 72 horas** de antelación al inicio de la primera circulación que se pretenda realizar, conforme al artículo 47.5 del RGV.

La solicitud de autorización para realizar pruebas o ensayos responderá a un **modelo oficial** que se encontrará disponible en la intranet corporativa y en Internet (www.dgt.es) y contendrá la siguiente información:

a) Nombre, CIF y domicilio de la empresa.

b) Nombre, DNI de la persona responsable de los trabajos de ensayo y pruebas designada por la empresa.

c) Croquis acotado del vehículo con expresión de su masa y dimensiones y fotografías en alzado y perfil. Si para la prueba o ensayo se requiriera la circulación de un conjunto de vehículos formado por un vehículo tractor y uno remolcado (conjunto en orden de marcha), se aportará para cada uno de ellos lo referido anteriormente, así como croquis y fotografías del conjunto en orden de marcha.

d) Régimen de tenencia del vehículo FV (propiedad, arrendamiento, leasing etc.).

e) Identificación de la marca, modelo y número de serie del sistema de seguimiento de vehículos (“tracking”), que estará activo durante la realización de la prueba o ensayo. Identificación de tarjeta SIM que realizará la transmisión de datos, así como su número de teléfono y PIN.

f) Descripción detallada del ensayo o prueba donde se identifique claramente qué se somete a prueba o ensayo (vehículo, conductor o vía), así como los parámetros a monitorizar, medir y estudiar.

g) Itinerario mediante la identificación de las vías por la que se pretende circular y

duración del ensayo. Para las pruebas o ensayos que impliquen paradas en la vía, o circulación por encima de los límites genéricos de velocidad en función de la vía o por debajo de la mitad de esa velocidad, se precisará un **rutómetro** que detallará el itinerario, identificando los puntos kilométricos de origen y destino de cada una de las vías por la que se pretende circular, los puntos kilométricos en los que se efectuarán las paradas o se circulará sobrepasando los límites genéricos de velocidad o por debajo de la mitad de ese límite, así como la fecha y hora probable de paso por cada uno de ellos.

Conforme a lo establecido en el párrafo primero del artículo 47.2 del RGV, a la solicitud se acompañarán los documentos previstos en el anexo XVII del RGV:

-Tasa por el importe legalmente establecido (tasa 1.4)

-Documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A), números 1º y 3º, del anexo XIII del RGV, sobre matriculación.

-Acreditar estar en posesión previa del permiso temporal de empresa.

-Justificación de la necesidad de la petición.

Respecto de este último documento justificativo de la necesidad de la petición, se considera necesaria la presentación de una **memoria** que contendrá, al menos, la siguiente información:

- Nombre o nombres comerciales de los equipos técnicos de medición y sucinta descripción de sus funciones
- Objetivo de la prueba o ensayo, con indicación, en su caso, de la necesidad y objeto de efectuar paradas o de circular por encima de los límites genéricos de velocidad o por debajo de la mitad de esta.
- Mapa-croquis del recorrido que resuma el rutómetro con indicación de los puntos kilométricos en los que, en su caso, se efectuarán paradas o se incumplirán normas relativas a límites de velocidad.
- Condiciones que se consideran necesarias para la celebración de la prueba, así como propuestas dirigidas a garantizar la movilidad y la seguridad vial durante su desarrollo.
- Justificante de que las operaciones de ensayo y prueba no darán lugar a un deterioro en la integridad de infraestructura y superinfraestructura vial.
- Descripción de la función del equipo de medición
- Identificación de si el vehículo en que se va a realizar la prueba es autopropulsado o remolcado

4.- Tramitación

La tramitación de estas autorizaciones corresponderá al Área de Autorizaciones Especiales de Circulación, de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad, la cual, sin perjuicio de la posibilidad de subsanación y mejora de aquellas solicitudes que a juicio de esta Unidad no reúnan los requisitos exigidos, prevista en el artículo 71.1 de la Ley 30/1992, de RJAP y del PAC concederá, si procede, previo informe de la Comunidad Autónoma que tenga transferidas competencias de ejecución en materia de regulación del tráfico, la correspondiente autorización, según lo preceptuado en el párrafo segundo, del artículo 47.2 del RGV.

A todos los expedientes les será asignado por la referida Unidad un número compuesto por las iniciales FV, seguidas de la fecha de presentación de la solicitud y del número de orden que corresponda a la misma (ejemplo: FV20080505/01).

Cuando las pruebas o ensayos requieran rutómetro, la Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad solicitará **informe de viabilidad**, a las Jefaturas Provinciales de Tráfico o Locales de Ceuta y Melilla, por las que discurra el itinerario, según modelo que se encontrará disponible en la intranet corporativa.

En los casos en los que el recorrido de la prueba implique la circulación por una Comunidad Autónoma que tenga transferidas competencias de ejecución en materia de regulación de tráfico, se solicitará **informe preceptivo** a esa Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo previsto en el artículo 47.2 del RGV, **notificándose al interesado que ha sido cursada dicha solicitud así como la suspensión del procedimiento hasta tanto se reciba el informe solicitado**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.5.c) de la Ley 30/1992, de RJAP y del PAC, empleándose para ambos trámites modelos que se encontrarán disponibles en la intranet corporativa.

Cuando la solicitud se efectúe por medios informáticos, electrónicos o telemáticos, se estará a lo previsto en los RR.DD. 263/1996, de 16 de febrero (BOE n° 52, de 28 del mismo) y 772/1999, de 7 de mayo (ya citado), modificados ambos por el R.D 209/2003, de 21 de febrero (BOE n°51, del 28 del mismo).

El **plazo máximo para dictar la resolución** será de **tres meses** contados desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, competente para su tramitación, conforme al artículo 42.3 de la Ley 30/1992, de RJAP y del PAC, sin perjuicio de las ya citadas causas de posible **suspensión** de dicho plazo, cuando sea preciso requerir al interesado para subsanar deficiencias o aportar documentos o elementos de juicio necesarios o cuando sea preciso solicitar informes preceptivos y determinantes del contenido de la resolución, en los términos previstos en el artículo 42.5 de la citada ley.

5.- Resolución

La resolución concediendo o denegando la autorización especial solicitada será dictada por el Director General de Tráfico.

En la Autorización que se conceda deberá constar el tipo de ensayo a

realizar, su itinerario, y demás condiciones en que deba desarrollarse, entre ellas, con carácter general, se hará constar la obligación de instalar en el vehículo FV un sistema de seguimiento de vehículos ("tracking"). Excepcionalmente, cuando ello no fuera posible, el titular de la autorización quedará obligado a dar cuenta, con 24 horas de antelación al momento de la partida del vehículo FV, al Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de la provincia de partida y al correspondiente Centro de Gestión de la Dirección General de Tráfico, lo que, en su caso, también se hará constar en la autorización. Así mismo se harán constar en la autorización aquellas condiciones o prescripciones técnicas que figuren en los informes emitidos.

De la resolución notificada al interesado se enviará copia a las Jefaturas Provinciales afectadas por la celebración de la prueba o ensayo y a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, así como al Gobierno Vasco o al Servicio Catalán de Tráfico, cuando sea procedente. Cuando las pruebas o ensayos requieran rutómetro, las Jefaturas Provinciales informarán a los Ayuntamiento afectados por la ruta indicada en el rutómetro de la términos de la autorización expedida.

Cuando alguno de los informes preceptivos sea negativo, no sea emitido por inactividad del órgano competente, o cuando por condiciones de circulación y seguridad vial se estime necesario, se dictará resolución denegatoria, debidamente motivada.

Sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa (art. 42.1 de la Ley 30/1992, de RJAP y del PAC), transcurrido el plazo máximo legal para ello sin que hubiere recaído resolución, el solicitante podrá considerar **desestimada su solicitud por silencio administrativo negativo**, por ser este uno de los procedimientos especiales a los que se refiere el apartado 2º, de la disposición adicional 29ª, de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, encontrándose expresamente recogido en el anexo 2 de dicha disposición.

Contra la resolución dictada cabe interponer Recurso de Alzada ante el Ministro del Interior, en los términos previstos en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992.

Lo que se comunica para general conocimiento.

Madrid, 26 de abril de 2009

EL DIRECTOR GENERAL



Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

2.A. INSTRUCCIÓN

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

INSTRUCCIÓN PROT-MOV 2023/17
Procedimiento de actuación ante daños materiales producidos en el equipamiento ITS de la Dirección General de Tráfico

1.- Introducción

Los accidentes de tráfico o incidentes en la vía pueden conllevar daños en el equipamiento de la carretera, no solo en los elementos viarios que gestiona y son de competencia del titular de la vía, sino también en elementos cuya gestión está asignada a la Dirección General de Tráfico (DGT).

Es también posible que estos accidentes de tráfico o incidentes en la vía se hayan producido tras la comisión de una infracción de tráfico, por lo que de acuerdo con lo establecido en el artículo 28.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, será compatible la satisfacción de las responsabilidades administrativas que se deriven de la comisión de una infracción con la exigencia al infractor de la reposición de la situación alterada por el mismo a su estado originario, así como la indemnización por los daños y perjuicios causados, que será determinada y exigida por el órgano al que corresponda el ejercicio de la potestad sancionadora. De no satisfacerse la indemnización en el plazo que al efecto se determine en función de su cuantía, se procederá en la forma prevista en el artículo 101 de la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que se refiere al apremio sobre el patrimonio.

Los Sistemas Inteligentes de Transporte o ITS (Intelligent Transport Systems) son todas aquellas aplicaciones avanzadas que, sin incluir la inteligencia como tal, proporcionan servicios innovadores en relación con los diferentes modos de transporte y la gestión del tráfico, y permiten a los distintos usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, más coordinado y "más inteligente" de las redes de transporte.

En el equipamiento ITS se incluyen, entre otros, cámaras de CCTV (Circuito Cerrado de Televisión), paneles de mensajería variable, lectores de matrículas, detectores, estaciones meteorológicas, cinemómetros etc., así como todo el soporte necesario para que estos equipos funcionen.

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Con esta Instrucción se establece el procedimiento que permitirá restituir a su estado original cualquier equipo que se haya visto afectado por cualquier incidente en la vía por causas ajenas a la Dirección General de Tráfico.

2.- Actuaciones previas

Una vez conocida la incidencia en el equipamiento de carretera por parte de las brigadas de mantenimiento de la zona de la empresa adjudicataria del contrato de mantenimiento ITS, se realizarán los siguientes pasos:

- Se acudirá al lugar del incidente y se realizará informe detallado con fotografías del incidente y de los equipos dañados, en condiciones de seguridad para el resto de usuarios, incluyendo mediciones justificadas de todos los equipos que se hayan visto afectados, dando traslado de lo sucedido al Director del Centro de Gestión y al Director del contrato de ITS, si no fueran ambos la misma persona, así como al Jefe Provincial de Tráfico a cuya circunscripción territorial corresponde el daño ocasionado.

- Si la situación en la que ha quedado el equipamiento pudiera revestir algún tipo de peligro para la seguridad vial o de las personas que pudieran transitar por la zona, el Director del contrato de mantenimiento ITS ordenará su retirada. En caso de que se perciba un peligro inminente la retirada será llevada cabo por los primeros operarios intervinientes, sin dilación alguna.

- Se valorará la necesidad de realizar un informe pericial de estructuras por un especialista titulado para asegurar que tanto la estructura metálica como la cimentación no se han visto sometidos a solicitaciones no previstas y que posteriormente puedan generar un problema de servicio y durabilidad a largo plazo.

- Se recabará información sobre la existencia de atestado por parte de la autoridad encargada de la vigilancia de tráfico para conseguir la identificación de los vehículos y personas implicadas en el incidente y su respectiva póliza de seguro.

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- Se preparará un presupuesto de reposición de los elementos afectados, que será firmado por la contrata de mantenimiento y por el Director del contrato de mantenimiento ITS.

Con esta documentación se confeccionará un expediente al que se asignará un número (RD/ITS/COD.PROVINCIA/ AÑO/Nº Secuencial) que servirá de referencia en todas las actuaciones posteriores entre las cuales se incluirían: escrito de reclamación de daños, comunicación a la Subdirección Adjunta de Gestión Económica, eventual denuncia ante la Guardia Civil, oficio de remisión a la Abogacía del Estado, actos del procedimiento de reclamación por vía administrativa, etc.

3.- Procedimiento de reclamación por vía amistosa

La reclamación de los daños se hará, en primer lugar, por la vía amistosa, tanto si los daños causados tienen su origen en una infracción administrativa, como en el caso de que no se haya cometido ninguna infracción.

De dicha reclamación se informará a la Subdirección Adjunta de Gestión Económica citando el número de expediente, con objeto de que por dicha Unidad se pueda establecer un seguimiento de la reclamación, y un control de pagos.

El Director del contrato de mantenimiento ITS contactará con la persona responsable del daño[1] y/o, en su caso, con la compañía aseguradora informando sobre el hecho acaecido y proponiendo a la persona responsable del daño y/o a la empresa aseguradora que satisfaga a la DGT el importe de los daños sufridos en el equipamiento ITS, así como los gastos y otros perjuicios que correspondan según establece la normativa aplicable o, en su caso, realice la reparación o reposición de los elementos deteriorados, en un plazo consensuado por ambas partes y con las especificaciones técnicas que se le facilitarán desde la DGT para realizar una buena ejecución.

[1] Cuando los daños pudieran causarlos menores, personas con discapacidad o personas que pertenecen a empresas y que por el uso de vehículos susceptibles de causar daños han de responder las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos. Según el art. 1.3 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, además de la persona causante del daño o la compañía aseguradora también puede tener que contactarse con el propietario no conductor que legalmente podría ser el responsable cuando tuviera determinadas relaciones con el conductor reguladas en el art. 1903 del Código Civil o el 120.5 del Código Penal. El art. 1903 del CC determina que “La obligación que impone el artículo anterior es exigible no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder.

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

En el caso de que se considerara urgente por motivos de la seguridad vial y gestión del tráfico la reparación del daño, se repararán de forma inmediata los daños ocasionados por la contrata de mantenimiento ITS y posteriormente se iniciará un procedimiento de reclamación contra la persona responsable del daño y/o la compañía aseguradora para reclamar el importe de los daños y su ingreso en la cuenta del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Como ejemplo de comunicación inicial se adjunta el Anexo I.

4. Reclamación por la vía judicial civil.

De no aceptarse esta solución convencional, se acudiría a la vía judicial civil mediante la representación de la Abogacía del Estado, salvo que los daños se hayan producido como consecuencia de una infracción de tráfico en cuyo caso se acudirá a la reclamación por vía administrativa según el apartado 5 de esta instrucción.

Con carácter previo a la presentación de la demanda judicial civil por la Abogacía del Estado, la contrata de mantenimiento del equipamiento ITS de la zona, formulará denuncia ante la Guardia Civil indicando con detalle los equipos que han sido afectados por el incidente y el número de atestado policial si lo hubiere.

El expediente completo con toda la documentación relativa al incidente, incluyendo el atestado policial y la denuncia ante la autoridad se pondrá a disposición de la Abogacía del Estado de la provincia en que haya tenido lugar el incidente para que se pueda ejercer la acción judicial.

5.- Procedimiento de reclamación por vía administrativa

En el caso de que los daños producidos en los bienes de DGT sean a causa de una infracción de tráfico, y la vía amistosa no haya terminado con la reparación del daño, se podrá vincular el procedimiento sancionador por la infracción cometida que ha tenido como consecuencia los daños que se han producido, con la reclamación de los daños, siendo posible incluso la determinación en la resolución sancionadora de la cuantía de la indemnización a cargo del infractor.

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

No obstante, siendo que en la mayoría de los casos será difícil tener una valoración de los daños en el momento en que se inicia el procedimiento sancionador, se acudirá a la tramitación del procedimiento complementario fijado en el artículo 90.4 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC): *"Cuando las conductas sancionadas hubieran causado daños o perjuicios a las Administraciones y la cuantía destinada a indemnizar estos daños no hubiera quedado determinada en el expediente, se fijará mediante un procedimiento complementario, cuya resolución será inmediatamente ejecutiva. Este procedimiento será susceptible de terminación convencional, pero ni ésta ni la aceptación por el infractor de la resolución que pudiera recaer implicarán el reconocimiento voluntario de su responsabilidad. La resolución del procedimiento pondrá fin a la vía administrativa".*

Asimismo, el artículo 77, letra r), del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, , tipifica como infracción muy grave cuando no sea constitutiva de delito "Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado"

Firme la sanción, el procedimiento se iniciaría mediante acuerdo del órgano competente. El órgano competente será el Director del contrato de mantenimiento ITS.

En este acuerdo de iniciación se informará que el plazo máximo para resolver es de tres meses, así como que si no se resuelve en dicho plazo se producirá la caducidad del procedimiento con el consiguiente archivo de las actuaciones. Este acuerdo iniciará el mencionado procedimiento y deberá ser notificado al interesado, que ha sido sancionado en firme y, en su caso, a su compañía aseguradora, iniciándose la instrucción del procedimiento, durante el cual se podrán formular alegaciones, aportar pruebas y solicitar informes. La instrucción de este procedimiento complementario corresponderá al Centro de Gestión de Tráfico competente por razón del territorio. Si procede, se pondrá de manifiesto a los interesados, concediéndoles el trámite de audiencia para que puedan formular alegaciones por un periodo de entre 10 y 15 días. Evacuado este trámite de audiencia, se redactará la correspondiente resolución, que se notificará a los interesados y será inmediatamente ejecutiva, si bien contra la misma cabrá interponer recurso potestativo de reposición ante el Jefe

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Provincial de Tráfico que corresponda como órgano competente para resolver de acuerdo con lo establecido en el artículo 28.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público

El modelo de acuerdo de inicio se acompaña como ANEXO II.

El modelo de resolución se acompaña como ANEXO III

De no producirse el abono de la reparación por los daños causados en el equipamiento ITS, se acudirá al procedimiento de apremio de conformidad con lo establecido en el artículo 101 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, mediante el envío de la resolución a la AEAT interesando el inicio del procedimiento.

6.- Abono de las cantidades en concepto de daño causado al equipamiento ITS

Las cantidades a percibir por la Dirección General de Tráfico en concepto de daños causados al equipamiento ITS se abonarán a la DGT mediante ingreso en la cuenta del Banco de España 71900000012002000045 76, en el plazo de 15 días naturales desde la notificación indicando en el asunto *"Reparación daños equipamientos ITS de la DGT Expediente número……".*

Madrid, a fecha de la firma electrónica
El DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

ANEXO I: CON REPARACIÓN

DGT
Dirección General de Tráfico

Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología
Centro de Gestión de Tráfico del XXXX

O F I C I O

S/Ref.:

N/Ref..:

Fecha:

Asunto: Notificación de daños en equipamiento de DGT

Destinatario: Compañía aseguradora
XXXXXX/CAUSANTE DAÑO

Ubicación:

Carretera:	**Plataforma:**
P.K.	**Margen:**
Tramo: (Urbano/interurbano)	**Zona**: Dominio público
Término municipal:	

Según parte recibido en este Centro de Gestión de Tráfico **del XXXXXX**, con fecha XX/XX/XXXX se han causado daños en la ubicación arriba indicada debido a un incidente o accidente de circulación del vehículo XXXX-XXX y **(EN EL CASO QUE PROCEDA)** en el que nos consta está asegurado por su compañía de seguros. Asimismo, consta sanción firme en vía administrativa impuesta en expediente_____

Se informa que por haberse considerado urgente la reparación de los equipos afectados, se procedió de forma inmediata a la reposición de los mismos a su estado originario, en aras a restablecer la seguridad vial en el menor tiempo posible.

El importe de las reparaciones efectuadas asciende a la cantidad de XXX,XX€, según se detalla en el documento adjunto, lo que se notifica a efectos de que en el plazo de quince (15) días hábiles a partir del siguiente a la recepción de esta notificación, presente por escrito las alegaciones que en su defensa estime conveniente, con aportación o proposición de las pruebas que considere más oportunas, o proceda al pago de los daños ocasionados.

El importe relativo a la reparación de daños causados se deberá ingresar en la cuenta del Banco de España 7190000001200200004576, en el plazo de 15 días naturales desde la notificación indicando en el asunto “Reparación daños equipamientos ITS de la DGT Expediente ……

EL DIRECTOR DEL CONTRATO DE MANTENIMIENTO ITS

Fdo: XXXXXXXXXXXXXXX

sgmovilidad@dgt.es

Josefa Valcárcel nº 44
28071 Madrid
TEL.L 913 018 280

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

ANEXO I: SIN REPARACIÓN

DGT
Dirección General de Tráfico

Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología
Centro de Gestión de Tráfico del XXXX

O F I C I O

S/Ref.:

N/Ref..:

Fecha:

Asunto: Notificación de daños en equipamiento de DGT

Destinatario: Compañía aseguradora
XXXXXX/CAUSANTE DAÑO

Ubicación:

Carretera:	**Plataforma:**
P.K.	**Margen:**
Tramo: (Urbano/interurbano)	**Zona**: Dominio público
Término municipal:	

Según parte recibido en este Centro de Gestión de Tráfico **del XXXXXX**, con fecha XX/XX/XXXX se han causado daños en la ubicación arriba indicada debido a un incidente o accidente de circulación del vehículo XXXX-XXX y **(EN EL CASO QUE PROCEDA)** en el que nos consta está asegurado por su compañía de seguros. Asimismo, consta sanción firme en vía administrativa impuesta en expediente_____

La valoración de la reparación de los daños ocasionados asciende a la cantidad de XXX,XX€, según se detalla en el documento adjunto, lo cual se le notifica a efectos de que en el plazo de quince (15) días hábiles a partir del siguiente a la recepción de esta notificación, se ponga en contacto con este Centro de Gestión de Tráfico en el teléfono XXXXXXXXX, con el fin de que proceda a la reparación o reposición de los elementos deteriorados en el plazo que se establezca, siguiendo las especificaciones técnicas que se le facilitarán desde la DGT para su correcta ejecución, o en su caso, efectúe el pago por la reparación de los daños ocasionados.

El importe relativo a la reparación de daños causados se deberá ingresar en la cuenta del Banco de España 7190000001200200004576, en el plazo de 15 días naturales desde la notificación indicando en el asunto “Reparación daños equipamientos ITS de la DGT Expediente ……

En el mismo plazo, también puede alegar por escrito lo que en su defensa estime conveniente, con aportación o proposición de las pruebas que considere más oportunas.

EL DIRECTOR DEL CONTRATO DE MANTENIMIENTO ITS

Fdo: XXXXXXXXXXXXXXX

sgmovilidad@dgt.es

Josefa Valcárcel nº 44
28071 Madrid
TEL.L 913 018 280

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

ANEXO II: OFICIO ACUERDO INICIACIÓN

DGT
Dirección General de Tráfico

Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología
Centro de Gestión de Tráfico del XXXX

O F I C I O

S/Ref.:

N/Ref..:

Fecha:

Asunto: Acuerdo de iniciación procedimiento para reclamación de daños en equipos ITS.

Destinatario: Compañía aseguradora XXXXXXX / CAUSANTE DAÑO

Ubicación:

Carretera:	**Plataforma:**
P.K.	**Margen:**
Tramo: (Urbano/interurbano)	**Zona**: Dominio público
Término municipal:	

ANTECEDENTES DE HECHO

Según parte recibido en este Centro de Gestión de Tráfico **del XXXXXX**, con fecha XX/XX/XXXX se han causado daños en la ubicación arriba indicada debido a un incidente o accidente de circulación del vehículo XXXX-XXX y **(EN EL CASO QUE PROCEDA)** en el que nos consta está asegurado por su compañía de seguros. Asimismo, consta sanción firme en vía administrativa impuesta en expediente_____

Consta en antecedentes que en fecha XX/XX/XXXX se envió escrito del Director del contrato de mantenimiento ITS con objeto de informarle de la valoración de los daños producidos en bienes / equipos de la DGT referenciados, con ocasión de la infracción de tráfico sancionada, sin que por su parte procediera a (PARA EL CASO DE QUE SE HUBIERA OFRECIDO ESTA OPCIÓN POR NO HABERSE REQUERIDO LA REPARACIÓN URGENTE) la reparación o reposición de los elementos deteriorados, ni al pago del importe de dicha reparación. Asimismo, consta que frente a esta comunicación (LO QUE PROCEDA no presentó escrito de alegaciones en defensa de sus intereses / presentó escrito en el que alega lo que estima oportuno en mejor defensa de sus intereses.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Según se indica en el artículo 90.4 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP): "*Cuando las conductas sancionadas hubieran causado daños o perjuicios a las Administraciones y la cuantía destinada a indemnizar estos daños no hubiera quedado determinada en el expediente, se fijará mediante un procedimiento complementario, cuya resolución será inmediatamente ejecutiva"*.

Por esta razón se adjunta la valoración de la reparación de los daños ocasionados, que según se detalla en el documento adjunto, asciende a la cantidad de XXX,XX€, lo que se le notifica a efectos de que en el plazo de quince (15) días hábiles a partir del siguiente a la recepción de esta notificación, alegue por escrito lo que en su defensa estime conveniente, con aportación o proposición de las pruebas que considere más oportunas, o proceda al pago de los daños en la cuantía notificada. Transcurrido dicho plazo sin que se haya procedido al abono de la cuantía determinada, se dictará resolución que será inmediatamente ejecutiva. Asimismo, se informa que no consta en el expediente otra información de la que usted no tenga ya conocimiento, por haberle sido previamente enviada.

sgmovilidad@dgt.es

Josefa Valcárcel nº 44
28071 Madrid
TEL.L 913 018 280

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

El pago de los daños, en periodo voluntario, deberá hacerse efectivo en la cuenta del Banco de España 7190000001200200004576, en el plazo de 15 días naturales desde la notificación indicando en el asunto “Reparación daños equipamientos ITS de la DGT Expediente XXXXXXX.

Por lo expuesto,

ACUERDO el inicio de procedimiento para reclamar los daños en bienes o equipos ITS de la DGT generados como consecuencia de infracción administrativa en materia de tráfico Nº_____, sancionada en firme en vía administrativa.

De conformidad con lo establecido en el artículo 25.1.b) de la LPACAP, en relación con el artículo 21 de la misma Ley, le informamos que, transcurridos TRES MESES desde el inicio del procedimiento sin que haya recaído y se notifique resolución expresa, se producirá la caducidad del mismo y el archivo de las actuaciones.

El citado plazo de tres meses quedará:

- Interrumpido durante el tiempo en el que el procedimiento se hubiera paralizado por causa imputable al interesado (artículo 25.2 de la LPACAP).

- Suspendido, en los casos y con las condiciones a las que se refiere el artículo 22 de la LPACAP.

- Ampliado, conforme estable el artículo 23 de la LPACAP.

EL DIRECTOR DEL CONTRATO DE MANTENIMIENTO ITS

Fdo: XXXXXXXXXXXXXXX

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN
GENERAL
DE TRÁFICO

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

ANEXO III: OFICIO RESOLUCIÓN

DGT
Dirección General de Tráfico

JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE XXXXXX

O F I C I O

S/Ref.:

N/Ref..:

Fecha:

Asunto: Resolución de procedimiento para reclamación de daños en equipos ITS.

Destinatario: Compañía aseguradora XXXXXXX / CAUSANTE DAÑO

Ubicación:

Carretera:	**Plataforma:**
P.K.	**Margen:**
Tramo: (Urbano/interurbano)	**Zona**: Dominio público
Término municipal:	

ANTECEDENTES DE HECHO

Según parte recibido en este Centro de Gestión de Tráfico del XXXXXX, el día XX/XX/XXXX y debido a un incidente o accidente de circulación el vehículo con matrícula XXXX-XXX ha causado daños en la ubicación arriba indicada, y **(EN EL CASO QUE PROCEDA)** en el que nos consta está asegurado por su compañía de seguros.

Consta en antecedentes que el interesado fue sancionado en firme por infracción de ____,-que según la documentación obrante en el presente procedimiento tuvo como resultado la producción del daño descrito, sin que en la resolución sancionadora hubiera sido fijada la cuantía de la restitución o reparación del daño ocasionado.

Asimismo, consta que en fecha XX/XX/XXXX fue notificado el acuerdo de iniciación del procedimiento de reclamación por daños producidos en bienes / equipos de la DGT referenciados, con ocasión de la infracción de tráfico sancionada, sin que por su parte procediera a (PARA EL CASO DE QUE SE HUBIERA OFRECIDO ESTA OPCIÓN POR NO HABERSE REQUERIDO LA REPARACIÓN URGENTE) la reparación o reposición de los elementos deteriorados, ni al pago del importe de dicha reparación. Asimismo, consta que frente a esta comunicación (LO QUE PROCEDA no presentó escrito de alegaciones en defensa de sus intereses / presentó escrito en el que alega lo que estima oportuno en mejor defensa de sus intereses.

Consideración de las alegaciones presentadas si procede…

FUNDAMENTOS DE DERECHO

De conformidad con el artículo 82 de la LPACAP establece que “instruidos los procedimientos e inmediatamente antes de redactar la propuesta de resolución, se pondrán de manifiesto a los interesados…” Asimismo, el apartado cuarto, señala que se podrá prescindir del trámite de audiencia cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el interesado. En el presente caso, el expediente no

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

contiene información que no sea de conocimiento por el interesado por lo que se prescinde de dicho trámite y se procede a dictar la presente resolución.

Según artículo 28.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP) dispone que : "las responsabilidades administrativas que se deriven de la comisión de una infracción serán compatibles con la exigencia al infractor de la reposición de la situación alterada por el mismo a su estado originario, así como con la indemnización por los daños y perjuicios causados, que será determinada y exigida por el órgano al que corresponda el ejercicio de la potestad sancionadora.

En el presente expediente se han cumplido las disposiciones contenidas en el art. 90.4 de la LPACAP, que establece que: "cuando las conductas sancionadas hubieran causado daños o perjuicios a las Administraciones y la cuantía destinada a indemnizar estos daños no hubiera quedado determinada en el expediente, se fijará mediante un procedimiento complementario, cuya resolución será inmediatamente ejecutiva.

Por lo expuesto,

VISTOS los preceptos legales citados, y demás normas de general aplicación, **acuerdo** fijar la liquidación definitiva de los daños de referencia por un importe de XXX,XX€, por los daños causados en virtud de infracción administrativa sancionada en firme por Autoridad correspondiente.

De conformidad con el artículo 90.4 de la LPACAP esta resolución será inmediatamente ejecutiva y según artículo 28.2 in fine de la LRJSP, de no satisfacerse la indemnización en el plazo que al efecto se determine en función de su cuantía, se procederá en la forma prevista en el artículo 101 de la LPACAP, que prevé el apremio sobre el patrimonio.

El pago de los daños, en periodo voluntario, deberá hacerse efectivo en la cuenta del Banco de España 7190000001200200004576, en el plazo de 15 días naturales desde la notificación indicando en el asunto "Reparación daños equipamientos ITS de la DGT Expediente XXXXXXX.

Esta resolución agota la vía administrativa y contra la misma podrá interponerse potestativamente recurso de reposición en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a su notificación, ante el órgano que dictó la presente resolución, o alternativamente, recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en cuya circunscripción tenga su domicilio, o se halle la sede del órgano autor del acto originario impugnado, a elección del propio recurrente, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8, nº 3, en relación con el art. 14, nº 1, Segunda, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la notificación de la resolución sancionadora, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46, nº 1, de la Ley citada en último término.

En Madrid, a la fecha de la firma electrónica.
EL JEFE PROVINCIAL DE TRAFICO

Fdo: XXXXXXXXXXXXXXX

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN
GENERAL
DE TRÁFICO

CSV : GEN-4dae-0c17-28cc-e9bc-f39f-559c-c8a5-03c6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/09/2023 13:55 | Sin acción específica

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE GESTIÓN DE LA
MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

GMT

Asunto: Recomendaciones para el establecimiento de moratorias, exenciones y autorizaciones en el acceso de vehículos a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y otras UVAR (*Urban Vehicle Access Regulations*).

Instrucción MOV 2023/20

Introducción

La Estrategia española de Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico establece entre otros objetivos, la necesidad de pacificación de vías públicas especialmente en las áreas urbanas, donde actualmente se concentra el mayor número de accidentes de tráfico en los que están implicados usuarios vulnerables de la vía.

Las entidades locales están trabajando en la mejora de la movilidad, la pacificación del tráfico rodado, la reducción de la siniestralidad y, en paralelo, están impulsando la introducción de medios de transporte activos, vehículos ligeros, vehículos de cero y bajas emisiones y servicios de movilidad compartida.

En el ámbito urbano la circulación de vehículos destinados a servicios de logística urbana y última milla configuran una actividad crucial desde el punto de vista económico y social, y por tanto deben ser objeto de especial consideración en la implementación de políticas públicas de movilidad.

Los avances continuos de la industria de la automoción en el desarrollo de vehículos menos contaminantes impactan positivamente en la reducción de partículas en suspensión y óxidos de nitrógeno (NO_x). Sin embargo, en España, algunas zonas urbanas muy concretas muestran valores de calidad del aire que superan los límites establecidos, lo que en parte también se debe a la elevada antigüedad del parque de vehículos de nuestro país y, en algunos casos , a la falta de mantenimiento de algunos vehículos a lo largo de su vida útil.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En cuanto a las mejoras de los vehículos en términos de seguridad vial, el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019 ha supuesto el incremento en el uso de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) que permitirá avanzar en la protección de las víctimas vulnerables (peatones, personas usuarias de vehículos de micromovilidad, bicicletas, ciclomotores y motocicletas), yendo más allá de la protección de los propios ocupantes del vehículo. Estos dispositivos deben ayudar a rebajar las cifras que usuarios vulnerables que mueren en nuestras ciudades víctimas de un accidente de tráfico y que, en la actualidad, superan cada año el 80%.

Las Zonas de Bajas Emisiones, en adelante ZBE, son una de las herramientas de mayor alcance dentro del conjunto de estrategias que constituyen las regulaciones de acceso de los vehículos a las áreas urbanas (*Urban Vehicle Access Regulations*), UVAR, en terminología de la Unión Europea. Las ZBE se están implantando de forma generalizada en ciudades europeas para avanzar hacia una mayor sostenibilidad en la movilidad, pues aplican criterios ambientales a las estrategias de control de acceso, circulación y estacionamiento de vehículo, e inciden directamente en la movilidad.

La Dirección General de Tráfico promovió la publicación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, en cuyo artículo número 18 se prevé que "*cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o* ***por motivos medioambientales****, se podrá ordenar a la autoridad competente* ***la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos****, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de aceras o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto* ".

Adicionalmente, la reforma de dicho Real Decreto Legislativo, acometida en 2022, incluía como infracción grave *"No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones".*

La regulación completa del sistema de distintivo ambiental se produce por parte de la Dirección General de Tráfico con la publicación de la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante (identificándolos a través de los distintivos ambientales 0, ECO, C y B), con el fin de facilitar a las autoridades con competencia en gestión de tráfico, movilidad o ambiental, la aplicación de medidas de discriminación positiva.

Asimismo, la Ley 7/2021, de 10 de mayo, de cambio climático y transición energética (artículo 14.3.a) establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes cuando estos superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, deberán adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE).

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

La consolidación de los distintivos ambientales ha permitido la armonización de políticas municipales y supramunicipales de movilidad en España, representando una ventaja incuestionable, pues se ha adoptado un criterio único, claro y comprensible por la ciudadanía, basado en los datos obrantes en el registro nacional de vehículos.

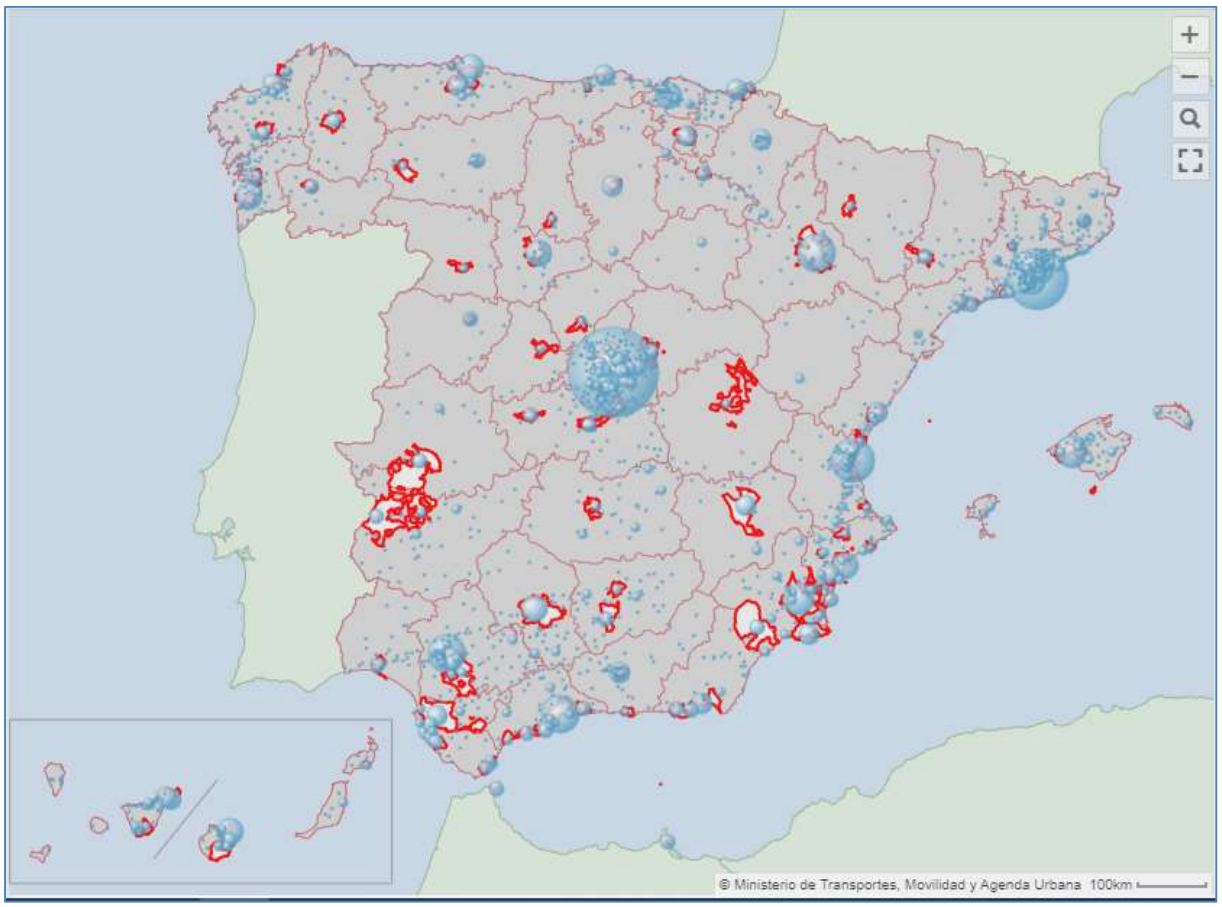
En desarrollo de la Ley de cambio climático y transición energética, se aprueba el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. Este Real Decreto, en su artículo 5.2, no deja lugar a dudas y establece que a los efectos del establecimiento de restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos según su potencial contaminante, "*se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones",* es decir, los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico.

La clasificación conforme a criterios ambientales es una herramienta que respeta la autonomía local, pues las restricciones se establecen por las autoridades municipales para adaptarlas a cada entorno urbano; por su potencial contaminante, por categoría de vehículo (M, N…), por período diario, horario, etc.

De acuerdo con los datos oficiales de población por municipios correspondientes a 1 de enero de 2022 existían 151 municipios con población mayor de 50.000 habitantes empadronados.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Municipios con población empadronada mayor de 50.000 habitantes en 2021.Fuente: Atlas Digital de las Área Urbanas. MITMA.

En el ámbito europeo, la creación de ZBE da respuesta a la problemática de calidad del aire de cada municipio, se ajusta a las peculiaridades propias del mismo, y el éxito se ha basado en los distintivos ambientales establecidos por cada país. Asimismo, la definición de estas ZBE se acompaña de políticas coherentes con el movimiento de personas y mercancías dentro de los municipios. Se debe, por tanto, actuar sobre las diferentes estrategias relativas a la distribución urbana de mercancías (DUM), así como en la pacificación de las ciudades, todo ello en pro de la reducción de siniestralidad y la contaminación, mejorando a su vez la movilidad urbana.

Para la correcta implantación de ZBE, se requiere además la implantación en el territorio nacional de puntos de recarga eléctrica suficientes, así como la puesta a disposición de los ciudadanos de la información acerca de su localización, características, disponibilidad, precio de venta al público etc a través del Punto de Acceso Nacional de información de tráfico en tiempo real gestionado por la Dirección General de Tráfico, tal y como establece el artículo 15.1 de la Ley 7/2021, de 10 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Esta información, junto con la información de contorno y condiciones de acceso de las ZBE establecida en el artículo 10.2 del Real Decreto 1052/2022 –de obligada remisión a la DGT por parte de los Ayuntamientos- es crucial para que los ciudadanos y empresas elijan el medio

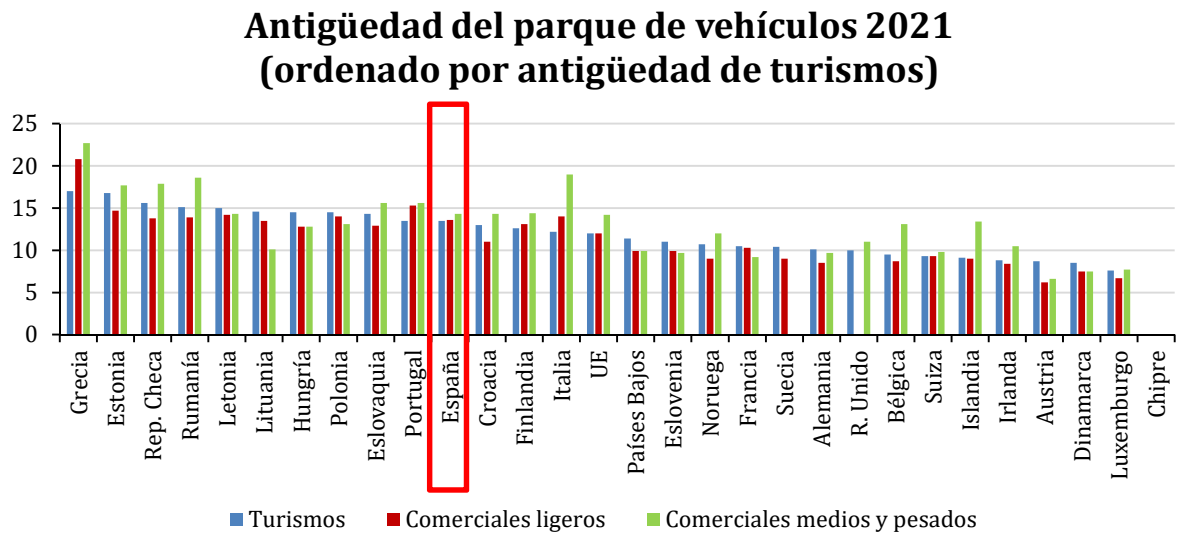
PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

de desplazamiento óptimo en cada momento y aumenten de este modo la eficiencia de sus desplazamientos, evitando contribuir al fenómeno de la congestión de la ciudad.

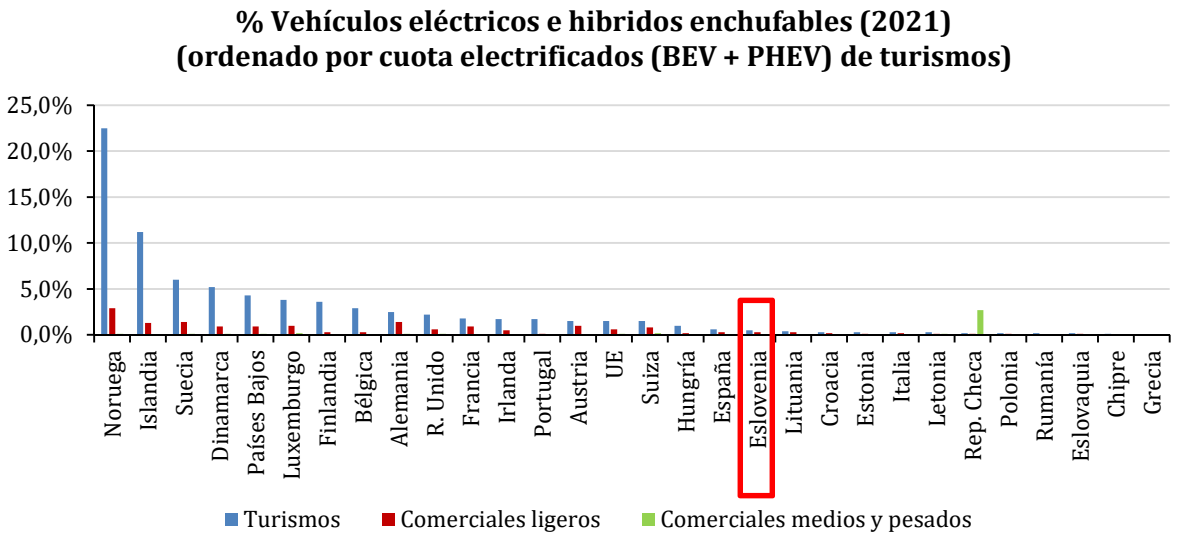
En relación con esta información que los Ayuntamientos deben enviar a la DGT con la finalidad de poder ofrecérsela con carácter gratuito a los navegadores, vehículos y APPs, se aprobó el *"Escrito Directriz MOV 2023/01 Proceso para el alta y gestión de Zonas de Bajas Emisiones en DGT 3.0", accesible desde la página web"* accesible a través del enlace https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/MOV-gestion-trafico/ED1_2023-ZBE-en-DGT30.pdf

Por otro lado, en el análisis de la implantación de las ZBE debe tenerse en cuenta la antigüedad del parque de vehículos en España (12,7 años en el caso de turismos, 13 años para vehículos comerciales ligeros, y 14,7 años para vehículos comerciales medios y pesados, que suponen el 30% de la circulación en el ámbito urbano) y la penetración de los vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables en dicho parque, que puede dificultar la implementación de estas zonas frente a otros países de la Unión Europea.



PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Fuente: Dirección General de Tráfico

En cuanto a la distribución del parque de automóviles según el distintivo ambiental de la DGT, las provincias con un mayor porcentaje de turismos con etiqueta 0 son Madrid y Barcelona con un 1,7% y un 0,7% respectivamente. Estas, junto con Las Palmas y Baleares, son las únicas cuatro provincias que superan el 0,5% de turismos con este tipo de etiqueta.

Si se analizan los vehículos comerciales con etiqueta 0, encontramos que el mayor porcentaje se encuentra en Madrid con un 0,9% junto con Barcelona, Álava y Melilla, siendo estas cuatro las que únicas que superan el 0,3% de vehículos de esta tipología.

La elevada antigüedad del parque de vehículos, especialmente de los dedicados al transporte de mercancías, hace que pueda resultar conveniente por parte de los gobiernos municipales el establecimiento de un período de adaptación mediante la aplicación de moratorias, exenciones y autorizaciones a una parte acotada de los vehículos que incumplen inicialmente los criterios de acceso que se dispongan en una primera fase de aplicación de las ZBE.

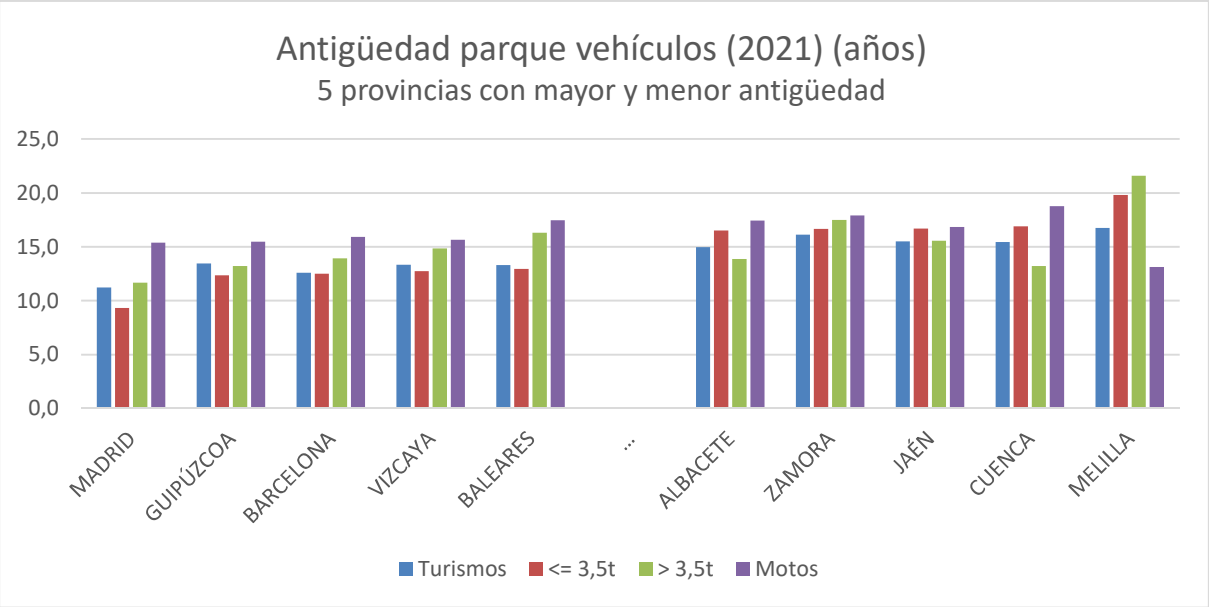
Parque de vehículos y tipos (agregado). Año 2021.

Antigüedad	Camiones	Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos*	Total
Hasta 4 años	320.554	553.497	15.668	5.521.349	816.950	83.959	97.751	88.263	7.497.991
De 5 a 9 años	229.679	336.088	11.837	4.106.482	576.945	58.623	74.293	30.189	5.424.136
De 10 a 14 años	457.215	330.055	14.475	4.742.662	809.501	32.302	81.601	81.289	6.549.100
De 15 a 19 años	736.859	431.801	10.188	5.417.482	624.839	32.203	106.919	179.967	7.540.258
De 20 y más años	737.000	917.668	12.279	5.152.994	1.037.985	31.369	151.936	126.092	8.167.323
Total	2.481.307	2.569.109	64.447	24.940.969	3.866.220	238.456	512.500	505.800	35.178.808

Fuente: Anuario Estadístico General 2021. DGT

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Fuente: Dirección General de Tráfico

1. Objeto

A partir del análisis de la experiencia ya desarrollada en las ZBE de Madrid y del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el objetivo de esta instrucción es identificar el conjunto de posibles tipologías de movilidad en vehículos a motor que acceden a zonas urbanas de forma que sirvan de referencia para las entidades locales en el establecimiento de los criterios de acceso a ZBE y otras UVAR y en la configuración de posibles moratorias, exenciones y autorizaciones cuando así lo determinen las autoridades municipales.

A tal fin, el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico recoge las tipologías de vehículos de forma armonizada para que las autoridades municipales, con competencia en el establecimiento de las ZBE puedan acceder a su información en tiempo real.

Esta Instrucción debe entenderse como una herramienta de utilidad para cualquier entidad local que deba implantar y gestionar una ZBE o UVAR. Por lo tanto, en ningún caso es de obligado cumplimiento, sino que pretende facilitar la toma de decisiones a las autoridades municipales en el proceso de implantación de las ZBE, y explica las herramientas que la DGT pone a su disposición con el fin de que estas zonas se implementen correctamente.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2. Definiciones

A efectos de la presente Instrucción se consideran las siguientes definiciones:

- **UVAR (*Urban Vehicle Access Regulation*):** *Medida de regulación del acceso de vehículos a la infraestructura viaria de un área urbana*.

- **ZBE (Zona de Bajas Emisiones):** Según la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, la definición es la siguiente: *"el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente".*

3. Tipología de posibles excepciones

Toda regulación de acceso de ZBE puede contar, si así lo decide la autoridad municipal, con una serie de excepciones de aplicación que pueden clasificarse en varios grupos al igual que en las ZBE que actualmente están implementadas en las ciudades europeas:

- Un primer grupo está asociado al momento temporal de la aplicación de la restricción de acceso, normalmente a una determinada categoría de vehículo, **de forma que se establece una "moratoria",** vinculada en muchas ocasiones al compromiso de sustitución del vehículo o a que haya una oferta disponible asequible de nuevos modelos de cero o menores emisiones para una finalidad de transporte o movilidad concreta.

- Un segundo grupo se estructura a partir de **un conjunto de "exenciones" a la regulación general de acceso** y que puede abarcar desde determinados vehículos clasificados por categorías o criterios de construcción o utilización hasta la movilidad de determinados segmentos de población o por determinados motivos de viaje.

- Por último, estaría una serie de vehículos o motivos de viaje a los que sería de aplicación los criterios de acceso de las ZBE, pero que podrían contar con excepciones singulares **en forma de autorizaciones de acceso puntuales** de entrada en un determinado período.

Siempre se debe tener presente que el conjunto de moratorias, exenciones y autorizaciones no debe representar un porcentaje tal de viajes, recorridos o emisiones respecto de la aplicación estricta de las restricciones de acceso planteadas inicialmente.

Por otro lado, tal y como recoge el Real Decreto 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, debe tenerse en cuenta que, a su vez, toda restricción de acceso afectará prioritariamente a los vehículos con un mayor potencial contaminante, será proporcional a los objetivos de descontaminación pretendidos y deberá estar suficientemente motivada (artículo 5.2).

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4. Propuesta de posibles tipologías de vehículos

En el Anexo I se recoge el listado con las diferentes tipologías de vehículos que las entidades locales pueden tener en cuenta en el establecimiento de los criterios de acceso a ZBE para definir sus moratorias, exenciones y autorizaciones.

5. Procedimiento de intercambio y suministro de información del registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico con las entidades locales:

La Subdirección General de Gestion de Movilidad y Tecnología autorizará, a través de la Subdirección Adjunta de Vehículos, el acceso al fichero con los datos que constan en el Registro de Vehículos a las entidades locales que desarrollen e implementen zonas de bajas emisiones, a través de la sede electrónica de la Dirección General de Tráfico.

Para ello la entidad local deberá enviar una petición de acceso a la Subdirección Adjunta de Vehículos (movilidad.vehiculos@dgt.es) en la que tendrá que adjuntar la siguiente documentación:

- Acta de establecimiento de la ZBE firmada digitalmente o certificado de dicha acta firmado digitalmente por el alcalde o el secretario municipal.
- Fecha a partir de la cual se implementará efectivamente la ZBE.
- CIF de la entidad local.
- Indicación detallada del contorno de las ZBE, días u horarios, si los hubiera, y vehículos permitidos en base a su clasificación ambiental o a cualquier otra circunstancia, así como el resto de UVAR que estén vigentes y las posibles exenciones que se aplicarán.
- Evidencia de haber comenzado con los trabajos de integración con DGT 3.0 establecidos en el *Escrito Directriz MOV 2023/01 Proceso para el alta y gestión de Zonas de Bajas Emisiones en DGT 3.0"* accesible a través de la página web https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/MOV-gestion-trafico/ED1_2023-ZBE-en-DGT30.pdf. Dicha evidencia se constatará adjuntando el correo de solicitud dirigido a soporte@cmobility30.es según el procedimiento establecido en el escrito directriz.

La Dirección General de Tráfico pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.

Una vez autorizado el acceso, la entidad local podrá descargar el fichero con los datos técnicos de los vehículos. Esta autorización podrá ser retirada en los siguientes casos:

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Incumplimiento por parte de la entidad local de alguno de los requisitos necesarios para la implantación y gestión de la ZBE, si se comprueba que no queda garantizada la trazabilidad del acceso al fichero
- No atender a la obligación de suministrar a la DGT la información de la ZBE para ser compartida con el ciudadano a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.

6.Modificación de anexos y entrada en vigor

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, por medio de escrito directriz, podrá modificar o ampliar los anexos en caso de determinarse un posible interés para una mejor gestión de las ZBE y UVAR.

La presente instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I. DATOS DEL FICHERO *ZBE PARQUE NACIONAL*

	Nombre Campo	Descripción
1	MATRICULA	Matrícula del vehículo
2	FECHA DE MATRICULACIÓN	Fecha de matriculación del vehículo
3	PROVINCIA_DOMICILIO_VH	Provincia en la que esté registrado el vehículo
4	MUNICIPIO_DOMICILIO_VH	Municipio en el que esté registrado
5	CODIGO_POSTAL_DOMICILIO_VH	Código Postal del vehículo
6	CODIGO_DISTINTIVO	Pudiendo ser: '0'--'CERO' 'E'--'ECO' 'C'--'DISTINTIVO C' 'B'--'DISTINTIVO B' 'S/D'--'SIN DISTINTIVO'
7	CODIGO CLASIFICACIÓN POR CONSTRUCCIÓN	Código de clasificación de vehículos por criterios de construcción según Industria
8	CLASIFICACIÓN POR CONSTRUCCIÓN	Descripción de clasificación de vehículos por criterios de construcción según Industria
	CODIGO CLASIFICACIÓN POR UTILIZACIÓN	Código de clasificación de vehículos por criterios de utilización según Industria
9	CLASIFICACIÓN POR UTILIZACIÓN	Descripción de clasificación de vehículos por criterios de utilización según Industria
10	SERVICIO ADMINISTRATICO DEL VEHICULO	Descripción del Servicio que ejerce el vehículo y que consta en el PC.
11	DESCRIPCIÓN TIPO VEHICULO HISTORICO	Se indica si es un tipo de vehículo histórico o no. Independientemente del tipo de matrícula que tenga (histórica o no).

**Datos susceptibles de modificación en función de las necesidades nacionales*

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO II. RELACION DE TIPOLOGÍAS DE VEHÍCULOS PARA SU UTILIZACIÓN EN POSIBLES MORATORIAS, EXENCIONES Y AUTORIZACIONES

La disponibilidad de información en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico se aplicaría a las siguientes tipologías de vehículos:

- **Vehículos históricos**. Con valor en el campo del Registro: "vehículos históricos". Se indica si es un tipo de vehículo catalogado y matriculado como histórico o no, con independencia del tipo de matrícula que porte el vehículo en el momento de su acceso a la ZBE (histórica o no).
- **Vehículos dotados de tarjeta de estacionamiento para persona de movilidad reducida y personas con discapacidad**. Aquellas entidades locales que utilicen este criterio de discriminación positiva para el acceso a ZBE deberán comunicar telemáticamente la vigencia de las tarjetas al registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico
- **Vehículos para el aprendizaje de la conducción de autoescuelas ubicadas dentro de la ZBE.**
- **Vehículos de alquiler sin conductor que deban entregarse en una oficina ubicada dentro de las ZBE.**
- **Vehículos que tengan como destino/salida talleres de mantenimiento y reparación ubicados dentro de las ZBE**, así como vehículos que realicen pruebas dinámicas en talleres de mantenimiento y reparación ubicados en la ZBE. Autorización tras validación de inclusión de los datos en el sistema de *libro taller*. Campo del registro: "libro taller", https://sede.dgt.gob.es/es/vehiculos/libro-taller/ y a través de la plataforma de CETRAA (Confederación Española de Talleres), https://librotaller.cetraa.com/login/ .
  Se generará un fichero municipal de los ayuntamientos o áreas metropolitanas que incluyan esta exención a la ZBE, indicando los vehículos que deben contar con una "autorización temporal" " de 7 días naturales, y prorrogables por el taller, por haber accedido a la ZBE con el fin de realizar una reparación en un taller ubicado en la Zona de Bajas Emisiones.
- **Vehículos determinados por la autoridad municipal según la clasificación de industria (construcción o utilización) o servicio administrativo.**
  - Identificación según clasificación de Industria
  - Identificación según el servicio (auxilio en carretera …).
  - Listado de categorías identificadas. (emergencia, transporte público, protección civil, vehículos blindados…).
- **Vehículos de transporte de caudales.**

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Otros tipos de vehículos no identificados en el Registro de Vehículos que pueden ser tenidos en cuenta por los municipios para los que debería existir una autorización municipal previa y constar en un registro municipal.

- Vehículos de transporte de mercancías a temperatura controlada.
- Vehículos que transportan mercancías peligrosas a empresas o particulares ubicados dentro de la ZBE.
- Vehículos dedicados al ejercicio profesional cuyos titulares acrediten que, en la fecha que indique la ordenanza, les faltan menos cinco años cotizados para acceder al régimen de jubilación.
- Personas a las que han diagnosticado enfermedades que requieren realizar tratamientos médicos de manera periódica en centros sanitarios ubicados en la ZBE y no pueden utilizar el transporte público.
- Personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida.
- Vehículos dedicados a actividades singulares con autorización municipal.
- Los vehículos matriculados en el extranjero con autorización municipal para acceder, circular y estacionar en la ZBE.
- Titulares de vehículos con bajos ingresos económicos con los umbrales establecidos por la autoridad municipal.
- Furgonetas, camiones y autobuses (N1, N2, N3 y M3) a quienes se les requiera la compra de un vehículo que cumpla unos requisitos tecnológicos y de emisiones, en un periodo determinado de tiempo.
- Vehículos de transporte de viajeros en servicio de acceso colectivo a hoteles, con autorizaciones puntuales.
- Vehículos de transporte escolar y de menores, con autorización para dicho transporte municipal o autonómica.
- Vehículos de empresas que prestan servicios de reparaciones a vehículos, hogares o comercio, vehículos de mudanzas, desatranques, reparaciones de gas o similares en la vía pública y que por motivos de urgencia pueden prescindir de la autorización correspondiente inicialmente.
- Vehículos asociados con la actividad de pequeñas empresas ubicadas dentro de la ZBE.
- Residentes del municipio que vivan dentro de la ZBE o visitas.
- Vehículos sometidos a reforma del Grupo Nº 2. Unidad Motriz del Manual de Reformas que afecten al sistema de emisiones y supongan una reducción (retro adaptación o *retrofit)*
- Los vehículos matriculados fura de España con autorización municipal para acceder, circular y estacionar en la ZBE.

El listado anterior no pretende ser un listado exhaustivo de vehículos sobre los que establecer una excepción, moratoria o autorización, sino actuar como una guía orientativa para colaborar con las autoridades municipales en el establecimiento de la ZBE ajustada a la realidad del municipio.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO III. Clasificación de los vehículos según el Anexo II del Reglamento General de Vehículos y Tabla de identificación de vehículos susceptibles de exención, moratoria o autorización previa.

Se incluye a continuación referencia a las definiciones de la clasificación de industria, que consta la ficha técnica, y del servicio administrativo que aparece en el Permiso de Circulación.

Apartado B, ANEXO II, Reglamento General de Vehículos. Clasificación por criterios de construcción. (Primer grupo de cifras de la Clasificación de Industria)

Apartado C, ANEXO II, Reglamento General de Vehículos. Clasificación por criterios de utilización. (Segundo grupo de cifras de la clasificación de Industria)

Apartado D, ANEXO II, Reglamento General de Vehículos. Servicio al que se destinan los vehículos. (Servicio del Permiso de Circulación).

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Además, se informa mediante una tabla, de las propuestas de identificación de determinadas categorías de vehículos susceptibles de exención, moratoria o autorización municipal

Ejemplos de identificación de categorías de uso:

Criterio de Construcción	Criterio de Utilización	Servicio	Categoría
%	**43**	%	Ambulancia
%	%	**07**	Ambulancia
%	%	**03**	Aprendizaje de la conducción (Autoescuelas)
%	%	**05**	Auxilio en carretera
%	%	**14**	Bombero
%	**46**	%	Bomberos
%	%	**16**	Defensa
%	%	**08**	Funerario
70	%	%	Militares
%	%	**13**	Policía
%	%	**15**	Protección civil
%	**44**	%	Servicio médico, sin transporte de pacientes
13,16	**06**	%	Transporte público, buses con asientos de a pie
%	**47**	%	Taller o laboratorio (N1, N2 o N3)
%	**22**	%	Vehículo blindado

%: válido cualquier valor

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-14 14:54:09 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FQFUY2DI7EN6T3UUF9FUMRYRSIV9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Instrucción MOV 2023/19

Asunto: *Reparaciones de vehículos pesados*

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial regulaba en su artículo 51 las obligaciones en caso de accidente o avería. El apartado 3 del citado artículo estableció que reglamentariamente "se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar".

Así, el 1 de Julio de 2021 entraba en vigor el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, modificado posteriormente por medio del Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

El artículo 4 del Real Decreto 159/2021 regula la operación del auxilio y el apartado 4 establece los criterios a considerarse para realizar una posible reparación en la vía con el siguiente literal:

> *"4. Como norma general, y sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones técnicas establecidas en la normativa sectorial sobre talleres de reparación de vehículos automóviles, no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo:*
>
> *a) Que tal actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía.*
>
> *b) Que sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado.*
>
> *En ambos casos, se deberá cumplir las normas de comportamiento establecidas en el apartado 2, además de adoptar las medidas necesarias para la realización de la operación con las máximas garantías de seguridad y visibilidad."*

Se interpreta que, con carácter general, la letra a) del artículo 4.4 da cabida a las operaciones que auxilio que tengan por objeto vehículos pesados que, por sus masas y/o dimensiones, o atendiendo a las circunstancias del accidente o avería sufridos, no puedan ser directamente retirados de la vía y deban ser reparados total o parcialmente in situ. Tendrán consideración de

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 714 32 08

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-06 10:51:58 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_CFQMSCRCVAZT6JMJW9FTTBGW4NM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

vehículos pesados a los efectos de la presente instrucción aquellos cuya MMA iguale o supere los 7.500 kg.

Adicionalmente, cuando sea preciso para la realización de estas operaciones o para la retirada de la carga del vehículo pesado, podrán intervenir en ellas vehículos cuya clasificación, según el servicio al que se destinan, sea distinta de 05 “auxilio en carretera”, así como las empresas prestadoras del servicio y sus operarios.

En todo caso se deberán adoptar las medidas necesarias para la realización de la operación con las máximas garantías de prevención, seguridad y visibilidad.

Dada la excepcionalidad de este tipo de servicios complementarios al auxilio, la obligación de comunicación por medios telemáticos a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico del geoposicionamiento del vehículo se entenderá satisfecha por medio del uso de la baliza V16 conectada certificada[1].

Por su parte, los operarios que se formen parte de las labores aquí descritas deberán utilizar la vestimenta que garantice su máxima visibilidad.

En cuanto a la visibilidad física, los vehículos implicados en las actividades descritas deberán cumplir lo dispuesto en el ESCRITO DIRECTRIZ MOV 2023/11Señales V2 y V23 en el marco del Real Decreto de por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

(firmado electronicamente)
EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

[1] Los modelos de balizas v16 conectadas y certificadas son aquellas que se encuentran enumeras en la página web de la DGT accesible a través de la URL www.dgt.es/v16

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-09-06 10:51:58 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_CFQMSCRCVAZT6JMJW9FTTBGW4NM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Código seguro de Verificación : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Excepción de la obligación del uso de los triángulos de preseñalización de peligro en el caso de inmovilización del vehículo por causa de accidente o avería en autopistas y autovías.

INSTRUCCIÓN MOV 2023/15

1.- SITUACIÓN ACTUAL

El artículo 51 del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante Ley de Seguridad Vial), recoge las obligaciones en caso de accidente o avería. En su apartado 2 indica: *"Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento* ***siempre que sea factible****".*

En el artículo 130 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, modificado por el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas, se desarrolla este precepto estableciendo que cuando un vehículo, por cualquier emergencia, quede inmovilizado en la calzada, se deberá *"encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía,* ***todo conductor deberá emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario para advertir dicha circunstancia****."*

La citada modificación ha omitido tanto la exención de obligación del uso del dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario recogida en el texto original ***"salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo",*** como las normas de colocación de los citados dispositivos, en consonancia con la prohibición del uso de los dispositivos de preseñalización de peligro ajustados a lo dispuesto en Reglamento ECE, número 27 (en adelante "triángulos de preseñalización de peligro") a partir del 1 de enero de 2026 al ser sustituidos por los dispositivos V-16 luminosos y conectados.

Correo electrónico:

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 28/06/2023 11:58 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

2.- JUSTIFICACIÓN Y EXCEPCIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE USO DE LOS TRIÁNGULOS DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO EN AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS.

Actualmente, tanto en autopistas como en autovías, dadas sus condiciones de circulación con alta intensidad de tráfico y elevada velocidad, está prohibida la circulación de peatones por la calzada, cobrando por ello mayor sentido restringir al máximo el tránsito de peatones también en casos de emergencia.

Los datos de accidentes en este tipo de vías en las que se ha producido un atropello y en las que existía un vehículo inmovilizado ponen de manifiesto que transitar por el arcén, permanecer en el mismo, intentar reparar una avería o incluso, la colocación y posterior retirada de los triángulos de preseñalización de peligro incrementan notablemente el riesgo de atropello.

En concreto, los últimos análisis de accidentabilidad arrojan el dato de que en España en 2019, de las 340 personas que fallecieron en las vías de alta capacidad, un total de 58 eran peatones, siendo una media de 22 en los últimos 5 años los peatones fallecidos por atropello tras bajarse del vehículo.

De la experiencia internacional se destaca la de Reino Unido, país en el que ya ha sido eliminado del uso de los triángulos de preseñalización de peligro en autopistas y autovías.

En este sentido, el legislador español, en el artículo 51.2 *"in fine"* de la Ley de Seguridad Vial, al regular las obligaciones del conductor en caso de avería o accidente, condiciona el cumplimiento de estas a que el mismo *"sea factible"*, debiendo concluir a la vista de los hechos expuestos que la colocación en la calzada de los triángulos de preseñalización de peligro no resulta factible en autopistas y autovías por comprometer gravemente la seguridad de las personas que para ello tienen que transitar por la calzada.

En conclusión, resulta justificado evitar en todo momento cualquier posible interacción de peatones con el tráfico en dichas vías, por lo que debe eximirse de la obligación de colocar sobre la calzada cualquier clase de dispositivo o señal que provoque que el conductor deba desplazarse a pie por la calzada generando interacciones persona-vehículo potencialmente peligrosas, debiendo observar el resto de normas de actuación contempladas en el Reglamento General de Circulación en caso de avería o emergencia.

3. EFECTOS. DENUNCIAS

En autopistas y autovías no se formulará denuncia a los conductores de los vehículos que por accidente o avería queden inmovilizados y que disponiendo de triángulos de preseñalización de peligro no hagan uso de los mismos.

4. RECOMENDACIONES

La Dirección General de Tráfico recomendará que no se haga uso en autopista o autovía de los triángulos de preseñalización de peligro en caso de avería o emergencia.

Correo electrónico:

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 28/06/2023 11:58 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5. ENTRADA EN VIGOR

La presente Instrucción entrará en vigor el 1 de julio de 2023 quedando sin efecto el 1 de enero de 2026.

Lo que se comunica para su general conocimiento.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

(Firmado electrónicamente)

PERE NAVARRO OLIVELLA

Correo electrónico:

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 28/06/2023 11:58 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico
SUBDIRECCIÓN
GENERAL DE GESTIÓN
DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

Asunto: Instrucción para el diseño y ejecución de los dispositivos de gestión del tráfico y seguridad vial en la celebración de eventos de alta afectación al tráfico (EVAAT)

MOV

INSTRUCCIÓN MOV 2023/09

La Dirección General de Tráfico, en el ejercicio de las competencias que tiene encomendadas en los artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, tiene la obligación de diseñar y establecer los dispositivos de gestión del tráfico y seguridad vial de los eventos que afectan a las vías interurbanas para que la circulación en ellas y en su entorno sea lo más segura y fluida posible durante el desarrollo de este acontecimiento.

En este contexto, hay que prestar atención a eventos de gran magnitud que, por la elevada concentración de vehículos, acontecimientos deportivos u otros motivos, tienen una alta afectación en la circulación habitual de las vías por las que discurre.

1. DEFINICIÓN DE EVENTOS ALTA AFECTACIÓN AL TRÁFICO (EVAAT).

Se definirá como evento de alta afectación (EVAAT) aquel que por su entidad engloba varias de las siguientes características:

- Afecta al desplazamiento de un volumen elevado de vehículos.
- Las rutas seguidas por el desplazamiento de los vehículos discurren por más de una provincia.
- Su operativa se desarrolla en coordinación con otros Organismos o Instituciones a nivel nacional o autonómico.
- Implica actuaciones de coordinación de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, las Jefaturas Provinciales de Tráfico y los Centros de Gestión de las rutas

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

afectadas o la adopción de medidas de especiales de regulación mediante conos y/o balizamiento

- En el ámbito de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil necesita coordinar las actuaciones con el Área de Operaciones, los Sectores y Subsectores de las provincias por las que discurre el evento.

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología establecerá el calendario anual de los eventos programados que tengan consideración de alta afectación, pudiendo incorporar aquellos que sea necesario en el transcurso del año. En todo caso contarán con Plan de Gestión del Tráfico y Seguridad Vial los eventos recogidos en el Anexo I.

2. PLAN DE GESTIÓN DELTRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL DEL EVAAT

El correcto desarrollo de un evento de alta afectación en vías interurbanas o travesías que afecte o limite a la libre circulación de bienes y personas requiere una adecuada planificación y organización previas, análisis de ediciones anteriores si las hubiere, ejecución y evaluación de las medidas establecidas una vez finalice el EVAAT.

Dado el impacto que sobre la normal circulación tiene el desarrollo de un EVAAT, será necesario aplicar distintas medidas de gestión de la circulación, por lo que en base a lo establecido en el Título II del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, y en especial, y como aspecto común a todos los EVAAT la necesidad de establecer limitaciones o restricciones a la circulación para el normal desarrollo del evento.

De ahí que la celebración del EVAAT deba contar, al menos, con las siguientes actuaciones:

1º Publicación de la Resolución por la que se establecen las medidas especiales de regulación, y gestión de la circulación con motivo del EVAAT.
Las restricciones que se establezcan habrán de ser anticipadas a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología para su inclusión, en la medida de lo posible, en el anexo VIII [1]de la Resolución anual del Director General de Tráfico

[1] O anexo que lo sustituya en futuras resoluciones

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Las medidas de regulación excepcionales se señalizarán de manera adecuada en la vía y serán publicadas en la página web de la Dirección General de Tráfico con una antelación mínima de un mes. Las medidas podrán ser detalladas y ampliadas por resolución del Jefe Provincial de Tráfico de la provincia en la que se celebre el EVAAT y de aquellas que se vean afectadas por el mismo y publicadas en la página web de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es), cuando las circunstancias así lo aconsejen por razones de seguridad o fluidez de la circulación que requieran ordenaciones especiales del tráfico.

La resolución de cada Jefatura Provincial de Tráfico además podrá ser publicada en el Boletín Oficial de la Provincia para una mayor difusión.

2º Elaboración del Plan de Gestión del Tráfico y Seguridad Vial del EVAAT.

El Centro de Gestión del Tráfico de la zona en la que se celebre el EVAAT o, en caso de confluencia, aquél que sea designado por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología a tal fin, será el encargado de recopilar y consolidar la información necesaria de todos los actores involucrados en los dispositivos de gestión del tráfico y seguridad vial: Jefaturas Provinciales, Subsectores y Sectores de la ATGC.

El plan será coordinado y consensuado con las Jefaturas y Subsectores de la provincia o provincias que resulten afectadas y con la Jefatura Coordinadora de la Zona.

El Plan de Gestión del Tráfico y Seguridad Vial del EVAAT se ajustará a la estructura del anexo II y cubrirá los siguientes aspectos:

- Antecedentes y descripción del evento: Informe de evaluación de la anterior edición del EVAAT donde se recogerá un análisis crítico del desarrollo de la edición anterior en caso de que se haya celebrado. En este análisis se recogerán los datos relativos a: tráfico y retenciones, efectividad del dispositivo y cambios respecto a la edición anterior, siniestralidad asociada a desplazamientos al EVAAT, así como factores o conductas de riesgo detectadas por los agentes de la ATGC, los Centros de Gestión o las Jefaturas en ediciones anteriores.

  Se recogerá, asimismo, una descripción detallada del evento y sus implicaciones para la movilidad y la seguridad vial.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- Medidas de regulación y gestión de la circulación en la zona. Descripción de horarios, secuencias y cronogramas de actuación, ámbito y alcance de las medidas, así como la descripción de los medios materiales, humanos y auxiliares necesarios tanto para llevarlas a cabo como para su control y supervisión (agentes, personal técnico, conos, señalización circunstancial, cámaras portátiles, drones, helicópteros, etc.)
- Plan de mantenimiento preventivo del equipamiento ITS necesario para el establecimiento de medidas especiales de regulación.
- Plan de contingencia para el correcto funcionamiento del equipamiento ITS durante la celebración del evento.
- Plan de vuelo de helicópteros y drones: Con descripción de horarios y tipo de misiones previstas, así como la necesidad de establecer restricciones o exenciones al uso del espacio aéreo.
- Difusión anticipada de la información: Definición de las previsiones de vialidades a introducir en el sistema LINCE como base para el Punto de Acceso Nacional, así como del plan de señalización anticipada en los paneles de mensaje variable de la zona y tuits y otras redes sociales, en su caso.
- Difusión de la información durante el evento: Detalle de los canales de difusión de información a utilizar durante la celebración del evento: LINCE, paneles de mensaje variable, Twitter y otras redes sociales, para la correcta difusión de la información sobre el estado de la circulación.
- Planificación de turnos de trabajo durante el EVAAT del personal que presta sus servicios en el Centro de Gestión y Patrullas de Helicópteros involucrados, así como los agentes comisionados y destinados a dar cobertura al EVAAT.
- Cuadro de mando de seguimiento del EVAAT: reflejará básicamente datos de tráfico y adopción de medidas, durante el desarrollo del mismo se mantendrá actualizado y se difundirá a los implicados con la periodicidad acordada.

El Plan de Gestión del Tráfico y Seguridad Vial del EVAAT podrá evolucionar en distintas versiones hasta el inicio del EVAAT.

3º Ejecución del Plan de Gestión del Tráfico y Seguridad Vial del EVAAT.

Durante la celebración del EVAAT se ha de registrar el funcionamiento del Plan de Gestión de la Gestión del Tráfico y Seguridad Vial, por lo que se definirá el modo de toma de datos que permita

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

el análisis posterior de lo sucedido, para la modificación o toma de medidas adicionales en el futuro. Se tendrá especial atención a la grabación de imágenes, llenado de aparcamientos en su caso, vías de evacuación y emergencia, vías o carriles reservados a transporte público, y toma de datos de aforo para su análisis posterior.
Se habilitarán las necesarias herramientas de supervisión que permitan la toma de decisiones, en su caso, sobre la base de los datos procedentes de aforos, estado de aparcamientos, etc.

4º Evaluación y propuesta de medidas en su caso.
La celebración de un EVAAT finaliza con un informe análisis crítico sobre el funcionamiento del dispositivo desde el punto de vista de la movilidad y la seguridad vial, a elaborar por todos los actores implicados: Jefaturas Provinciales, Subsectores y Sectores, Centros de Gestión del Tráfico y Jefaturas Coordinadoras, que será integrado por el Centro de Gestión del Tráfico que haya sido designado por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

El informe de evaluación deberá ser enviado a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (sgmovilidad@dgt.es) en el plazo de un mes desde la finalización del EVAAT y a la Jefatura Coordinadora y Jefaturas Provinciales intervinientes.

3. INTEGRACION DEL PLAN DE GESTIÓN DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL EN OTROS PLANES O PROTOCOLOS

El contenido del plan de gestión del tráfico y seguridad vial podrá ser incorporado de forma integral para garantizar el enfoque global del dispositivo en los planes o protocolos de actuación relativos al EVAAT.

4. RELACIÓN CON LAS FUNCIONES DE LOS CENTROS DE GESTIÓN DE TRÁFICO

La elaboración de los planes de gestión del Tráfico y seguridad Vial de los EVAAT está comprendida dentro del desarrollo de las funciones recogidas en la instrucción 20/TV-118 “Funciones de los Centros de Gestión de Tráfico”.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5. COORDINACIÓN CON LA ATGC

Se acordarán con los respectivos Sectores o Subsectores los medios humanos y materiales necesarios de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para la adopción de las medidas de regulación, vigilancia y control. Los medios determinados deberán contar con la aprobación del Jefe Provincial de Tráfico.

Cuando las medidas a adoptar requieran el refuerzo de unidades de otros Sectores de la ATGC, se comunicará a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología que canalizará la petición al mando de la ATGC.

6. MODIFICACIÓN DE ANEXO Y ENTRADA EN VIGOR

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, por medio de escrito directriz, podrán modificar los anexos de esta Instrucción.

La presente instrucción entrará en vigor al día de su firma.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
(firmado electrónicamente)

PERE NAVARRO OLIVELLA

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO I EVENTOS

1. Primavera Sound Madrid. Arganda del Rey (N-3).
2. Festival Mad Cool. IFEMA- Valdebebas (M-11)
3. Gran Premio de España FIA Europeo de Camiones
4. Vuelta Ciclista a España (Puertos de montaña de la Comunidad de Madrid)
5. Triatlón Half Madrid (Chapinería- Madrid).
6. Rally norte de Extremadura (Cáceres).
7. Operación Paso del Estrecho
8. Operación Paso de Portugal
9. Gran Premio de España de Motociclismo en Jerez (Cádiz)
10. Romería Virgen de Nta Señora de la Cabeza (Jaén – Ciudad Real)
11. Romería El Rocío
12. Descenso del río Sella
13. Gran Premio Comunitat Valenciana Motociclismo Cheste
14. Marcha cicloturista Quebrantahuesos
15. Concentración motera Pingüinos (Valladolid)
16. Concentración motera Motauros
17. Día de Villalar (Valladolid)
18. Músicos de la naturaleza en Gredos (Avila)
19. Gran Premio de Motociclismo Motorland
20. Concierto O Son do Camiño en el Monte do Gozo (Santiago de Compostela)
21. Luces de Navidad de Vigo
22. Concierto Boombastic Festival en Llanera
23. Ironman 70.3 Marbella (Málaga)(A-7 / A-355)
24. Cumbres internacionales y visitas con dispositivos CECOR.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO II

Estructura del Plan de Gestión de Tráfico y Seguridad Vial de EVAAT

1. Antecedentes y descripción del EVAAT
2. Fechas y horarios
3. Objetivos y misión
4. Ejecución y servicios a establecer
    - 4.1. De carácter general
    - 4.2. De carácter específico
    - 4.3. Planos de accesos y medidas especiales
    - 4.4. Medidas especiales de gestión de la circulación
        - 4.4.1. Descripción
        - 4.4.2. Cronograma y secuencia
    - 4.5. Plan de vigilancia
    - 4.6. Plan de vuelo medios aéreos
    - 4.7. Plan de señalización
    - 4.8. Plan de difusión en los medios de comunicación, redes sociales y página web.
        - 4.8.1. Anticipada. Nota de prensa
        - 4.8.2. Durante el desarrollo del EVAAT.
    - 4.9. Cuadros de mando de seguimiento
5. Recursos humanos y materiales
    - 5.1. Subdirección de Gestión de la Movilidad y Tecnología
    - 5.2. Centros de Gestión del Tráfico
        - 5.2.1. Planificación turnos personal CGT
        - 5.2.2. Plan preventivo del equipamiento ITS. Equipamiento.
        - 5.2.3. Plan de contingencia para el correcto funcionamiento del equipamiento ITS
        - 5.2.4. Plan de aforos móviles
    - 5.3. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
    - 5.4. Gabinete de prensa
    - 5.5. Colaboración con otros Organismos e Instituciones

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5.6. Contratación de servicios externos extraordinarios

5.7. Uniformidad del personal de la Dirección General de Tráfico

6. Canales de comunicación entre las unidades afectadas por el evento
7. Unidad de dirección y coordinación del evento: Jefaturas Provinciales de Tráfico, Centros de Gestión.
8. Documentación anexa:
    8.1. Resolución de los Jefes Provinciales de las provincias afectadas
    8.2. Orden de servicios de la Agrupación del Tráfico de la Guardia Civil
    8.3. Planes de otros Organismos o Instituciones relacionados
    8.4. Autorizaciones o resoluciones de los Organismos o Instituciones competentes
    8.5. Checklist de actuaciones a realizar y su plazo.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ Josefa Valcárcel 44
28071 Madrid
913018279

CSV : GEN-d789-903e-6037-4dfa-26f3-f65e-95ae-48dd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 08/06/2023 10:26 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-15b5-e560-96ea-8f96-49ec-a4a7-8f05-1a9d | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE GESTIÓN DE LA
MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

Asunto: Circulación de Vehículos de movilidad personal (VMP) en vías ciclistas interurbanas segregadas del tráfico motorizado.

Instrucción 22/ MOV 21

En fecha 11 de mayo de 2021 entró en vigor la modificación del artículo 38 del Reglamento General de Circulación que prohíbe la circulación por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal.

Ante las consultas de responsables de movilidad de ayuntamientos y asociaciones de usuarios en relación con la aplicación de la citada prohibición **a la circulación de vehículos de movilidad personal en vías ciclistas segregadas del tráfico motorizado,** la Dirección General de Tráfico considera oportuno aclarar que la citada prohibición únicamente tiene sentido en su aplicación a las vías por las que circula tráfico motorizado, estando por lo tanto permitida la circulación en vías ciclistas tales como **carriles-bici segregados, aceras-bici, pistas-bici y sendas-ciclables** siempre que el titular de la vía no lo haya prohibido expresamente.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Firmado electrónicamente por el DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

CSV : GEN-15b5-e560-96ea-8f96-49ec-a4a7-8f05-1a9d
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 29/08/2022 10:48 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-5ca9-ab53-3c41-1af4-2170-6bce-3da8-c9fd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MOV

Asunto: Señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y pictograma de señalización de vehículo eléctrico

Instrucción MOV 2022/12

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece en su artículo 15 que: "El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ministerio del Interior incorporarán en el Catálogo oficial de señales de circulación las señales necesarias para que las personas usuarias puedan identificar la ubicación y principales características de los puntos de recarga en las vías. Ambos departamentos y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico acordarán el contenido e imagen de dichas señales".

Ante la urgente necesidad de acometer la señalización de los puntos de recarga eléctrica ya instalados en carreteras y vías urbanas, los departamentos mencionados han acordado el formato de la señal para identificar su ubicación.

Asimismo, resultaba necesario disponer del correspondiente pictograma de vehículo eléctrico para su utilización cuando sea preciso especificar que el alcance de la señalización se refiere a esta tipología de vehículos.

Por lo expuesto, se publica la siguiente instrucción que establece los pictogramas de señalización de puntos de recarga y el pictograma de señalización de vehículo eléctrico:

1. **Pictograma de la señalización de los puntos de recarga en las vías:**

Los puntos de recarga se señalizarán en las vías con las señales cuyo pictograma y significado se indican a continuación:

A) **"Surtidor de carburante y estación de recarga eléctrica**. Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburantes con disponibilidad de estación de recarga eléctrica"

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

CSV : GEN-5ca9-ab53-3c41-1af4-2170-6bce-3da8-c9fd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 07/04/2022 10:35 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-5ca9-ab53-3c41-1af4-2170-6bce-3da8-c9fd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...



B) "Estación de recarga eléctrica. Indica la situación de una estación de recarga eléctrica"



C) "Surtidor de carburante, GLP y estación de recarga eléctrica. Indica la situación de un surtidos o estación de servicio de carburantes con disponibilidad de gas licuado de petróleo (GLP) o autogás y estación de recarga eléctrica"



CSV : GEN-5ca9-ab53-3c41-1af4-2170-6bce-3da8-c9fd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 07/04/2022 10:35 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-5ca9-ab53-3c41-1af4-2170-6bce-3da8-c9fd | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

2. Pictograma de señalización de vehículo eléctrico

Se utilizará el pictograma de vehículo eléctrico cuando sea necesario indicar que el alcance de la señalización se refiere a este tipo de vehículos.



3. Aplicación y régimen transitorio.

Las señales de nueva instalación se ajustarán a los formatos recogidos en esta instrucción.

No obstante, no será necesario sustituir las señales instaladas para su adaptación a esta instrucción, se aplicará cuando las señales sean renovadas debido a su estado de conservación.

4. Entrada en vigor.

La siguiente instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma.

Madrid, a 07 de abril de 2022

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

CSV : GEN-5ca9-ab53-3c41-1af4-2170-6bce-3da8-c9fd
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 07/04/2022 10:35 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN
DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

VEH

Asunto: *Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general*

Instrucción VEH 2022/07

La aprobación de la Instrucción 15/V-113 sobre "*Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general*" supuso un hito en el impulso del desarrollo de pruebas de tecnologías de conducción automatizada en España.

Transcurrido cierto tiempo desde la implantación de esta regulación, y teniendo en cuenta la experiencia acumulada en su aplicación y la evolución en la normativa internacional de referencia, procede actualizar su contenido como instrumento para el progreso en el desarrollo de estas tecnologías.

Esta regulación se ampara en el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (en adelante RGV), que otorgó en su artículo 47 a la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) la facultad de concesión de autorizaciones especiales para la realización de pruebas o ensayos de investigación extraordinarios, realizados por fabricantes, fabricantes de segunda fase y laboratorios oficiales.

En orden a garantizar que las pruebas y ensayos de esos nuevos sistemas se desarrollen en condiciones de seguridad, se publica la presente instrucción, destinada a la regulación de la concesión de las autorizaciones especiales para la realización de pruebas y ensayos de investigación, realizados con vehículos automatizados en vías abiertas al tráfico en general.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

INDICE

1. OBJETO DE LA INSTRUCCIÓN 5
2. DEFINICIONES 5
3. ALCANCE DE LA AUTORIZACIÓN 6
4. PARTE I: PROCEDIMIENTO DE DESIGNACIÓN DE CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO 6
4.1. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD 6
4.1.1. Requisitos del solicitante de la designación 6
4.1.2. Presentación de las solicitudes 7
4.2. RESOLUCIÓN DE LA DESIGNACIÓN 7
4.3. COORDINACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS 7
5. PARTE II: PROCEDIMIENTO PARA OBTENER LA AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS CON VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO GENERAL 8
5.1. REQUISITOS APLICABLES AL SOLICITANTE DE LA AUTORIZACIÓN 8
5.2. REQUISITOS PARA REALIZACIÓN DE PRUEBAS EN VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS 9
5.2.1. Requisitos del vehículo automatizado. 9
5.2.2. Requisitos del operador del vehículo automatizado. 9
5.3. RESOLUCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN 10
5.4. COORDINACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS 10
6. ENTRADA EN VIGOR 11
ANEXO I: SOLICITUD DE DESIGNACIÓN DE CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLOGICO 12
12
ANEXO II: COMPETENCIAS TÉCNICAS DE LOS CENTROS DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO EN MATERIA DE LA INSTRUCCIÓN 2022/07 13
ANEXO III: SOLICITUD DE PRUEBAS DE VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL 14
ANEXO IV: MODELO DE CERTIFICADO DEL CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO 15
ANEXO V: Procedimiento para la certificación de vehículos para la realización de ensayos en modo autónomo. 16
1. Documentación Técnica del fabricante para la solicitud. 19
1.1. FICHA REDUCIDA DE CARACTERÍSTICAS (FICHA REDUCIDA) 19
1.2. FICHA DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS (FICHA TÉCNICA) 19
1.3. SEGURIDAD FUNCIONAL ASOCIADA A LA EVALUACIÓN DE RIESGOS 19

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

1.4. CONTROL DE VERSIONES DE SOFTWARE 20
1.5. DOCUMENTACIÓN PARO DE EMERGENCIA Y *"OVERRIDE"* DEL SISTEMA AUTÓNOMO 21
1.6. DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LAS FUNCIONALIDADES/ESCENARIOS DE DISEÑO Y ENSAYO DEL SISTEMA 21
1.6.1. Funcionalidades 21
1.6.2. Escenarios de ensayos 22
1.7. CIBERSEGURIDAD 23
1.8. COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA (EMC) 23
1.9. FUNCIÓN DE RECONOCIMIENTO DE SEÑALES 23
2. INSPECCIÓN PREVIA A LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS 23
3. EVALUACIÓN DE COMPORTAMIENTO DINÁMICO 23
3.1. ENSAYOS DE CONDUCCIÓN CONVENCIONAL (MANUAL) 24
3.2. ENSAYOS DE OVERRIDE (PREDOMINANCIA DE LOS CONTROLES MANUALES SOBRE LAS FUNCIONES AUTOMATIZADAS) 24
3.2.1. Override del volante: 24
3.2.2. Override del pedal de freno: 26
3.2.3. Override del pedal del acelerador 27
3.2.4. Override: Desconexión de emergencia (e.j. pulsador de emergencia): 28
3.3. Ensayos de control longitudinal 29
3.3.1. Prueba de frenado: 29
3.3.2. Frenada autónoma de emergencia: 32
3.4. ENSAYOS DE CONTROL LATERAL: 33
3.5. ENSAYOS DE RECONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO CON LAS SEÑALES DE TRÁFICO: 34
4. COMPROBACIÓN DINÁMICA EN AQUELLOS VEHÍCULOS O CASOS DE USO EN LOS QUE NO SEA DE APLICACIÓN ALGUNOS DE LOS TÉRMINOS DEL APARTADO 3. 34
4.1. ENSAYOS DE CONDUCCIÓN CONVENCIONAL 35
4.2. ENSAYOS DE OVERRIDE (PREDOMINANCIA DE LOS CONTROLES MANUALES SOBRE LAS FUNCIONES AUTOMATIZADAS) 35
4.3. ENSAYOS DE CONTROL LONGITUDINAL 36
4.3.1. Ensayo de frenado (modo convencional): 36
4.3.2. Ensayo de frenada autónoma: 36
4.3.3. Perfil precargado de velocidades / Lectura de señales de tráfico: 37
4.4. ENSAYOS DE CONTROL LATERAL 37

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

5. COMPROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD FUNCIONAL DECLARADOS EN LA EVALUACIÓN DE RIESGOS EXIGIDA EN 1.3 (ENSAYOS EN SITUACIÓN DE MAL FUNCIONAMIENTO) 38
Apéndice I: Fichas Reducidas 39
Apéndice II: Ficha Técnica (Datos de la tarjeta ITV) 48
Apéndice III: Modelo de documentación técnica descriptiva de las características del vehículo 51
Apéndice IV: Checklist escenarios y funcionalidades 52
Apéndice V: Formato de resultados de evaluación de la comprobación dinámica 53

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN
GENERAL
DE TRÁFICO

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

1. OBJETO DE LA INSTRUCCIÓN

El objeto de la presente instrucción es:

1) El procedimiento para la autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos automatizados en vías abiertas al tráfico en general.
2) La definición de los requisitos aplicables para los solicitantes de dicha autorización.
3) El establecimiento del procedimiento de designación de centro de reconocimiento tecnológico autorizado en materia de la presente instrucción. La definición de los requisitos exigidos a los organismos solicitantes de dicha designación.

2. DEFINICIONES

A los efectos de la presente instrucción se establecen las siguientes definiciones:

- «Vehículo automatizado[1] o vehículo de conducción automatizada»: vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma durante determinados períodos de tiempo sin supervisión continuada por parte del conductor pero respecto del cual se sigue esperando o necesitando la intervención del conductor.
- «Vehículo totalmente automatizado o vehículo autónomo[1]»: vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma sin supervisión por parte del conductor.
- «Sistema de Conducción Automatizado (ADS, en inglés Automated Driving System)»: significa el hardware y el software que son capaces conjuntamente de realizar todo el control dinámico de un vehículo (DDT) de forma sostenida.
- «Control Dinámico de un vehículo (DDT, en inglés Dynamic Driving Task)»: significa todas las funciones operativas y tácticas en tiempo real requeridas para operar el vehículo, excluidas las funciones estratégicas como la programación de viajes y la selección de destinos y puntos de referencia.
- «Grabador de datos del sistema de conducción automatizado (DSSAD, en inglés Data Storage System for Automated Driving)»: Aparato instalado en el vehículo con la función de grabar información y datos relacionados con la conducción en modo autónomo del vehículo.
- «registrador de datos de eventos (EDR, en inglés Event Data Recorder)», el dispositivo o la función de un vehículo que registran los datos dinámicos y de series temporales del vehículo durante el período inmediatamente anterior a un evento (por ejemplo, velocidad del vehículo con respecto al tiempo) o durante un accidente (por ejemplo, delta-V con respecto al tiempo), a fin de recuperarlos después del accidente; a efectos

[1] Definición recogida en el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2019

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

de esta definición, no se incluyen en los datos del evento los datos de audio y de vídeo[2].

- «Modo autónomo»**:** modalidad de desplazamiento del vehículo que tiene lugar cuando el ADS está activado.
- «Modo convencional»**:** modalidad de desplazamiento del vehículo cuando el ADS está desactivado y que es llevada a cabo por un conductor humano.
- «Operador del vehículo automatizado»**:** persona que, sentada en el asiento del conductor o bien en un puesto e control remoto, hace que se active la tecnología autónoma y supervisa su correcto funcionamiento durante las pruebas en la vía pública.

3. ALCANCE DE LA AUTORIZACIÓN

La presente autorización es de ámbito nacional y establecerá los tramos de vía urbana e interurbana por las que el vehículo está autorizado a realizar las pruebas o ensayos.

Los titulares de la autorización serán responsables de que los vehículos reúnan las características técnicas adecuadas para la circulación por las vías públicas y del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente instrucción.

La duración de la autorización será por un plazo máximo de 2 años, pudiendo prorrogarse sucesivamente por idénticos periodos de tiempo.

La circulación fuera del alcance de la autorización deberá realizarse siempre en modo convencional.

Los vehículos deberán estar matriculados. En caso contrario, deberán obtener una autorización temporal de circulación conforme al art 44 del RGV que les permita circular por las vías abiertas al tráfico en general.

4. PARTE I: PROCEDIMIENTO DE DESIGNACIÓN DE CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO

4.1. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD

4.1.1. Requisitos del solicitante de la designación

Los solicitantes de la designación de centro de reconocimiento tecnológico deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Tener personalidad jurídica.
b) Haber sido designado como Servicio Técnico por la autoridad competente (MINCOTUR) para la homologación de vehículos según los reglamentos listados en

[2] Definición recogida en el Reglamento nº 160 de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta al registrador de datos de eventos.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

el anexo II. En caso de suspensión o retirada de esta designación, el centro no está autorizado para proseguir esta actividad.

c) Disponer, antes de solicitar la designación, de competencia técnica-demostrable en la realización de las actividades para las que solicita ser designado como Centro de Reconocimiento Tecnológico.
d) El solicitante deberá aportar cuanta documentación se prevé en el RGV, en la presente instrucción y en ulterior normativa que pudiera serle de aplicación.

4.1.2. Presentación de las solicitudes

Los solicitantes que cumplan los requisitos presentarán:

a) Solicitud cumplimentada conforme al ANEXO I dirigida a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.
b) Abono de la tasa 4.5, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico.
c) Acreditación fehaciente de cumplimiento de los requisitos definidos en la presente instrucción referidos a los Centros de Reconocimiento Tecnológico.
d) Los Centros de Reconocimiento Tecnológico autorizados podrán ser requeridos durante la vigencia de su autorización a la actualización del cumplimiento de sus requisitos por la evolución que se puedan dar en el ámbito tecnológico y de la reglamentación.

4.2. RESOLUCIÓN DE LA DESIGNACIÓN

La resolución, concediendo o denegando la designación solicitada, será dictada por el Subdirector General de Movilidad y Tecnología en el plazo de 3 meses desde la entrada en el registro de la Dirección General de Tráfico.

En caso de detectar defectos o falsedad en la justificación de cumplimiento de los requisitos exigibles a los solicitantes, el proceso de designación quedará automáticamente denegado.

Los informes y resoluciones de los Centros de Reconocimiento Tecnológico tendrán validez nacional. Dicha designación será por un plazo máximo de 5 años, pudiendo prorrogarse sucesivamente por periodos de 2 años, previa solicitud de prórroga.

Asimismo, si la entidad designada dejase de cumplir los requisitos establecidos en apartado 4.1.1, se procederá de oficio a la revocación de la designación como Centro de Reconocimiento Tecnológico.

4.3. COORDINACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS

La Subdirección General de Movilidad y Tecnología coordinará los procedimientos relativos a la designación de Centros de Reconocimiento Tecnológico competentes para la Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general, y, a estos efectos, podrá llevar a cabo las modificaciones que resulten oportunas de los anexos y procedimientos administrativos correspondientes mediante escrito directriz.

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5. PARTE II: PROCEDIMIENTO PARA OBTENER LA AUTORIZACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE PRUEBAS CON VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO GENERAL

5.1. REQUISITOS APLICABLES AL SOLICITANTE DE LA AUTORIZACIÓN

Conforme a lo dispuesto en el RGV podrán solicitar la autorización para la realización de pruebas y ensayo: los fabricantes de los vehículos automatizados, los fabricantes de segunda fase y los laboratorios oficiales. Sin perjuicio de lo anterior, y por analogía, se entenderán legitimados así mismo para su solicitud, los fabricantes o desarrolladores de la tecnología que permite al vehículo plena autonomía, las universidades, empresas y consorcios que participen en proyectos de investigación en los términos descritos en la presente instrucción.

Los interesados presentarán:

a) Solicitud cumplimentada conforme al ANEXO III dirigida a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad.
b) Pago de la tasa I.4, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico.
c) Memoria descriptiva de las pruebas y ensayos, que incluirá cómo mínimo los siguientes aspectos:
    - Breve descripción de la tecnología incorporada al vehículo, los principios utilizados para garantizar su seguridad, de su ODD y del sistema de activación del modo autónomo, indicado el nivel de conducción autónoma, pudiendo utilizar como referencia orientativa los niveles de la tabla I..
    - Descripción general de los Planes de Formación impartidos a los operadores del vehículo automatizado.
    - Identificación y descripción detallada de la zona solicitada para la realización de las pruebas.
    - Descripción general del plan de ensayos y pruebas a realizar en vías abiertas al tráfico en general.
d) Certificado según el modelo recogido en el Anexo IV para la realización de pruebas de conducción autónoma, emitido por un Centro de Reconocimiento Tecnológico designado según los procedimientos recogidos en el Anexo V o acreditación de haber obtenido previamente, de la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea, a través de un procedimiento de control previo equivalente, una autorización para realizar pruebas en vías abiertas al tráfico general a vehículos de conducción automatizada con tecnologías y configuraciones de la misma naturaleza.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5.2. REQUISITOS PARA REALIZACIÓN DE PRUEBAS EN VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS

5.2.1. Requisitos del vehículo automatizado.

Para la realización de las pruebas con vehículos automatizados en vías abiertas a la circulación con vehículos automatizados éstos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Cada vehículo será identificado unívocamente por el solicitante.
- El propietario del vehículo o cualquier persona que tenga interés en la realización de las pruebas estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro obligatorio de vehículos a motor, así como la responsabilidad civil derivada de los posibles daños causados en las personas o los bienes con motivo de la circulación durante su realización en vías abiertas al tráfico en general, por un montante equivalente a cinco millones de euros (5.000.000 €).

- Para garantizar la madurez, seguridad y fiabilidad de los sistemas de conducción automatizada, el propietario del vehículo deberá acreditar uno de los siguientes supuestos:
  1- Que el vehículo ha superado en un Centro de Reconocimiento Tecnológico designado por la DGT, los procedimientos recogidos en el Anexo V de la presente instrucción, o
  2- Que la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea haya expedido, a través de un procedimiento de control previo equivalente, autorización para realizar pruebas en vías abiertas al tráfico general a vehículos de conducción automatizada con tecnologías y configuraciones de la misma naturaleza.

  El vehículo estará dotado de grabador de datos del sistema de conducción automatizado (DSSAD) o registrador de datos de eventos (EDR).

  A los efectos de esta instrucción, no tendrá consideración de tecnología autónoma aquellos sistemas de seguridad activa o de ayuda a la conducción incluida como equipamiento de los vehículos que para su manejo o conducción sí requieran necesariamente control o supervisión humana activa.

5.2.2. Requisitos del operador del vehículo automatizado.

Para la realización de las pruebas con vehículos automatizados en vías abiertas a la circulación con vehículos automatizados su operador deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- Deberá ser designado e identificado por el solicitante de la autorización.
- La solicitud podrá incluir varios operadores.
- El solicitante deberá aportar declaración responsable de las aptitudes de los operadores designados, acreditando bajo su responsabilidad que los mismos

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

conocen la tecnología y sistemas del vehículo, han recibido la formación requerida para el tipo de prueba solicitada y tienen capacidad para conducir, manejar o controlar el vehículo, en términos de seguridad y bajo cualquier condición.

- El operador del vehículo será en todo momento el responsable de la conducción y manejo del vehículo.
- Se exigirá durante la circulación que el operador esté en todo momento en disposición de tomar el pleno control del vehículo, tanto si se encuentra en el interior del habitáculo como si lo conduce o maneja en remoto. En todo caso, el operador estará obligado a tomar el pleno control del vehículo ante cualquier eventualidad que suponga una situación de riesgo para los ocupantes del vehículo o para el resto de los usuarios de la vía.
- El operador del vehículo automatizado deberá ser titular, con una antigüedad mínima de dos años, del permiso de conducción en vigor correspondiente a la categoría del vehículo objeto de la prueba o ensayo.

5.3. RESOLUCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

La resolución, concediendo o denegando la autorización especial solicitada será dictada por el Subdirector General de Gestión de la Movilidad en el plazo de 1 mes desde la entrada en el registro de la Dirección General de Tráfico.

En caso de que el itinerario autorizado para la realización de las pruebas incluya vías cuya competencia corresponda a otras administraciones con competencia en materia de tráfico, el plazo de resolución de 1 mes contará desde el día siguiente a la recepción del preceptivo informe por parte de la administración correspondiente.

En la Autorización que se conceda constará el tipo de ensayo a realizar, su itinerario, y demás condiciones en que deba desarrollarse.

La Dirección General de Tráfico dará traslado de la autorización a las administraciones con competencia en materia de tráfico del ámbito territorial en que se desarrollen las pruebas.

5.4. COORDINACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología coordinará los procedimientos relativos a la autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general y, a estos efectos, podrá llevar a cabo las modificaciones que resulten oportunas de los anexos y procedimientos administrativos correspondientes mediante escrito directriz.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

6. ENTRADA EN VIGOR

Esta instrucción deroga la *Instrucción DGT 15/V-113 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general* y el *Escrito Directriz SGGMT 7/2020: "Modificación anexo de la Instrucción DGT 15/V-113 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general"*

Esta instrucción entrará en vigor el día de su firma.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Firmado electrónicamente

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO I: SOLICITUD DE DESIGNACIÓN DE CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLOGICO

SOLICITUD DE DESIGNACIÓN DE CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO

DATOS DEL INTERESADO					
NIF/DOI:	Nombre y apellidos/Razón social:				
Tipo de vía:	Nombre de la vía:				Número:
Bloque:	Portal:	Escalera:	Planta:	Puerta:	KM:
Código postal:	Provincia:		Municipio:		Localidad:
País:	Teléfono:		Correo electrónico:		

DATOS DEL REPRESENTANTE	
NIF/DOI:	Nombre y apellidos:

LISTADO DE DOCUMENTACIÓN ADJUNTA

Solicita:

Sea concedida a la entidad antes indicada, de acuerdo con lo establecido en la Instrucción de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general la designación como Centro de Reconocimiento Tecnológico autorizado para la emisión de certificados de vehículos par a la realización de pruebas de conducción automática.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO II: COMPETENCIAS TÉCNICAS DE LOS CENTROS DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO EN MATERIA DE LA INSTRUCCIÓN 2022/07

Objeto

El presente anexo tiene como objeto la definición de las competencias técnicas requeridas a los centros de reconocimiento tecnológico que van a certificar los requisitos de la presente instrucción.

Requisitos de la entidad solicitante de la designación como centro de reconocimiento tecnológico autorizado

Se considerará competencia técnica suficiente en los requisitos técnicos y administrativos prescritos en la presente instrucción el disponer o estar en trámite de obtener la Acreditación según norma ISO 17025 por parte de ENAC para los ensayos previstos en los siguientes reglamentos:

UNECE R13 y R13H (sistemas de frenos de vehículos ligeros y pesados),

UNECE R79.03 (sistema de dirección),

UNECE R131 AEBS (vehículo pesado), R152 AEBS (vehículo ligero),

UNECE R157 ALKS (mantenimiento de carril),

UNECE R155 (ciberseguridad)

Reglamento de Ejecución (UE) 2021/646

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO III: SOLICITUD DE PRUEBAS DE VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL

MINISTERIO DEL INTERIOR

SOLICITUD DE PRUEBAS DE VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL

DGT Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

DATOS DEL INTERESADO						
IDENTIFICACIÓN						
Nombre/Razón social:				NIF/NIE/CIF:		
Apellido 1:				Apellido 2:		
DOMICILIO						
Tipo vía:	Nombre de la vía:					Cód. postal:
Número:	Bloque:	Portal:	Escalera:	Planta:	Puerta:	Km.:
Municipio:	Población:			Provincia:		
DATOS DEL REPRESENTANTE						
Nombre:				NIF/NIE:		
Apellido 1:				Apellido 2:		

DATOS DE LOS VEHÍCULOS A UTILIZAR					
Matrícula:	Bastidor	Marca:	Modelo:	Tipo[1]:	Niv.[2]:
Nombre y apellidos del operador:			NIF/NIE:		
Matrícula:	Bastidor	Marca:	Modelo:	Tipo[1]:	Niv.[2]:
Nombre y apellidos del operador:			NIF/NIE:		
Matrícula:	Bastidor	Marca:	Modelo:	Tipo[1]:	Niv.[2]:
Nombre y apellidos del operador:			NIF/NIE:		

DATOS DE LA PRUEBA O ENSAYO					
Tipo de ensayo a realizar y finalidad:					
Motivos que justifican el uso de vía pública para el ensayo:					
Horarios previstos de realización de ensayos:					
Inicio:	Inicio:	Inicio:	Inicio:	Inicio:	Inicio:
Final:	Final:	Final:	Final:	Final:	Final:
Máxima duración de un ensayo:					
Se prevé realizar grabaciones de:					

DATOS DE CARRETERAS PARA CIRCULACIÓN					
Provincia:					
Carretera	Tramo	Velocidad			Parada
		Máxima	> Límite genérico	Anormal. reducida	

(1) Tipo: Tipo de homologación UE (M1, N1, …)

(2) Nivel: Nivel de automatización del vehículo. Ver tabla anexo I.

MINISTERIO DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO IV: MODELO DE CERTIFICADO DEL CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO

CERTIFICADO

PARA LA AUTORIZACIÓN DE PRUEBAS O ENSAYOS DE INVESTIGACIÓN REALIZADOS CON VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL SEGÚN LA INSTRUCCIÓN VEH 2022/07

1. Solicitante:
2. Marca del vehículo:
3. Tipo de vehículo:
4. Número de chasis del vehículo:
5. Nombre y dirección del fabricante del vehículo:
6. Nombre y dirección del fabricante del sistema de conducción automatizada (si es diferente al anterior):
7. Nombre y dirección del representante legal (en su caso):
8. Lugar de realización de los ensayos en carretera abierta:
9. Restricciones de uso:
10. Centro de reconocimiento tecnológico encargado de la homologación:
11. Fecha del informe entregado por este centro:
12. Número de informe entregado por este centro:

El vehículo descrito cumple los requisitos establecidos en la instrucción VEH 2022/07 sobre autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general

Lugar:

Fecha:

Firma:

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO V: Procedimiento para la certificación de vehículos para la realización de ensayos en modo autónomo.

Objeto

El presente anexo tiene como objeto:

1- Establecer un procedimiento estandarizado para la certificación de vehículos para la realización de ensayos en modo autónomo en vías abiertas al tráfico en general según la presente Instrucción de la Dirección General de Tráfico.
2- Procedimiento de emisión de Informe de Evaluación Técnica por parte del centro de reconocimiento tecnológico autorizado.

El procedimiento estandarizado para la certificación de vehículos para la realización de ensayos de vehículos en modo autónomo perseguirá como único objetivo garantizar el máximo nivel de seguridad para las personas que realicen dichos ensayos, así como para los otros usuarios de la vía.

El presente procedimiento consta de fases:

- Documentación
- Verificación de la conformidad entre la documentación presentada por el solicitante y el vehículo a ensayar
- Inspección de seguridad
- Comprobación dinámica

Documentación

El requerimiento de la documentación hace referencia a la identificación del tipo de vehículo destinado a ensayo (dimensiones, masas, potencia, etc.), su homologación base (en caso de que sea aplicable), la identificación de riesgos por parte y según criterio del solicitante y las contramedidas aplicadas, las funcionalidades a ensayar y aquellas para las que el vehículo no está destinado, el sistema de paro de emergencia y otras funcionalidades de seguridad (p.e. compatibilidad electromagnética).

Esta documentación será la base para la identificación de la tipología del vehículo y para continuar con las siguientes fases del procedimiento: inspección y comprobación dinámica.

Esta fase se desarrolla en el apartado 1 y 5 de este anexo.

Verificación de la conformidad entre la documentación presentada por el solicitante y el vehículo a ensayar

El proceso de verificación de la conformidad se realiza con el objetivo de comprobar que el vehículo presentado para la realización de ensayos en carretera abierta corresponde a la documentación presentada por el solicitante.

Inspección de seguridad

El proceso de inspección se realiza (a partir de la documentación aportada) con el objetivo de aprobar o denegar la realización de ensayos con vehículos prototipo. La inspección hace siempre referencia a elementos de seguridad como por ejemplo salientes exteriores,

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

espacio interior, estado de las ruedas o sujeción de instrumentación/ lastre (si aplica). La inspección permitirá pasar al siguiente paso: la comprobación dinámica.

Esta fase se desarrolla en el apartado 2 de este anexo.

Comprobación dinámica

La comprobación dinámica es el último paso del presente procedimiento y se divide en comprobación de conducción manual, comprobación de los sistemas de *override* (pasar a control manual) y comprobación de funcionalidades básicas que impacten en la seguridad para los ocupantes del vehículo y el resto de los usuarios de las vías. Esto permitirá certificar que el vehículo:

1) se puede conducir de forma manual,
2) permite retomar el control manual a requerimiento del gestor/operador, y
3) en modo de conducción autónoma es capaz de mantener unos mínimos niveles de seguridad (p.e. frenar cuando se cruza un peatón).

Esta fase se desarrolla en los apartados 3 y 4 de este anexo.

El procedimiento se resume en el diagrama de la Figura 1

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

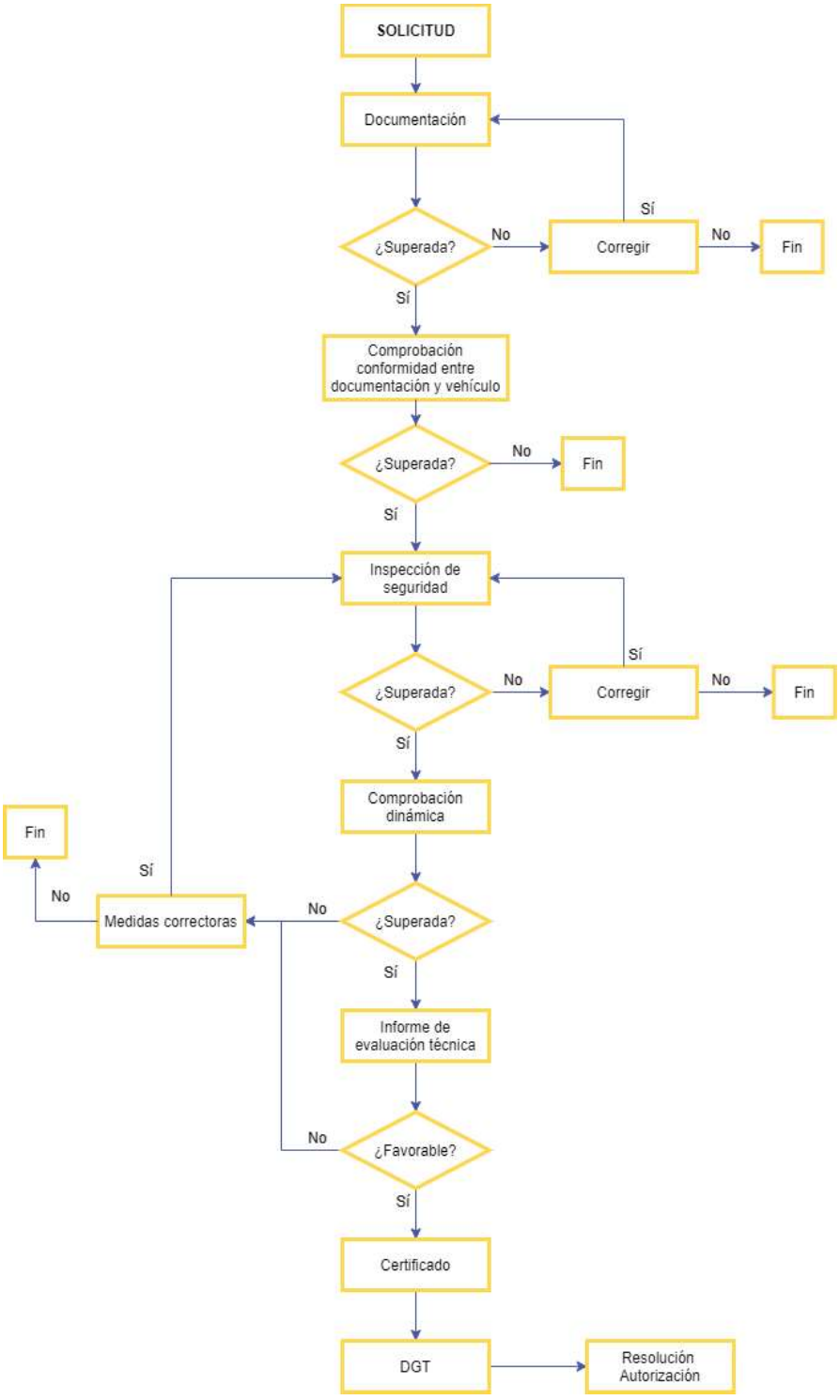


Figura 1 Diagrama de bloques del procedimiento de certificación

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

El procedimiento descrito tiene como único objetivo garantizar la seguridad durante la preparación y ejecución de las pruebas a realizar en las vías abiertas al tráfico en general y deberá ser realizado por los centros de reconocimiento tecnológico para la certificación (). El procedimiento se ha elaborado utilizando estándares existentes y de referencia para cada una de las funcionalidades (p.e. normas ISO, UNECE, y protocolos Euro NCAP).

A continuación, se detallan las fases del procedimiento: documentación, inspección y comprobación dinámica.

1. Documentación Técnica del fabricante para la solicitud.

El solicitante presentara la documentación técnica sobre el vehículo presentado para esta autorización de acuerdo con los puntos referidos a continuación según el modelo de documentación técnica descriptiva en el Apéndice III.

1.1. FICHA REDUCIDA DE CARACTERÍSTICAS (FICHA REDUCIDA)

Con el fin de documentar las características técnicas del vehículo (masas y dimensiones, unidad motriz, transmisión, suspensión, dirección, dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, frenado, y carrocería) se deberá presentar completada una Ficha Reducida al inicio de cualquier verificación técnica.

La Ficha Reducida está regulada en el RD 750/2010 de 4 de junio, por el que se regula la homologación de los vehículos a motor, así como de sus sistemas, partes, y piezas (ver APÉNDICE I).

A partir de la Ficha Reducida se constituirá una Ficha Técnica que deberá presentarse en la solicitud de una matrícula provisional, requisito indispensable para permitir la circulación del vehículo en las vías abiertas al tráfico en general.

1.2. FICHA DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS (FICHA TÉCNICA)

La Ficha Técnica (ver APÉNDICE II) es un documento proporcionado por el solicitante.

El centro de reconocimiento tecnológico autorizado verificará que todos los datos proporcionados por el solicitante son verídicos y facilitirá al solicitante la documentación necesaria a presentar en la DGT.

Este documento juntamente con el *Safety Check* y los resultados de las pruebas de ensayo, serán los mínimos requisitos a presentar en la DGT para la obtención de un permiso de circulación (matricula provisional).

1.3. SEGURIDAD FUNCIONAL ASOCIADA A LA EVALUACIÓN DE RIESGOS

Para garantizar la realización de los ensayos con seguridad es imprescindible que los fabricantes de los vehículos automatizados identifiquen aquellas situaciones que representan un riesgo potencial en base a sus probabilidades de ocurrencia, controlabilidad por parte del operador y severidad teniéndolas en cuenta durante el desarrollo de sus vehículos.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

La seguridad funcional toma en consideración todos los modos de funcionamiento y los potenciales fallos de los sistemas implementados en los vehículos y, consecuentemente se podrá analizar con dicho documento si los riesgos pueden ser asumidos o no. El estándar ISO 26262 define un procedimiento para el desarrollo de sistemas hardware – softwares funcionalmente seguros. Dentro de este estándar se destacan el HARA (Hazard Risk Analysis) y el FMEA (Failure Mode Effects Analysis) como dos de las herramientas utilizadas para identificar y cuantificar estos riesgos.

Será condición para aceptar la evaluación del riesgo que el solicitante presente un documento acreditativo de que la evaluación de riesgos se ha llevado a cabo mediante un HARA, un FMEA o un método equivalente siguiendo las prácticas habituales de seguridad funcional asociadas al desarrollo de software de automoción. En los casos de riesgos y fallos potenciales identificados que no puedan ser aceptados para conducción en las vías abiertas al tráfico en general, se exigirá que estos sean controlados o mitigados para la emisión del certificado.

La sección 5. del presente Anexo de la Instrucción recoge los ensayos a realizar para comprobación de la operación ante mal funcionamiento de los sistemas.

1.4. CONTROL DE VERSIONES DE SOFTWARE

Debido a que buena parte de un sistema con funcionalidades autónomas tiene asociado un desarrollo software, todas las verificaciones descritas en el presente anexo se realizarán sobre una versión de software previamente validada en ensayos por el solicitante y de acuerdo a los requisitos funcionales de seguridad descritos en el apartado anterior y a la descripción de las funcionalidades aportada (ver apartado: Documentación relativa a las funcionalidades/escenarios de diseño y ensayo del sistema – Funcionalidades).

En el caso de que, durante el proceso de pruebas y recolección de datos, se implementen mejoras o cambios en el sistema en forma de nuevas versiones de software, estas deben también cumplir los requisitos mínimos de seguridad funcional y seguir respetando los ensayos objeto de la petición de autorización por parte de la DGT.

Para evitar el sobrecoste que supone la realización íntegra del proceso de certificación para cada nivel, versión o revisión del software utilizado durante las pruebas, se debe disponer de documentación acreditativa de que el sistema ha sido extensamente probado y validado en ensayos de banco, simulación o pistas de pruebas.

El solicitante deberá presentar documentación en la que se indique claramente la versión de software a utilizar durante los ensayos, así como las funcionalidades autónomas implementadas, coincidan o no con las funcionalidades que se desean ensayar. En el caso de presentar una nueva versión de software respecto a la presentada originalmente en la solicitud del permiso, deberá proporcionar de forma detallada aquellas modificaciones realizadas respecto a la versión anterior, así como a que funcionalidades afecta y en qué medida, acreditando que la seguridad del vehículo permanece al menos al mismo nivel que la versión presentada inicialmente.

En el caso de que se deseen realizar pruebas en carretera a) con nuevas funcionalidades adquiridas a raíz de la modificación del software b) que estas pruebas no estén descritas en la petición original, c) impliquen nuevas pruebas de distinta naturaleza, o en general, varíen sustancialmente la documentación de este anexo aportada originalmente, esta

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

modificación del software no será considerada como una nueva versión y se deberá revisar el proceso de autorización nuevamente para poder determinar el alcance de la nueva situación.

1.5. DOCUMENTACIÓN PARO DE EMERGENCIA Y *"OVERRIDE"* DEL SISTEMA AUTÓNOMO

La documentación deberá justificar que se ha tenido en cuenta los siguientes requisitos mínimos:

Desconexión de emergencia:

1. Tener una desconexión de emergencia que pare la acción de los actuadores (volante, freno, acelerador y caja de cambios si aplica).
2. El paro de emergencia debe ser accesible para cualquier ocupante del vehículo o con acceso a los mandos del vehículo en cualquier momento.
3. El actuador del pedal de freno no puede interferir con la capacidad del conductor a actuar sobre el pedal de freno.
4. El par máximo del actuador del volante debe poder ser superado por el operador en cualquier momento.

Override:

1. El *override* ha de ser detectado tras los siguientes eventos:
    a. El operador presiona el pedal de freno
    b. El operador presiona el pedal de acelerador
    c. El operador gira el volante
2. En caso de detectar un *override,* todas las acciones del sistema se deberán interrumpir hasta que el operador reinicie manualmente el proceso de conducción autónoma.

Se deberá justificar que tanto el *override* como el paro de emergencia son independientes entre sí y de los algoritmos de conducción autónoma y que siempre tendrán prioridad sobre las acciones de conducción autónoma.

1.6. DOCUMENTACIÓN RELATIVA A LAS FUNCIONALIDADES/ESCENARIOS DE DISEÑO Y ENSAYO DEL SISTEMA

1.6.1. Funcionalidades

Este documento deberá describir la funcionalidad del sistema de conducción autónoma con el objetivo de poder identificar los posibles escenarios que el vehículo puede afrontar y aquéllos que se pretenden evaluar durante la circulación en las vías abiertas al tráfico en general. De esta manera se podrán predecir las posibles condiciones de circulación que se puedan producir y la interacción con los otros usuarios de la vía.

Para ello se deberán definir los posibles escenarios de ensayo a evaluar junto con las maniobras que se quieren reproducir.

Así mismo, se deberán describir todas las condiciones de tráfico que de antemano se conoce que el sistema de conducción autónoma no puede abordar. El objetivo de esta

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

información es identificar aquellas situaciones de tráfico que se deben evitar, así como definir las medidas oportunas para evitarlas.

1.6.2. Escenarios de ensayos

1.6.2.1. Escenarios de ensayo en carretera abierta

Son aquellos escenarios que se pretender evaluar durante la circulación en condiciones de tráfico real. El vehículo únicamente podrá circular en modo autónomo (bajo la supervisión de un operador) en los escenarios descritos como escenarios de ensayo.

Para cada escenario de ensayo se deberá indicar, tal como está descrito en el APÉNDICE IV:

- Tipo de situación de tráfico
  - Urbano (<50 km/h en ciudad)
  - Interurbano (<100 km/h en carretera)
  - Vía rápida (<120 km/h en autopista)
- Infraestructura
  - Tipo de vía a utilizar
    - zona urbana
    - zona peatonal
    - carretera secundaria con circulación en doble sentido sin separación de carriles
    - carretera secundaria con circulación en doble sentido con separación de carriles
    - carretera nacional, 1 carril de circulación
    - carretera nacional, múltiples carriles de circulación
    - autovía
    - autopista
  - Vías identificadas que cumplen estas condiciones
- Condiciones de tráfico
  - Intensidad de tráfico requerida
  - Vehículos / usuarios propios del ensayo que intervendrán en el ensayo
  - Vehículos / usuarios ajenos al ensayo que pueden intervenir en el ensayo
- Condiciones del ensayo
  - Condiciones de luz buscadas
  - Condiciones climatológicas buscadas
- Maniobras a realizar
  - Tipo de maniobra
  - Condiciones límites esperadas:
    - Velocidad máxima
    - Deceleración longitudinal máxima
    - Aceleración lateral máxima.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

1.7. CIBERSEGURIDAD

Los sistemas electrónicos necesarios para habilitar funciones de conducción autónoma requieren de altos niveles de software para su funcionamiento, lo que aumenta su vulnerabilidad frente ciberataques que pueden comprometer la seguridad del ocupante del vehículo y el resto de los usuarios de la vía.

El solicitante deberá presentar documento acreditativo de que todos los vehículos de ensayo, así como todos sus sistemas y subsistemas, han sido desarrollados teniendo en cuenta la provisión de niveles de ciberseguridad apropiados. cuentan con los niveles de ciberseguridad apropiados.

1.8. COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA (EMC)

Los componentes electrónicos que los vehículos utilizan actualmente pueden ser sensibles a las emisiones electromagnéticas presentes en la vía o emitidas por otros componentes del propio vehículo.

La electrónica es la base de los sistemas de seguridad avanzados (e.g. ADAS) y por ello se prevé que los futuros prototipos de vehículos automatizados tendrán una carga de sistemas electrónicos todavía mayor.

Para evitar fallos inesperados de estos sistemas el solicitante deberá presentar documento acreditativo de que los equipos instalados respetan la legislación vigente en cuanto a las emisiones electromagnéticas.

1.9. FUNCIÓN DE RECONOCIMIENTO DE SEÑALES

El solicitante deberá remitir documentación donde se describa la solución tecnológica elegida que habilita al vehículo para el reconocimiento de señales en carretera y las condiciones ambientales que garanticen y/o impidan su correcto funcionamiento (luz, condiciones meteorológicas, etc…).

En el caso de poseer únicamente sistemas telemáticos a este fin, se deberá documentar el procedimiento y recursos necesarios para garantizar la disponibilidad de información veraz y fiable relativa a señales de tráfico permanentemente actualizadas durante el periodo de realización de las pruebas objeto de la autorización

2. INSPECCIÓN PREVIA A LA REALIZACIÓN DE LAS PRUEBAS

La inspección del vehículo se llevará a cabo por un centro de reconocimiento tecnológico autorizado en base a la documentación aportada por el solicitante.

3. EVALUACIÓN DE COMPORTAMIENTO DINÁMICO

A continuación, se incluyen las pruebas dinámicas que debe superar el vehículo. Para aquellos vehículos o usos para los que no sea aplicable el procedimiento de comprobación dinámica recogido en este apartado, el solicitante debe justificar dicha circunstancia y el centro de reconocimiento tecnológico será el encargado de validarla, aplicándose lo establecido en el aparato 4 del presente Anexo de la Instrucción. Esta situación se puede producir para una o varias de las pruebas.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Aunque el vehículo circule en modo de conducción autónoma, siempre se deberá tener acceso a los controles del vehículo (o en su caso al mando de desconexión de emergencia) y estos deberán poder ser accionados de forma manual. El operador del vehículo será el encargado de supervisar la realización de los ensayos, así como de actuar en caso de emergencia.

En el caso de tratarse de un vehículo automatizado que no requiera de un conductor dentro del habitáculo del vehículo y por tanto pueda ser controlado remotamente, el solicitante deberá proporcionar al centro de reconocimiento tecnológico autorizado por la DGT el equipamiento necesario para poder realizar las pruebas de comprobación dinámica descritas en los siguientes apartados.

Los resultados obtenidos en las pruebas siguientes se reflejarán en el formato definido en el APÉNDICE V

3.1. ENSAYOS DE CONDUCCIÓN CONVENCIONAL (MANUAL)

Es imprescindible que el vehículo se pueda conducir en cualquier momento en modo convencional y, por tanto, se verificará que cumple con esta funcionalidad mediante la realización de las siguientes maniobras:

- Conducción en recta hasta 50 km/h para comprobación de velocímetro y ausencia de desviación, vibraciones, ruidos u otras anomalías.
- Salida de curva hasta 50 km/h para la comprobación de autorretorno del volante y ausencia de vibraciones, ruidos u otras anomalías.
- Cambios de apoyo dentro del mismo carril con velocidades iniciales de hasta 50 km/h para la evaluación de la estabilidad, control y ausencia de vibraciones, ruidos u otras anomalías
- Frenada de hasta 0,5g con velocidades iniciales de hasta 50 km/h para la comprobación de ausencia de desvío, vibraciones ruidos u otras anomalías.
- Frenada hasta el bloqueo o activación de ABS con velocidades iniciales de hasta 50 km/h para la comprobación de ausencia de desvío, vibraciones ruidos u otras anomalías.
- Aceleración a 3/4 de acelerador hasta 80 km/h
- Circulación en recta hasta 120 km/h para la comprobación de ausencia de desvío, vibraciones, ruidos u otras anomalías.
- Valoración general (hasta 120 km/h) para la comprobación de ausencia de desvío, vibraciones, ruidos u otras anomalías.

Las 5 primeras pruebas aplican a todos los vehículos mientras que las últimas tres no aplicarán a vehículos destinados únicamente a uso urbano y que por sus capacidades técnicas (e.g. velocidad máxima) no puedan realizar las pruebas.

3.2. ENSAYOS DE OVERRIDE (PREDOMINANCIA DE LOS CONTROLES MANUALES SOBRE LAS FUNCIONES AUTOMATIZADAS)

3.2.1. Override del volante:

En cualquier fase de la conducción autónoma se ha de detectar el *override* del operador tras aplicar un par máximo de 10Nm al volante, se comprobarán los siguientes escenarios:

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Velocidad	Radio de curvatura de la trayectoria	Intención del operador	Par máximo aplicado por el operador
30 ±1 Km/h	Infinito, recta	Giro a derecha	< 10Nm
30 ±1 Km/h	Infinito, recta	Giro a izquierda	< 10Nm

En caso de que un escenario requiera un par superior a 10Nm por parte del operador no se superará la prueba. El sistema de conducción autónoma, una vez detectado el override deberá parar todas sus acciones.

Procedimiento:

1. El vehículo deberá ir en modo de conducción autónoma, a velocidad constante manteniendo una trayectoria recta. Se hará la prueba una primera vez sin *override* del operador para asegurar que el vehículo es capaz de mantener la trayectoria deseada durante 100m. Durante el desarrollo de esta prueba el operador no podrá ejercer ninguno tipo de control o contacto sobre los mandos del vehículo.
2. Si el vehículo supera la prueba de conducción autónoma se procederá a realizar la prueba de *override*:
    a. Se inicia el proceso de conducción autónoma, velocidad constante, línea recta.
    b. La distancia recorrida en conducción autónoma antes de alcanzar la puerta 1 deberá ser superior a 100m.
    c. El operador no podrá ejercer ninguno tipo de control o contacto sobre los mandos del vehículo antes de alcanzar la puerta 1.
    d. Mientras el vehículo se encuentra entre la puerta 1 y 2 el operador se tomará el control del volante con el fin de modificar la trayectoria del vehículo.
3. La prueba se considerará superada si se cumplen las siguientes condiciones:
    a. El vehículo ha mantenido la trayectoria deseada mientras circulaba en modo de conducción autónoma.
    b. El operador ha realizado el cambio de trayectoria dentro de los límites definidos por las puertas.
    c. El par máximo aplicado por el operador durante el proceso de cambio de trayectoria no ha superado los 10Nm.
    d. El proceso de conducción autónoma se haya detenido antes de alcanzar la puerta 3.

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...
CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

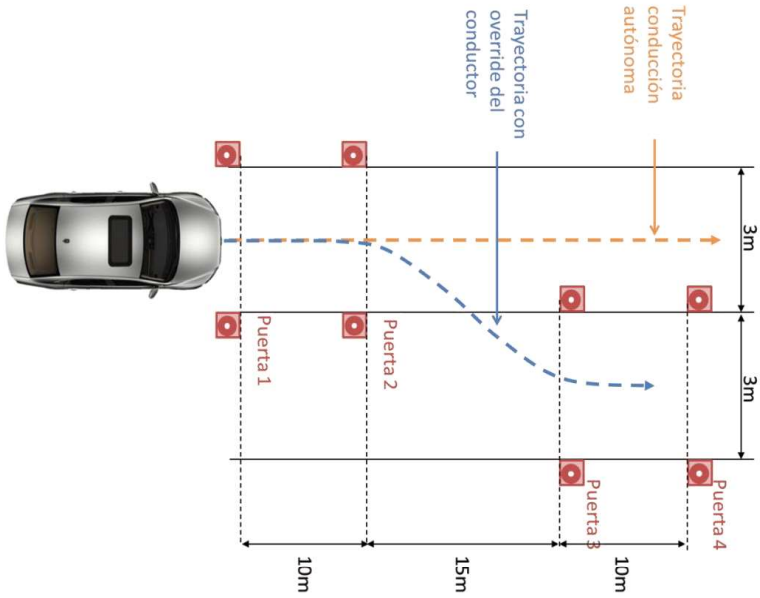


Figura 2 Esquema de la prueba de Override de volante

3.2.2. Override del pedal de freno:

En cualquier fase de la conducción autónoma se ha de detectar el *override* del operador al actuar sobre el pedal de freno.

Se realizará la prueba a velocidad constante 100 Km/h, en línea recta y en asfalto seco (o cualquier otra superficie con coeficiente de fricción > 0,9). En caso de que el vehículo no sea capaz alcanzar 100Km/h en conducción autónoma se realizará la prueba a la velocidad máxima permitida por el sistema.

Procedimiento:

1. El vehículo deberá circular en modo de conducción autónoma, a velocidad constante y manteniendo una trayectoria recta. Se hará la prueba una primera vez sin *override* del operador para asegurar que el vehículo es capaz mantener la trayectoria deseada durante 200m.
   Durante esta prueba el operador no podrá ejercer ningún tipo de control o contacto sobre los mandos del vehículo.
2. Si el vehículo supera la prueba de conducción autónoma se procederá a la prueba de *override*:
   a. Se inicia el proceso de conducción en modo autónomo, velocidad constante, línea recta.
   b. El operador no podrá ejercer ningún tipo de control o contacto sobre los mandos del vehículo antes de haber recorrido 200m manteniendo la velocidad deseada.
   c. Tras haber recorrido los 200m el operador aplicará una fuerza máxima de 300N en el pedal de freno.
3. La prueba se considerará superada si se cumplen las siguientes condiciones:
   a. El vehículo ha mantenido la trayectoria deseada en modo de conducción autónoma.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

b. La deceleración máxima del vehículo haya superado 0.8m/s².
c. La deceleración media durante el proceso de frenada haya superado 0.7m/s².
d. El modo de conducción autónoma se haya detenido durante la frenada.

Las deceleraciones medias y máximas de medirán según la ISO 43.040.40.

3.2.3. Override del pedal del acelerador

En cualquier fase de la conducción autónoma se ha de detectar el *override* del operador al actuar sobre el pedal de acelerador.

Se realizará la prueba a velocidad constante de 30 Km/h, en línea recta y en asfalto seco (o cualquier otra superficie con coeficiente de fricción > 0,9). La maniobra consiste en acercarse a un vehículo estacionado y en el momento que el vehículo inicie su fase de deceleración para impedir el impacto, el operador pisará a fondo el acelerador. Esta maniobra comprueba que siempre prevale la decisión del operador sobre la del sistema de conducción autónoma.

Procedimiento:

1. El vehículo deberá ir en modo de conducción autónoma, a velocidad constante manteniendo una trayectoria recta. Se hará la prueba una primera vez sin *override* del operador para asegurar que el vehículo es capaz detenerse sin llegar a impactar.
2. Si el vehículo supera la prueba de conducción autónoma se procederá a la prueba de *override*:
   a. Se inicia el proceso de conducción autónoma, velocidad constante, línea recta.
   b. El operador no podrá ejercer ningún tipo de control o contacto sobre los mandos del vehículo durante la fase de aproximación.
   c. En cuanto el sistema de conducción autónoma haya reducido la velocidad a menos de 25Km/h el operador pisará el acelerador a fondo.
3. La prueba está superada si:
   a. Prueba 1: El vehículo ha mantenido la trayectoria deseada e impedido el impacto mientras circulaba en conducción autónoma.
   b. Prueba 2: Ha resultado en el impacto con el vehículo estacionado ante la acción del operador sobre el acelerador.
   c. El proceso de conducción autónoma se haya detenido tras el *override* del operador.

El vehículo estacionado deberá cumplir con los requisitos del Anexo A del protocolo Euro-NCAP "*TEST PROTOCOL – AEB systems*". Version1.1.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

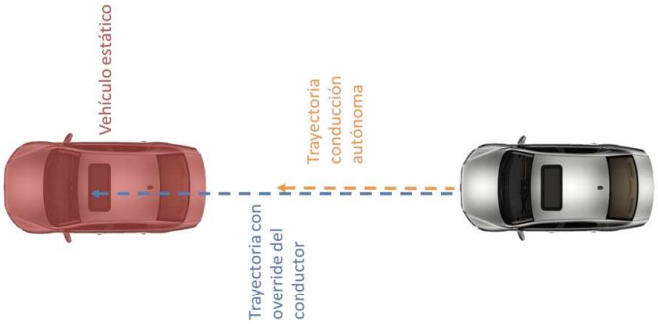


Figura 3 Esquema del procedimiento de ensayo del override por pedal de acelerador

3.2.4. Override: Desconexión de emergencia (e.j. pulsador de emergencia):

En cualquier fase de la conducción autónoma se ha de detectar el *override* del operador al actuar sobre el sistema de desconexión de emergencia.

Se realizará la prueba a velocidad constante 30 Km/h, en línea recta y en asfalto seco (o cualquier otra superficie con coeficiente de fricción > 0,9). La maniobra consiste en acercarse a un vehículo estacionado y en cuanto el vehículo inicie su fase de deceleración para impedir el impacto el operador accionará el mecanismo de override de emergencia. Esta maniobra comprueba que siempre prevalece la decisión del operador sobre la del sistema de conducción autónoma.

Procedimiento:

1. El vehículo deberá circular en modo de conducción autónoma, a velocidad constante manteniendo una trayectoria recta. Se hará la prueba una primera vez sin *override* del operador para asegurar que el vehículo es capaz detenerse sin llegar a impactar.
2. Si el vehículo supera la prueba de conducción autónoma se procederá a la prueba de *override*:
   a. Se inicia el proceso de conducción autónoma, velocidad constante, línea recta.
   b. El operador no podrá ejercer ningún tipo de control o contacto sobre los mandos del vehículo durante la fase de aproximación.
   c. En cuanto el sistema de conducción autónoma haya reducido la velocidad a menos de 25Km/h el operador accionará el mecanismo de override de emergencia.
3. La prueba está superada si:
   a. Prueba 1: El vehículo ha mantenido la trayectoria deseada e impedido el impacto mientras circulaba en conducción autónoma.
   b. Prueba 2: Se haya resultado en el impacto con el vehículo estacionado ante la acción del operador sobre el sistema de desconexión
   c. El proceso de conducción autónoma se haya detenido tras el *override* del operador.

El vehículo estacionado deberá cumplir con los requerimientos del Anexo A del protocolo Euro-NCAP "*TEST PROTOCOL – AEB systems"* Version1.1.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

3.3. Ensayos de control longitudinal

El objetivo de estos ensayos es evaluar la capacidad del vehículo para mantener el control longitudinal y frenar en caso de emergencia. Se requieren unos requisitos mínimos de capacidad de control longitudinal del vehículo, de manera que se garantice que en modo de conducción autónoma el vehículo es capaz de frenar de manera estable y en caso de emergencia.

Se definen requisitos de deceleración máxima en mojado y la capacidad del sistema de evitar alcances y atropellos contra otros posibles vehículos y usuarios de la vía.

A continuación, se detallan la prueba de frenado, de frenada autónoma de emergencia y de control lateral

3.3.1. Prueba de frenado:

El objetivo principal de esta prueba es comprobar y asegurar el correcto funcionamiento del sistema de frenado.

Para cumplir este objetivo, el vehículo tendrá que ser capaz de frenar en distintas condiciones y situaciones tal y como se explica a continuación.

Se ha tomado como documentos de referencia el reglamento *ECE R13H Uniform provisions concerning the approval of passenger cars with regard to braking* y el *ECE R13 Uniform provisions concerning the approval of vehicles of categories M, N and O with regard to braking* (vehículos de categoría L excluidos de esta prueba, pero tendrán un ensayo para asegurar una mínima prestación).

Los ensayos a realizar deben comprobar que el vehículo se ajusta a las disposiciones del reglamento de frenado, aunque sólo se realizarán las pruebas consideradas como básicas en el funcionamiento del sistema de frenos.

Las especificaciones de ensayo se adaptarán al vehículo en los casos necesarios como por ejemplo en caso de que no se cumplan las condiciones de velocidad inicial de ensayo.

Tipo 0 – Ensayo en frío (Temperatura entre 65 y 100 °C)

El vehículo deberá estar cargado, siendo la distribución de su masa entre los ejes la indicada por el fabricante. Cada ensayo se repetirá también con el vehículo vacío.

Para cada caso (cargado o descargado) se deberá realizar el ensayo como se indica a continuación:

- Ensayo con el motor desembragado (para más detalle ver UNECE Regulation No. 13 - Rev.8 - Amend.2 y Regulation No. 13-H - Rev.2 - Amend.3)
- Ensayo con el motor embragado (para más detalle ver UNECE Regulation No. 13 - Rev.8 Amend.2 y Regulation No. 13-H - Rev.2 - Amend.3)

Los límites prescritos para la eficacia mínima de frenado, tanto para pruebas con el vehículo en vacío como con el vehículo cargado para M1 serán los establecidos a continuación:

Tipo 0 – Ensayo con el	v	100 km/h

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

motor desembragado	s≤ d_m≥	0.1v + 0.0060v^2 (m) 6.43 m/s^2
Tipo 0 – Ensayo con el motor embragado	v s≤ d_m≥	80%v_{max} ≤ 160 km/h 0.1v + 0.0067v^2 (m) 5.76 m/s^2
	f	6.5 - 50 daN

Los límites prescritos para la eficacia mínima, tanto para pruebas con el vehículo en vacío como con el vehículo cargado para M2, M3 y N serán los establecidos a continuación:

	Categoría	**M2**	**M3**	**N1**	**N2**	**N3**
	Tipo de test	0 - I	0 - I	0 - I	0 - I	0 - I
Tipo 0 – Ensayo con el motor desembragado	v	60 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	60 km/h
	s≤ d_m≥	0.15v + $\frac{v^2}{130}$ 5.0 m/s^2				
Tipo 0 – Ensayo con el motor desembragado	v - 0.80*v_{max} pero sin exceder	100 km/h	90 km/h	120 km/h	100 km/h	90 km/h
	s≤ d_m≥	0.15v + $\frac{v^2}{103.5}$ 4.0 m/s^2				
	F≤	6.5 - 50 daN				

Dónde:

v = velocidad de ensayo, en km/h
s = distancia de frenado, en metros
d_m = desaceleración media estabilizada, en m/s^2
f o F= fuerza aplicada al pedal de freno, en daN
v_{max} = velocidad máxima del vehículo, en km/h

MINISTERIO DEL INTERIOR
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Tipo I – Ensayo de fatiga

Calentamiento:

Los frenos de servicio de todos los vehículos se someterán a ensayo acelerando y frenando un número de veces (respetando los intervalos de frenado entre frenada y frenada), con el vehículo cargado, en las condiciones que se muestran en la siguiente tabla (la frenada inicial será a 3 m/s^2):

Condiciones				
	v_1 (km/h)	**v_2 (km/h)**	**Δt (sec)**	**n**
M1	80%v_{max} ≤ 120 km/h	0.5v_1	45	15
M2	80% v_{max} ≤ 100 km/h	0.5v_1	55	15
N1	80% v_{max} ≤ 120 km/h	0.5v_1	55	15
M3, N2, N3	80% v_{max} ≤ 60 km/h	0.5v_1	60	20

Dónde:

v1 = velocidad inicial, al inicio del frenado
v2 = velocidad a la final del frenado
v_{max} = velocidad máxima del vehículo
n = número de frenados
Δt = duración de un ciclo de frenado: tiempo que transcurre entre el inicio de una aplicación del freno y el inicio de la siguiente.

Rendimiento en caliente:

Al final de la prueba de tipo I el rendimiento en caliente del sistema de frenado de servicio, se medirá en las mismas condiciones que para el ensayo de tipo 0 con el motor desembragado (las condiciones de temperatura pueden ser diferentes).

Este rendimiento en caliente no deberá ser inferior al 75 por ciento de la prescrita para M1 y 80 por ciento para M2, M3, N1, N2 y N3, ni al 60 por ciento de la cifra registrada en el ensayo del tipo 0 con el motor desconectado.

Evaluación del sistema

El rendimiento del sistema de frenado se determinará midiendo la distancia de frenado en relación con la velocidad inicial del vehículo y / o mediante la medición de la deceleración media estabilizada desarrollada durante la prueba.

- La distancia de frenado será la distancia recorrida por el vehículo desde el momento en que el operador empieza a accionar el mando del sistema de frenado hasta el momento en que el vehículo se detiene; la velocidad inicial será la velocidad en el momento en que el operador empieza a accionar el sistema de frenado; la velocidad inicial no será inferior al 98 por ciento de la velocidad prescrita para la prueba en cuestión.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- La deceleración media estabilizada (d_m) se calculará como la deceleración media en relación con la distancia en el intervalo v_b a v_e, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25.92\ (s_e - s_b)}$$

Dónde:

v_o = velocidad inicial del vehículo en km/h,
v_b = velocidad del vehículo en el 0.8 v_o en km/h,
v_e = velocidad del vehículo a 0.1 v_o en km/h,
s_b = distancia recorrida entre v_o y v_b en metros,
s_e = distancia recorrida entre v_o y v_e en metros.

La velocidad y la distancia se determinarán mediante instrumentación, cuya precisión deberá ser de ± 1 por ciento respecto a la velocidad exigida para el ensayo. La d_m podrá ser determinada por otros métodos que la medición de la velocidad y la distancia; en ese caso, la precisión de la d_m será de ± 3 por ciento.

3.3.2. Frenada autónoma de emergencia:

El objetivo principal de esta prueba es comprobar y asegurar el correcto funcionamiento del sistema de frenado autónomo de emergencia.

Para cumplir este objetivo, el vehículo tendrá que ser capaz de evitar el impacto en distintas condiciones y situaciones tal y como se explica a continuación.

Se han tomado como documentos de referencia los protocolos de ensayo *Test protocol – AEB systems, Version 1.0, July 2013* y *TEST PROTOCOL – AEB VRU systems Version 1.0, February 2015.*

Las prestaciones de frenado autónomo de emergencia se evaluarán en los escenarios considerados más representativos por los protocolos de referencia. En los ensayos se evaluarán dos situaciones principales: alcance y atropello. Ambas situaciones serán evaluadas en distintas condiciones:

- Alcances
  - Vehículo estacionario
    - Velocidad vehículo ensayo: 30, 50 y 70 km/h
  - Vehículo a velocidad inferior
    - Velocidad vehículo ensayo: 50 y 70 km/h
    - Vehículo oponente: 20 km/h
  - Vehículo que frena
    - Ambos circulando a 50 km/h y a 12 m de distancia, vehículo frena a -4 m/s^2
    - Ambos circulando a 50 km/h y a 40 m de distancia, vehículo frena a -4 m/s^2
- Atropellos
  - Adulto que cruza por la derecha, punto de impacto al 50%
  - Niño que cruza por la derecha, punto de impacto al 50%

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Se requerirá que el vehículo evite el impacto en todos los escenarios.

3.4. ENSAYOS DE CONTROL LATERAL:

El objetivo de estos ensayos es evaluar la capacidad del vehículo para mantenerse en un carril señalizado con marcas viales (línea continua / discontinua). Se requieren unos mínimos de controlabilidad lateral del vehículo, de manera que se pueda garantizar que en modo de conducción autónoma el vehículo es capaz de circular dentro de su carril de manera estable y sin interferir en los carriles colindantes.

Para cumplir este objetivo, el vehículo tendrá que ser capaz de mantenerse en distintas condiciones en un carril señalizado por marcas viales. No se evaluará si el sistema sea capaz de funcionar en una carretera abierta sin marcas viales.

Los documentos de referencia para estos ensayos se tomarán del protocolo de Euro NCAP para *Lane Support Systems 2016*, que aplica a los sistemas de *Lane Departure Warning* y *Lane Keeping Assistance*.

Se ensayarán dos escenarios:

- Escenario 1 – salida de carril, carril señalizado con marcas viales a un solo lado. En este escenario, se conducirá el vehículo en modo manual en el carril indicado. Con el vehículo estable, se iniciará un cambio de carril hasta conseguir una velocidad del vehículo respecto la línea entre 0.1 y 0.8 m/s. Cuando el vehículo se encuentre a 0.5 m de la línea, el operador dejará el modo de conducción manual y permitirá al modo de conducción autónoma tomar el control. Los sistemas incorporados al vehículo deberán impedir cruzar la línea del carril.

- Escenario 2 – mantenimiento en el centro del carril, carril señalizado con marcas viales a ambos lados. En este escenario, el vehículo circulará en modo de conducción autónoma en el carril indicado. El vehículo deberá mantenerse estable dentro del carril, sin realizar oscilaciones.

Para cada escenario, se realizarán las siguientes combinaciones de pasadas:

- Línea recta y curva con radio R = 250 m
- Velocidad de circulación a 30, 50 y 80 km/h
- Salida de carril derecha e izquierda (sólo escenario 1).

Cada pasada (combinación de ensayos) se repetirá 3 veces.

Las marcas viales de los carriles deberán ser representativas de las vías públicas donde se realizarán los ensayos.

Se considerará que el sistema de conducción autónoma cumple con los criterios de control lateral si:

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- En todas las pasadas del escenario 1, el sistema evita el cruce de la línea. Se define cruce de la línea cuando el borde interior de la línea toca la cara exterior del neumático delantero más próximo a la línea.
- En todas las pasadas del escenario 1, el sistema de conducción autónoma mantiene el centro del vehículo sobre el eje central del carril en un rango de +/- 0.25 m durante un periodo mínimo de 3 segundos. Además, se requiere que la velocidad del volante durante los ensayos sea siempre inferior a 15º/s.

3.5. ENSAYOS DE RECONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO CON LAS SEÑALES DE TRÁFICO:

Para garantizar la realización de ensayos de vehículos con funcionalidades autónomas en las vías abiertas al tráfico en general y compartiendo la vía con otros usuarios, es indispensable garantizar que estos vehículos, en modo autónomo, son capaces de reconocer y respetar las señales de tráfico, tanto de señalización vertical como horizontal.

Las condiciones de aceptación de este requerimiento consideran dos metodologías de ensayos:

- Una prueba en circuito cerrado con señalización vertical y horizontal física.
- Una prueba en circuito utilizando mapas digitales.

Solo será necesario superar una de las dos pruebas para poder superar este requerimiento, aunque se podrá realizar una combinación de las dos.

Para poder realizar únicamente la segunda prueba, el solicitante deberá demostrar que posee un mapa digitalizado de la zona de ensayo permanentemente actualizado y con información fiable durante el periodo de realización de los ensayos en carretera pública.

En caso de que el solicitante pueda garantizar la identificación y respeto de la señalización vial mediante otro sistema de los descritos anteriormente, el centro de reconocimiento tecnológico podrá elaborar una metodología de ensayo para poder garantizar el cumplimiento de la normativa general de tráfico.

4. COMPROBACIÓN DINÁMICA EN AQUELLOS VEHÍCULOS O CASOS DE USO EN LOS QUE NO SEA DE APLICACIÓN ALGUNOS DE LOS TÉRMINOS DEL APARTADO 3.

Para aquellos vehículos o usos para los que no sea aplicable el procedimiento de comprobación dinámica recogido en la instrucción, el centro de reconocimiento tecnológico encargado de su verificación deberá analizar las funcionalidades y entorno en el que se moverá el vehículo automatizado y establecerá las condiciones de ensayo representativas de todas las situaciones que pueda encontrarse. De igual modo, el solicitante deberá documentar los escenarios de funcionamiento del vehículo, así como las decisiones de control que adopte éste en determinadas circunstancias que serán objeto de comprobación en el procedimiento de ensayo que diseñe el centro de reconocimiento tecnológico.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

El Centro de Reconocimiento Tecnológico deberá plantear ensayos representativos adaptados para ese vehículo, considerando las señales o medios empleados para el control longitudinal, guiado lateral, detención ante obstáculos y actuación ante imprevistos o fallos en el funcionamiento de los sistemas.

El centros de reconocimiento tecnológico deberá valorar las tecnologías empleadas por el vehículo para su guiado y actuación con el fin de plantear las pruebas oportunas que demuestren su correcto funcionamiento ante situaciones desfavorables.

El plan de pruebas deberá además comprobar el funcionamiento declarado por el solicitante del vehículo en los escenarios recogidos en la documentación del mismo.

Los ensayos están encaminados a evaluar el comportamiento del vehículo para un escenario y entorno definidos previamente.

El procedimiento de ensayo que defina el centro de reconocimiento tecnológico y que tendrá que ser representativo de las condiciones operativas que se pueda encontrar cada vehículo en cuestión, deberá incluir, de forma no exclusiva, los siguientes bloques de ensayos:

4.1. ENSAYOS DE CONDUCCIÓN CONVENCIONAL

El solicitante debe indicar los medios disponibles para la operación del vehículo en modo manual mediante un conductor - operador. Se deberá comprobar que es posible el control longitudinal y lateral correctamente si los mandos disponibles así lo permitiesen. En el caso de que el vehículo no disponga de volante (u otro tipo de mando similar), el centro de reconocimiento tecnológico establecerá la adaptación o pertinencia de las pruebas.

Estos requisitos se verificarán en el vehículo de ensayo a partir de la realización de las siguientes maniobras:

- Conducción en recta hasta 50 km/h (o velocidad máxima permitida en modo manual, si ésta es inferior) para comprobación de velocímetro y ausencia de desviación, vibraciones, ruidos u otras anomalías.
- Salida de curva hasta 50 km/h (o velocidad máxima permitida en modo manual, si ésta es inferior) para la comprobación de autorretorno del volante (si el vehículo dispone de volante) y ausencia de vibraciones, ruidos u otras anomalías.
- Cambios de apoyo dentro del mismo carril con velocidades iniciales de hasta 50 km/h (o velocidad máxima permitida en modo manual, si ésta es inferior) para la evaluación de la estabilidad, control y ausencia de vibraciones, ruidos u otras anomalías
- Frenada de hasta 0,5g con velocidades iniciales de hasta 50 km/h (o velocidad máxima permitida en modo manual, si ésta es inferior) para la comprobación de ausencia de desvío, vibraciones ruidos u otras anomalías.
- Frenada hasta el bloqueo o activación de ABS (si el vehículo dispone de ABS) con velocidades iniciales de hasta 50 km/h (o velocidad máxima permitida en modo manual, si ésta es inferior) para la comprobación de ausencia de desvío, vibraciones ruidos u otras anomalías.

4.2. ENSAYOS DE OVERRIDE (PREDOMINANCIA DE LOS CONTROLES MANUALES SOBRE LAS FUNCIONES AUTOMATIZADAS)

Los vehículos que no tengan instalados un control convencional de dirección o un sistema de control longitudinal operado del mismo modo (acelerador / freno) no estarán sujetos

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

a los requisitos de override especificados en la instrucción. En este caso es obligatorio tener un actuador de emergencia que sea capaz de activar en el vehículo una "maniobra de emergencia". Esta maniobra tiene como objetivo llegar a detener el vehículo lo antes posible, reduciendo el tiempo de conducción autónoma al mínimo para garantizar la seguridad y evitar la colisión. En caso de disponer de algunos de dichos sistemas de override, el Centro de Reconocimiento Tecnológico podrá adaptar las pruebas previstas en la instrucción.

El solicitante debe declarar los sistemas de seguridad que puede hacer uso el conductor - operador en caso de detectar una situación de riesgo o un mal funcionamiento.

Será el solicitante quien defina en su documentación técnica las características de su "maniobra de emergencia" y el centro de reconocimiento tecnológico quien evalúe si es una maniobra segura. Además deberá verificar el funcionamiento de la misma de acuerdo a las especificaciones del solicitante.

Una vez finalizada esta "maniobra de emergencia" debe ser el conductor - operador del vehículo quien deliberadamente active de nuevo la función de conducción autónoma.

4.3. ENSAYOS DE CONTROL LONGITUDINAL

Para vehículos en los que no sea posible aplicar los ensayos descritos en la instrucción por limitaciones del sistema u otras razones justificadas, se debe evaluar el medio que emplea el vehículo para hacer el control de velocidad (perfil precargado, lectura de señales de tráfico, etc) y adaptar los ensayos para que sean representativos de ese medio.

4.3.1. Ensayo de frenado (modo convencional):

En caso de que el vehículo no pueda realizar los ensayos de control longitudinal en modo manual, el centro de reconocimiento tecnológico deberá adaptar las pruebas mencionadas más abajo, modificando la velocidad y/o la masa especificadas por valores que se ajusten a las características del vehículo de ensayo y/o de la vía/ruta donde se va a ensayar el vehículo:

- Ensayo tipo 0 en frío: Adaptando la velocidad de frenada inicial
- Ensayo tipo I (fading): En caso de que el vehículo por razones constructivas no sea capaz de alcanzar la velocidad v1 en el tiempo estipulado, se deberán añadir 10 s al tiempo que figura en la tabla (Δt) y frenar a la velocidad alcanzada (aunque no se haya llegado a v1)

El criterio de cumplimiento de estos ensayos será el mismo que el establecido para los ensayos especificados en la instrucción.

En caso de que el vehículo tenga una velocidad máxima por construcción menor de 25 km/h queda exento de realizar los ensayos relativos a control longitudinal.

4.3.2. Ensayo de frenada autónoma:

Se realizarán todos los ensayos definidos en el texto de la instrucción según están definidos. De no poderse realizar estas verificaciones, el centro de reconocimiento tecnológico deberá adaptar las condiciones de estos ensayos a las características constructivas del vehículo y/o a las condiciones de la ruta.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- En el caso de que el vehículo no alcance alguna de las velocidades de ensayo establecidas en el texto de la instrucción, el ensayo se deberá realizar a la velocidad máxima alcanzable por el vehículo.
- La velocidad del target en movimiento, en este caso, será determinada por el centro de reconocimiento tecnológico (o acordada entre el Centro de Reconocimiento Tecnológico y el solicitante) en función del resto de usuarios que circulen por la vía durante los ensayos en vía abierta.

Se requiere que el vehículo evite el impacto en todos los escenarios.

De igual forma, el Centro de Reconocimiento Tecnológico podrá adaptar la tipología de obstáculos en función de la operativa y sistemas embarcados en el vehículo declarados por el solicitante.

4.3.3. Perfil precargado de velocidades / Lectura de señales de tráfico:

El Centro de Reconocimiento Tecnológico deberá realizar ensayos en los que se pueda verificar que el vehículo es capaz de seguir lo más fielmente posible el perfil precargado de velocidades (o en su caso, la lectura de las señales de tráfico).

4.4. ENSAYOS DE CONTROL LATERAL

Para vehículos en los que el control longitudinal y lateral se realice mediante guiado o similar (seguimiento de líneas, coordenadas GPS, …), se deben plantear los ensayos descritos en la Instrucción según el funcionamiento de tales sistemas de guiado y la documentación técnica aportada por el solicitante.

En el caso que el vehículo no esté diseñado para realizar las acciones descritas en el escenario 1 (salida de carril) de la presente Instrucción, puede quedar exento de este.

Los ensayos del escenario 2 (mantenimiento en el centro del carril), se deben realizar en un recorrido acordado entre en solicitante y el Centro de Reconocimiento Tecnológico, utilizando el mismo método que se va a utilizar durante los ensayos de carretera abierta.

En los dos escenarios se van a adaptar las condiciones de ensayo según las limitaciones y especificaciones del vehículo (radio de las curvas, velocidad de circulación y salida de carril, si procede).

Se considerará que el sistema de conducción autónoma cumple con los criterios de control lateral si:

- En todas las pasadas del escenario 1, el sistema evita el cruce de la línea. Se define cruce de la línea cuando el borde interior de la línea toca la cara exterior del neumático delantero más próximo a la línea.
- En todas las pasadas del escenario 2, el sistema de conducción autónoma mantiene el vehículo dentro del carril o zona de seguridad definida para tal vehículo (en el caso que no se desplace por un carril)

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5. COMPROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD FUNCIONAL DECLARADOS EN LA EVALUACIÓN DE RIESGOS EXIGIDA EN 1.3 (ENSAYOS EN SITUACIÓN DE MAL FUNCIONAMIENTO)

El solicitante proporcionará al Centro de Reconocimiento Tecnológico con la suficiente antelación, una evaluación de riesgos metodológica (HARA, HAZOP u otros métodos alternativos) incluyendo la mitigación propuesta en los casos que sea necesario.

El objetivo de los ensayos es la confirmación de que el comportamiento del vehículo es el mismo que el declarado por el solicitante en situaciones de fallo del sistema y se puede garantizar la realización de los ensayos con seguridad.

El Centro de Reconocimiento Tecnológico evaluará idoneidad la lista de riegos definida en 1.3 y la validez de todas las mitigaciones propuestas y si este estudio es completo y coherente.

Después del análisis se evaluará los riesgos y las mitigaciones propuestas por el solicitante mediante la simulación de ocurrencia de estos riesgos. El número de situaciones y riesgos a ensayar serán elegidos a criterio del Centro de Reconocimiento Tecnológico, estableciendo el procedimiento de ensayo oportuno atendido al análisis proporcionado por el solicitante.

CSV : GEN-a6e5-d6c0-f227-9f32-3cc1-994b-6b54-89f8
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 22/03/2022 09:23 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-cd92-44c6-ab38-8be3-a414-11a9-e805-ea18 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Aplicación del límite de velocidad en vías urbanas a la circulación de tranvías y metros ligeros

Instrucción MOV 6/21

En fecha 11 de mayo de 2021 entró en vigor la modificación del artículo 50 del Reglamento General de Circulación que limita, con carácter general, la velocidad en vías urbanas a 20 km/h en vías con plataforma única de calzada y acera, 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación y 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido.

Ante las consultas de diversos operadores nacionales de tranvías y metros ligeros y responsables de ayuntamientos, en relación a la aplicación de los citados límites **a la circulación de los tranvías y metros ligeros**, la Dirección General de Tráfico considera oportuno confirmar que dicho límite con carácter general no será de aplicación a estos vehículos, **siendo de aplicación únicamente en aquellos tramos de vía en los que discurran incorporados al tráfico de la misma**, sin perjuicio del cumplimiento adicional de las condiciones establecidas en su normativa específica.

Se entiende que estos vehículos **discurren incorporados al tráfico** cuando comparten el mismo carril con otros vehículos, o con vehículos y peatones en vías de plataforma única.

Lo que se hace público para general conocimiento.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

CSV : GEN-cd92-44c6-ab38-8be3-a414-11a9-e805-ea18
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/11/2021 09:25 | Sin acción específica

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR)

Instrucción MOV 21/ 3

La legislación de tráfico y seguridad vial se ha ido adaptando a los requerimientos de la UE en materia de calidad del aire, así el artículo 18 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ya prevé que "*cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de aceras o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto* ".

La Dirección General de Tráfico publicó la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante (identificándolos a través de los distintivos ambientales B, C, ECO y CERO), con el fin de facilitar a las autoridades con competencia en gestión de tráfico, movilidad o control ambiental, la aplicación de medidas de discriminación positiva.

La consolidación de los distintivos ambientales permite ahora la armonización de políticas municipales y supramunicipales, generando a los ciudadanos y empresas mayor seguridad en el momento de elegir su opción más eficiente de movilidad o de conocer las restricciones que le resultarán de aplicación en función del vehículo con el que circula.

En este contexto, durante los últimos años las autoridades locales españolas han liderado la transformación por lograr una mejor calidad del aire y alcanzar así los valores legalmente establecidos en las concentraciones de partículas en suspensión y de óxidos de nitrógeno (NO_x). **Cabe destacar el despliegue de Zonas de Bajas Emisiones en Madrid y el Área Metropolitana de Barcelona, así como la regulación actual que insta a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer zonas de bajas emisiones**

Las ZBE son una de las herramientas de mayor alcance dentro del conjunto de estrategias que constituyen las regulaciones de acceso urbano de vehículos (Urban Vehicle Access Regulations), UVAR, en terminología de la Unión Europea. Las ZBE se están implantando de forma generalizada en ciudades europeas para avanzar hacia una mayor sostenibilidad en la movilidad, pues aplican criterios ambientales a las estrategias de control de acceso, circulación y estacionamiento de vehículo, incidiendo directamente en la movilidad, especialmente del vehículo privado.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-06-02 12:00:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BE6KWWDEBTPMWW2OW9DNAPGJIUA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

La Unión Europea insta a los Gobiernos a la publicación de definiciones y protocolos comunes de información sobre las características de las ZBE, y del resto de las UVAR, con la finalidad de que las ciudades sean seguras y competitivas, y los residentes, operadores de transporte, repartidores y visitantes de las zonas urbanas, conozcan con antelación las restricciones vigentes y puedan gestionar adecuadamente su movilidad.

En este contexto, el Reglamento Delegado 2015/962 de la Comisión de 18 de diciembre de 2014 por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea, ha instado a los Estados Miembros al desarrollo de los puntos de acceso nacional. La resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, materializa dicho mandato y ha supuesto el despliegue en España del Punto de Acceso Nacional (NAP), que incorpora toda la información de interés que en tiempo real puede ser consumida por proveedores de servicios, plataformas para la mejora de la seguridad e información de los ciudadanos en sus desplazamientos y plataformas logísticas de transportistas y de distribución urbana de mercancías.

El NAP constituye el mejor medio para la difusión de la información de las UVAR: tales como condiciones del estacionamiento, horarios, tarifas de congestión, delimitación de zonas reservadas para peatones, limitación de acceso a los vehículos en virtud de la tecnología que incorporen para prevenir accidentes y proteger al vulnerable, acceso a vehículos silenciosos autorizados para operaciones nocturnas, etc. Las entidades locales deberán comunicar la información relativa a las UVAR que implementen en un formato digital para su publicación.

Por otra parte, la Dirección General de Tráfico mediante la plataforma DGT 3.0 pone a disposición de las autoridades locales la posibilidad de participar proactivamente en este ecosistema de movilidad conectada, facilitando que esta información llegue a los conductores a través de los dispositivos móviles o de la pantalla de a bordo de sus vehículos, advirtiéndoles de la aproximación a una zona restringida y las limitaciones de las mismas, así como de cualquier evento deportivo, peatonalización puntual de tramos o de la ejecución de obras, entre otras.

Con la finalidad de su publicación en el Punto de Acceso Nacional (NAP) y participación en la plataforma DGT 3.0, los ayuntamientos facilitarán la información dinámica y estática de las áreas afectadas por las Zonas de Bajas Emisiones y protocolos de contaminación ambiental conforme el formulario establecido en el Anexo I de la presente instrucción.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-06-02 12:00:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BE6KWWDEBTPMWW2OW9DNAPGJIUA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

1. Definición de UVAR

Se define **UVAR** como: **"*Medida de regulación del acceso a vehículos a la infraestructura viaria de un área urbana.*"**

2. Definición de Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

Se define **zona de bajas emisiones** según lo indicado en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética:

"Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente."

3. Necesidad de una señalización vertical de Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

Se ha puesto de manifiesto, tanto por los operadores de transporte como por las autoridades locales, la necesidad de publicar una señal armonizada que permita la fácil identificación por parte de los ciudadanos de la entrada a una ZBE, así como de las restricciones de circulación que les afectan.

En sintonía al resto de países europeos, se propone **la inclusión de una nueva señal que permita homogenizar** y facilitar la interpretación a todos los ciudadanos y conductores profesionales en todas las ciudades españolas.

4. Formato y prescripciones técnicas de la señalización de las ZBE

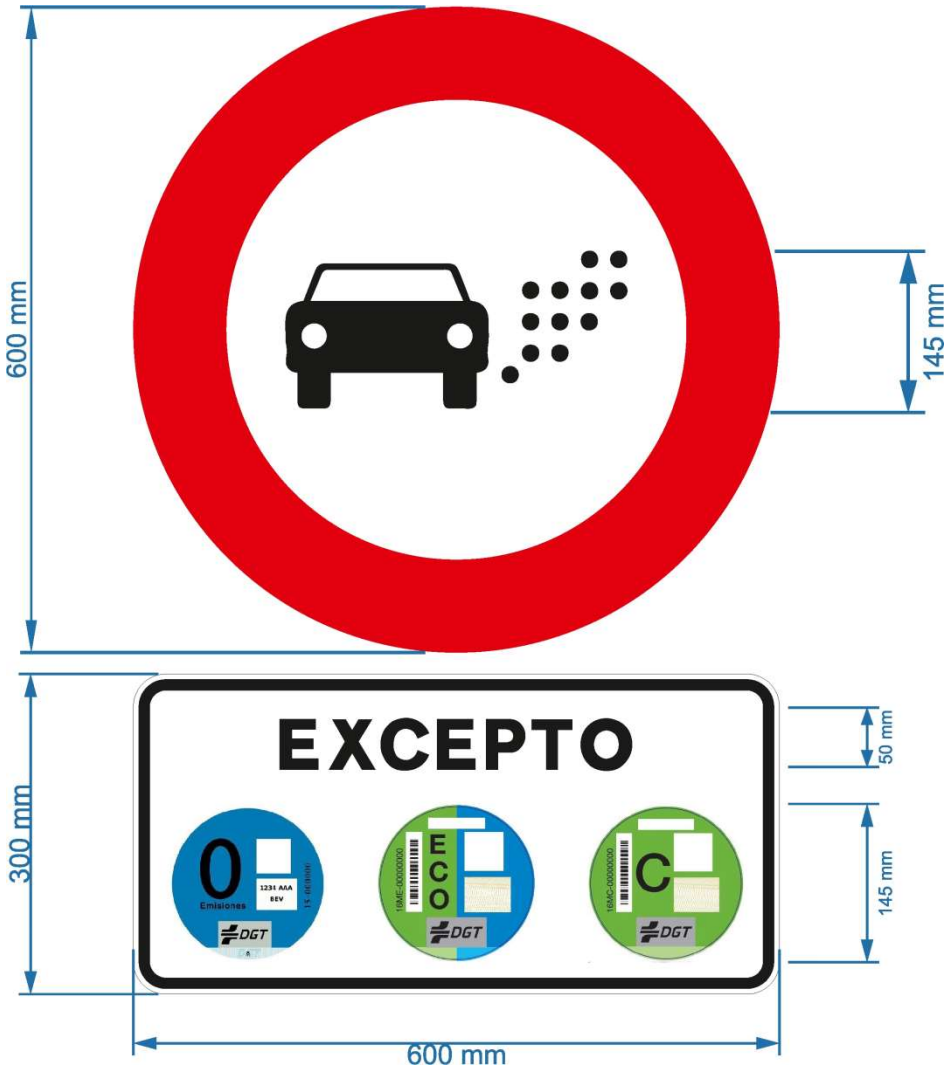
Las zonas de bajas emisiones se señalizarán con la señal que se indica a continuación con el siguiente significado:

"Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal".

El diseño y dimensiones de la señal serán las siguientes:

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-06-02 12:00:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BE6KWWDEBTPMWW2OW9DNAPGJIUA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



5. Comunicación al Punto de Acceso Nacional de información de tráfico de áreas y vías incluidas en las Zonas de Bajas Emisiones y otras regulaciones de acceso de vehículos UVAR

Las entidades locales facilitarán al Punto de Acceso Nacional de información de tráfico la identificación de las áreas y vías incluidas en las Zonas de Bajas Emisiones u otras medidas UVAR, incluyendo la información relativa a los criterios de acceso y sus horarios, así como la información dinámica y estática de restricciones temporales a la circulación en aplicación de los protocolos de contaminación ambiental. También se incluirán las tipologías de autorizaciones existentes.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-06-02 12:00:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BE6KWWDEBTPMWW2OW9DNAPGJIUA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Los requisitos para la integración con esta plataforma será la remisión a la dirección de correo sgmovilidad@dgt.es del formulario descrito en el anexo I de esta instrucción, así como un fichero en formato “shape” que represente geométricamente el área o áreas de influencia de la ZBE.

6. Procedimiento de intercambio y suministro de información del registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico a las entidades locales:

Para el desarrollo e implementación de las ZBE, la DGT establecerá el procedimiento de intercambio y suministro de información del registro de vehículos, con la finalidad de que las entidades locales que lo soliciten puedan implementar las restricciones y autorizaciones que afecten a la ZBE.

7. Modificación de anexo y entrada en vigor

El Anexo I de esta instrucción podrá ser modificado mediante escrito directriz de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.

La siguiente instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-06-02 12:00:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BE6KWWDEBTPMWW2OW9DNAPGJIUA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I: MEDIDAS EN ZONAS BAJAS EMISIONES	
Ayuntamiento/Área Metropolitana	
Fecha de inicio de la medida	
Horario de funcionamiento	
Ordenanza de aplicación (enlace a web o archivo)	
Perímetro: (link-archivo) formato shape con coordenadas geográficas WGS84, excluyendo los viales correspondientes	
Área afectada en Km^2	
RESTRICCIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO	
Turismos (M1)	
Motocicletas y Ciclomotores (L)	
Furgonetas (N1)	
Camiones (N2 y N3)	
Autobuses (M2 y M3)	
Vehículos dotados de medios para la protección del vulnerable	
Vehículos con señalización específica	
Vehículos extranjeros	
OBSERVACIONES ADICIONALES	

Fecha: __/__/__

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-06-02 12:00:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BE6KWWDEBTPMWW2OW9DNAPGJIUA9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MOV

Asunto: *Funciones de los Directores de los Centros de Gestión de Tráfico.*

INSTRUCCIÓN MOV 2/21

1. FINALIDAD Y NECESIDAD

La Instrucción 20/TV-118 del 27 de octubre, de la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) tiene como objetivo detallar las funciones y tareas de los centros de gestión de tráfico (CGT en adelante), así como establecer los criterios de coordinación de los mismos con las todas las jefaturas provinciales de tráfico (JPT en adelante) de su área de adscripción. La finalidad de la mencionada Instrucción es optimizar el trabajo desarrollado por dichos centros, logrando unidad y homogeneidad de acción.

Al frente de los mismos se encuentran los directores de los CGT y sobre éstos recaerá la responsabilidad de garantizar que los centros funcionen correctamente y conforme a lo dispuesto en la Instrucción 20/TV-118.

Así pues, con ánimo de asegurar que la labor de los Directores de los CGT cumple con lo descrito anteriormente, se elabora esta nueva Instrucción en la que se definen las funciones y tareas a desarrollar por aquellos.

2. FUNCIONES DE LOS DIRECTORES DE LOS CGT

Los directores de los CGT desarrollarán las siguientes funciones:

a. Organizar al personal y medios adscritos al centro para el desempeño de las funciones asignadas a este por la Instrucción 20/TV-118

b. Dirigir y supervisar la operación de regulación, control y gestión de tráfico en las vías interurbanas y accesos a las grandes áreas urbanas, así como del desarrollo de todos los procesos relacionados con el uso y difusión de información de tráfico

c. Velar por el correcto uso, explotación y mantenimiento de los sistemas informáticos, equipos ITS fijos y móviles e instalaciones dedicados a la regulación, control y gestión de tráfico

d. Dirigir la elaboración de propuestas para la instalación de nuevo equipamiento en carretera en el área de adscripción del CGT, así como de mejora de la infraestructura

e. Colaborar con ayuntamientos y comunidades autónomas para la gestión de tráfico de accesos a ciudades y otros lugares de alta afluencia de usuarios

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO





f. Proponer, en coordinación con las JPT, a la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante) lugares para la instalación de cinemómetros

g. Asistir a las JPT en materia de gestión, regulación de tráfico y medidas sobre la infraestructura

h. Dirigir y participar, en coordinación con las JPT, la elaboración y evaluación de medidas de regulación y gestión de tráfico para las operaciones de tráfico y eventos relevantes, así como de las propuestas para los protocolos de actuación coordinados por otros organismos

i. Planificar los servicios de vigilancia con helicóptero y drones

j. Participar en la elaboración de la resolución anual de medidas especiales de circulación y otras resoluciones de carácter puntual

k. Control y supervisión de la tramitación de obras, eventos y cualquier otro trámite que le sea asignado a los CGT por la SGGMT

l. Coordinación técnica con centros de conservación del titular de la vía gestionados directamente o a través de sociedades concesionarias, y con otros centros de emergencias.

m. Coordinación y participación en proyectos nacionales y europeos sobre sistemas inteligentes de transporte

n. Elaboración y envío a la SGGMT del informe de actividad desarrollada por el CGT conforme a lo dispuesto por dicha Subdirección sobre contenido y periodicidad

El ejercicio de estas funciones se llevará a cabo sin menoscabo en ningún caso, de las funciones así como representación y comunicación institucional que corresponde y desarrollan los jefes provinciales de tráfico en su provincia y/o comunidad autónoma.

Los directores de los CGT comunicarán a los jefes provinciales el inicio de actuaciones, manteniéndoles informados periódicamente. Por otro lado, los jefes provinciales mantendrán informados a los directores de los CGT de las cuestiones, acuerdos o decisiones que afecten o estén relacionados con las funciones encomendadas a los directores en esta instrucción.

3. TAREAS DE LOS DIRECTORES DE LOS CGT

Las tareas a desarrollar en el ejercicio de las funciones anteriores serán las descritas en el anexo I

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4. MODIFICACIÓN DE ANEXOS Y ENTRADA EN VIGOR

La SGGMT, por medio de escrito directriz, podrá modificar y ampliar los anexos de esta instrucción así como incorporar nuevas tareas en caso de determinarse necesarias para la prestación de un mejor servicio.

El presente escrito entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(Firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

PERE NAVARRO OLIVELLA

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I. TAREAS DE LOS DIRECTORES DE CGT

a. ORGANIZAR AL PERSONAL Y MEDIOS ADSCRITOS AL CENTRO PARA EL DESEMPEÑO DE LAS FUNCIONES ASIGNADAS A ESTE POR LA INSTRUCCIÓN 20/TV-118

- Hacer una estimación de las necesidades de personal y medios materiales necesarios para un correcto funcionamiento del centro y envío de las mismas a la SGGMT para su consideración
- Distribución de tareas entre el personal funcionario y laboral del CGT
- Asignación de permisos de usuario para acceder a los sistemas informáticos e instalaciones del CGT
- Supervisión general del desempeño de funciones y tareas de todo el personal adscrito y funcionamiento general de sistemas informáticos, equipos ITS y demás medios materiales asignados al centro
- Determinar la persona que le acompañará, sustituirá o ejercerá la representación del CGT en reuniones de coordinación o asistencia técnica a JPT

B. DIRIGIR Y SUPERVISAR LA OPERACIÓN DE REGULACIÓN, CONTROL Y GESTIÓN DE TRÁFICO EN LAS VÍAS INTERURBANAS Y ACCESOS A LAS GRANDES ÁREAS URBANAS, ASÍ COMO DEL DESARROLLO DE TODOS LOS PROCESOS RELACIONADOS CON EL USO Y DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN DE TRÁFICO

- Supervisión general de todos los procesos de gestión de vialidades creadas por los sucesos en carretera llevados a cabo a través de la aplicación de gestión de incidencias correspondiente y velar por un correcto desempeño de las tareas asociadas a esta función por la Instrucción 20/TV-118
- Velar por la correcta puesta en marcha y seguimiento de las medidas de regulación y gestión de tráfico aprobadas para las operaciones de tráfico, eventos relevantes y protocolos de actuación coordinados por otros organismos, garantizando que todos los procesos de gestión de vialidades realizados a través de la aplicación de gestión de incidencias correspondiente, se desarrollan y ajustan a lo dispuesto para estos
- Supervisión de la señalización y demás información desplegada a través de los paneles de mensaje variable (PMV en adelante)

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Coordinación operativa junto con los jefes provinciales, ATGC, protección civil y otros agentes, de la regulación de operaciones especiales, vialidad invernal y operación paso del estrecho
- Atender a medios de comunicación en lo relativo a gestión de tráfico y movilidad, cuando sea solicitado por la SGGMT y/o JPT
- Participar y dar el visto bueno final de la información difundida a través de redes sociales, boletines de información y locuciones para el 011
- Organizar la difusión de las incidencias de especial relevancia conforme a los protocolos establecidos
- Dirigir la elaboración de propuestas de indicadores de movilidad y envío de las mismas a la SGGMT para que considere su inclusión en los cuadros de mando, así como los que serán empleados en los distintos estudios e informes de seguridad vial que elabore el CGT
- Organizar y supervisar el tratamiento de datos e información a enviar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y entidades judiciales, así como su envío
- Acordar conjuntamente con las partes interesadas y en coordinación con las JPT y SGGMT, el alcance de las solicitudes de información específicas de otras Administraciones o terceros, así como la definición y aprobación final de los informes a elaborar como respuesta

C. VELAR POR EL CORRECTO USO, EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS INFORMÁTICOS, EQUIPOS ITS FIJOS Y MÓVILES E INSTALACIONES DEDICADOS A LA REGULACIÓN, CONTROL Y GESTIÓN DE TRÁFICO

- Supervisión de los procesos de extracción de información de las bases de datos de la SGGMT para el cálculo de indicadores, realización de estudios e informes
- Planificación de los lugares donde procede la instalación de equipos ITS móviles y fijos
- Supervisión y seguimiento de las tareas encomendadas a empresas adjudicatarias de contratos del CGT
- Salidas a carretera para el estudio de adopción de medidas de gestión del tráfico y seguridad vial, y supervisión de las mismas, dirección de obra y revisión del estado de equipamiento e instalaciones

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

D. DIRIGIR LA ELABORACIÓN DE PROPUESTAS PARA LA INSTALACIÓN DE NUEVO EQUIPAMIENTO EN CARRETERA EN EL ÁREA DE ADSCRIPCIÓN DEL CGT, ASÍ COMO DE MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA

- Dirección de los estudios de seguridad vial de la red que el CGT realice para detección de problemas
- Preparar propuestas de los lugares donde se estima necesario actuar, priorizando localizaciones y acciones a realizar
- Supervisar la evaluación del cumplimiento de los criterios establecidos en los planes ITS para la instalación de equipamiento en carretera
- Consensuar con la JPT la propuesta de actuaciones para su envío a la SGGMT o autoridad competente para su implementación
- Dirigir los proyectos de ejecución aprobados por la SGGMT y evaluación a corto plazo de las acciones ejecutadas

E. COLABORAR CON AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS PARA LA GESTIÓN DE TRÁFICO DE ACCESOS A CIUDADES Y OTROS LUGARES DE ALTA AFLUENCIA DE USUARIOS

- Dirección de los estudios donde analizan los patrones de movilidad y situación de seguridad vial en cada localización.
- Participar junto con JPT en la elaboración de los proyectos y protocolos de actuación, determinando las actuaciones y medidas a implementar y ejecución de los mismos
- Organizar las conexiones técnicas entre equipos de los diferentes CGT y centros de gestión de los titulares de la vía implicados, acordar que datos son necesarios para la toma de decisiones y posterior difusión de la información de tráfico y movilidad que proceda, según lo establecido para la función B de este anexo

F. PROPONER, EN COORDINACIÓN CON LAS JPT, A LA SGGMT LUGARES PARA LA INSTALACIÓN DE CINEMÓMETROS

- Preparación de la propuesta del CGT
- Recepción y valoración de otras propuestas realizadas por las JPT para la ubicación de nuevos cinemómetros
- Consenso con JPT para su remisión al Centro de Tratamiento Automatizado de Denuncias que lo elevará a la SGGMT para su consideración.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

G. ASISTIR A LAS JEFATURAS PROVINCIALES EN MATERIA DE GESTIÓN, REGULACIÓN DE TRÁFICO Y MEDIDAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA

- Organizar la obtención de los datos y parámetros de tráfico, así como el cálculo de los indicadores que sean oportunos para su envío a la JPT
- Asistir, si así lo requiere el Jefe Provincial, a reuniones acompañando a este o en representación de este o, en su caso, persona en la que delegue su asistencia
- Apoyo técnico para la implementación de medidas sobre la infraestructura dirigidas a la mejora de la seguridad vial, incluido el apoyo a la difusión de las recomendaciones de medidas urbanas, interurbanas, Estrategia T y documentos similares.

H. DIRIGIR Y PARTICIPAR, EN COORDINACIÓN CON LAS JPT, LA ELABORACIÓN Y EVALUACIÓN DE MEDIDAS DE REGULACIÓN Y GESTIÓN DE TRÁFICO PARA LAS OPERACIONES DE TRÁFICO Y EVENTOS RELEVANTES, ASÍ COMO DE LAS PROPUESTAS PARA LOS PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN COORDINADOS POR OTROS ORGANISMOS

- Proponer y definir junto con JPT las medidas de regulación para las operaciones que sean específicas de su ámbito.
- Definir los planes de señalización
- Participar en la definición de medidas en regulación y señalización para operaciones que afecten a más de un CGT.
- Asistir a reuniones de coordinación junto con los jefes provinciales de tráfico que proceda, así como otras autoridades y/o demás agentes implicados y proponer las medidas cuando se traten de actuaciones coordinadas por otros organismos.
- Participación en simulacros
- Dirigir la elaboración del informe final y los de seguimiento enviados durante el desarrollo del evento.

I. PLANIFICAR LOS SERVICIOS DE VIGILANCIA CON HELICÓPTERO Y DRONES

- Dirigir la elaboración de los informes de análisis que procedan
- Elaborar propuesta de planificación
- Consensuar planificación con los jefes provinciales
- Participar en las reuniones organizativas con los jefes de patrullas y jefes provinciales

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

J. PARTICIPAR EN LA ELABORACIÓN DE LA RESOLUCIÓN ANUAL DE MEDIDAS ESPECIALES DE CIRCULACIÓN Y OTRAS RESOLUCIONES DE CARÁCTER PUNTUAL

- Elaboración de una propuesta inicial , cuya coordinación corresponderá al director del CGT Centro
- Consulta y propuesta a las JPT de su área de las restricciones de eventos, obras y circulación para su área de adscripción a incluir en la propuesta inicial
- Elaboración del borrador final, cuya coordinación corresponderá al director del CGT Centro

K. CONTROL Y SUPERVISIÓN DE LA TRAMITACIÓN DE OBRAS, EVENTOS Y CUALQUIER OTRO TRÁMITE QUE LE SEA ASIGNADO A LOS CGT POR LA SGGMT

- Aprobación de los períodos y horarios en los que se pueden realizar obras genéricas en las carreteras de su área de adscripción
- Aprobar las IRT, informes para impacto de fluidez de eventos, informes o resolución de la demás tramitación asignada a los CGT o, en su caso, delegación de la firma en la persona que estime más oportuna
- Velar por el cumplimiento adecuado de los plazos administrativos en la emisión de las resoluciones e instrucciones de regulación

L. COORDINACIÓN TÉCNICA CON CENTROS DE CONSERVACIÓN DEL TITULAR DE LA VÍA GESTIONADOS DIRECTAMENTE O ATRAVÉS DE SOCIEDADES CONCESIONARIAS, Y CON OTROS CENTROS DE EMERGENCIAS.

- Dirección de los estudios donde analizan los patrones de movilidad y situación de seguridad vial en cada localización.
- Participar en la elaboración de los proyectos y protocolos de actuación, determinando las actuaciones y medidas a implementar y ejecución del mismo
- Organizar las conexiones entre equipos de los centros de conservación implicados, acordar que datos son necesarios para la toma de decisiones y posterior difusión de la información de tráfico y movilidad que proceda, según lo establecido para la función B de este anexo
- Coordinación entre centros en caso de incidencias

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

M. COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS NACIONALES Y EUROPEOS SOBRE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

- Participación activa en reuniones dentro del ámbito de los sistemas inteligentes de transporte y seguridad vial.
- Dirección de los trabajos necesarios para la elaboración de informes y desarrollo de los proyectos asignados por la SGGMT.

N. ELABORACIÓN Y ENVÍO A LA SGGMT DEL INFORME DE ACTIVIDAD DESARROLLADA POR EL CGT CONFORME A LO DISPUESTO POR DICHA SUBDIRECCIÓN SOBRE CONTENIDO Y PERIODICIDAD

El Director del CGT deberá realizar un informe donde que reflejado la actividad realizada por el centro en materia de gestión de tráfico y movilidad, evolución presupuestaria de los contratos, participación en la elaboración de convenios y acuerdo suscritos, etc.

Los detalles específicos sobre parámetros a valorar e incluir en dicho informe, así como la periodicidad de elaboración y forma de envío del mismo serán desarrollados por Escrito Directriz de la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-05-04 13:10:33 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BTKZZMDT2Z334NJE49DKV2KSSP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Comunicación de obras en las vías e Instrucciones de regulación, gestión y control de tráfico.

INSTRUCCIÓN MOV 1/21

1. INTRODUCCIÓN

Las obras en la vía, cuando para su realización se ocupa total o parcialmente la calzada o arcén con personal, material o señalización de dicha obra, afectan a la fluidez y seguridad de la circulación, ya que dicha ocupación genera una obstaculización al paso de vehículos que obliga, al resto de usuarios, a maniobras de evasión para evitar colisiones contra dicho personal o elementos, pudiendo a su vez crear otras situaciones de riesgo de accidente con otros usuarios de la vía.

Por este motivo, legalmente[1] se estableció la obligación de comunicar su realización al órgano administrativo competente en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio, con el fin de que éste dicte las instrucciones oportunas de regulación, ordenación, gestión y vigilancia de tráfico (instrucciones de regulación de tráfico o IRT en adelante).

Esta comunicación previa al inicio permite que la DGT pueda informar al resto de usuarios del lugar y momento en que se van a realizar las obras a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico, además de su señalización en paneles de mensaje variable con lo que se disminuye el riesgo de accidente de dichos usuarios contra el personal y demás material de obra que se encuentre en la calzada.

Las IRT, en ningún caso, son una autorización de la obra en la vía, ya que esto corresponde a su titular, sino que solamente disponen las condiciones, así como horarios y períodos en que esta puede ser ejecutada para garantizar un entorno de trabajo seguro, tanto para el personal encargado de la ejecución de la misma como para el resto de usuarios cuyos desplazamientos ordinarios se ven alterados.

[1] Artículo 12 el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 octubre.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2. OBJETO

El objeto de la presente instrucción es la de establecer el procedimiento de comunicación de obras y su tramitación para aquellas que tengan lugar en vías cuya regulación, ordenación, gestión y vigilancia corresponda al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante).

3. VÍAS, OBRAS Y SUJETOS CONSIDERADOS

3.1. Obra en la vía. Definición

Se considerará **obra en la vía** a aquella que tenga lugar en la plataforma de la carretera, elemento funcional o zonas de afección para las que, según la legislación de carreteras de aplicación, se requiera autorización del titular de la vía.

En ausencia de legislación autonómica que pueda aplicarse, serán considerados elementos funcionales y zonas de afección, los establecidos por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras (LC en adelante) en sus artículos 3[2] y 32[3], sobre elementos funcionales y zonas de afección.

3.2. Obras a comunicar

Se exigirá comunicación previa solamente de aquellas **obras que afecten a la circulación en la vía por alteración de la vialidad ordinaria** de los carriles de su calzada, arcén o elementos funcionales, según lo establecido en los siguientes apartados de esta Instrucción.

---

[2] Elemento funcional de una carretera es toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje, paradas de autobuses, zonas, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarios

[3] La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

A la DGT se le comunicarán las obras que afecten a la circulación por carreteras interurbanas y travesías situadas fuera del territorio de Cataluña y País Vasco. En el caso de las travesías para las que exista alguna fórmula de cooperación o delegación de la competencia de regulación, ordenación y gestión de tráfico con una entidad local tal y como dispone en el punto k) del artículo 5 de la LSV, no se solicitará su comunicación a la DGT salvo que la afección supere el territorio de competencia de dicha entidad local.

No se pedirá la comunicación de obras cuya afección tenga lugar exclusivamente en los terrenos de uso público definido en el punto 6 del artículo 2[4] de la LC, ni de las obras en zonas adyacentes que no alteren la vialidad ordinaria de la plataforma de la carretera o sus elementos funcionales.

Salvo casos de necesidad urgente, la comunicación deberá ser hecha con la suficiente antelación para que se puedan dictar las IRT que procedan y, mientras estas no hayan sido expedidas, el interesado no podrá iniciar los trabajos que afecten a la circulación ordinaria de la vía.

3.3. Obras de urgente necesidad

Son obras de urgente necesidad aquellas cuya ejecución no se pudiera planificar con suficiente antelación y tienen por objeto la recuperación de la seguridad y fluidez de la circulación o de cualquier otro bien o derecho de interés general gravemente comprometido a consecuencia de un suceso que ocurre sin que haya posibilidad de prever cuando tendrá lugar o su alcance, como un accidente de tráfico, fenómeno meteorológico u otro suceso de naturaleza similar.

En el caso de este tipo de obras, se permitirá al interesado que realice la comunicación al centro de gestión de tráfico oportuno (CGT en adelante) por vía telefónica o correo electrónico, debiendo ser este centro el que de oficio dé de alta la comunicación en el sistema de gestión de incidencias de tráfico de la DGT.

---

[4] No tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de éstas:

a. los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
b. las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
c. los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

3.4. Sujetos que comunican

Se solicitará el cumplimiento de esta obligación a la entidad encargada de la ejecución de la obra, sin perjuicio de que también pueda hacerlo el promotor[5] de la misma o la DGT de oficio cuando así lo considere oportuno, debiendo hacerlo tanto para las obras promovidas por el titular de la vía como para obras de terceros[6].

La validez de las IRT expedidas irá ligada, en todo caso, a que la entidad ejecutora cuente con la autorización del titular de la vía para la realización de la obra.

La no comunicación previa, así como el incumplimiento de lo establecido en la IRT[7] constituye una infracción grave y, la realización de obras sin la pertinente autorización de su titular[8] o la no instalación de señalización, poniendo en grave riesgo la seguridad vial,[9] es una infracción muy grave, que podrá ser sancionada según lo dispuesto en el artículo 80 de la LSV.

4. ALTERACIÓN DE LA VIALIDAD ORDINARIA POR OBRAS EN LA VÍA

A efectos de gestión de tráfico, se define **vialidad de un carril de la calzada, arcén o elemento funcional de una vía** como el estado de circulación por los mismos que condiciona el comportamiento de sus usuarios.

---

[5] A efectos de esta Instrucción, el promotor de la obra será la entidad o persona que establece la necesidad de realización de la obra y dispone los medios para su ejecución que pueden ser propios o contratados a otra entidad.

[6] Se consideran terceros a aquellos que, sin ser titulares de la vía, promueven la realización de una obra sobre la carretera o zona de dominio público y protección de la misma, tal y como lo establece la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

[7] Apartado b) del artículo 76 de la LSV: "*Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referente a las obras*".

[8] Apartado n) del artículo 77 de la LSV: "*realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional*".

[9] Apartado ñ) del artículo 78 de la LSV: "*no instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial*".

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

La vialidad ordinaria de cualquier carril de la calzada es aquella que permite una circulación fluida y en régimen libre de velocidad, solamente condicionado por el respeto a las normas y señales de tráfico.

Se considera que existe alteración de la vialidad ordinaria de la vía por obra, afectando a un área de la carretera, con independencia de su localización exacta, cuando para su ejecución se ocupa o existe riesgo de ocupar total o parcialmente la calzada o arcén de la misma con señalización, personal o material de obra.

En función del grado de ocupación de la vía, alteración de la vialidad ordinaria producida, así como el momento o carretera donde tenga lugar dicha ocupación y longitud de tramo ocupado, se consideran dos tipos de afecciones:

1. Afección genérica, que dará lugar a obras genéricas.
2. Afección específica, que dará lugar a obras específicas.

4.1. Afección genérica

Existirá una afección genérica y por tanto, se tratará de una obra genérica cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- La ocupación tiene lugar en alguno de los períodos y horarios establecidos para obra genérica, según lo publicado en https://sede.dgt.gob.es/es/movilidad/comunicacion-obras-en-vias-publicas/ para cada comunidad autónoma.
- Es una obra promovida por el titular de la vía o la DGT.
- Se trata de una ocupación y vialidad permitida para obra genérica, según lo descrito en los apartados 4.2 y 4.3.
- El tramo ocupado y, en su caso, cerrado a la circulación, no supera una longitud de 5 kilómetros.

4.2. Ocupación de obra genérica

Según el tipo de vía considerado, la ocupación permitida de una obra genérica será:

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

1. Autopistas, autovías o carreteras multicarril[10].- ocupación total o parcial de alguno de los siguientes espacios:
    a. Arcenes
    b. Carril situado más a la derecha de la calzada, solo o de forma simultánea con el arcén derecho, dejando siempre completamente libres todos los demás situados a su izquierda
    c. El carril situado más a la izquierda de la calzada, solo o de forma simultánea con el arcén izquierdo, dejando completamente libres los situados a su derecha.
2. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA[11] con más de un carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial de alguno de los siguientes espacios:
    a. Arcenes
    b. El carril más situado a la derecha de la calzada del mismo sentido de circulación afectado, solo o de forma simultánea con el arcén contiguo, dejando completamente libres los situados a su izquierda.
3. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de circulación de titulares de la vía diferentes al MITMA, de primer orden o alta intensidad media diaria (IMD en adelante) de circulación[12] con más de un carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial de alguno de los siguientes espacios:
    a. Arcenes

[10] Son carreteras multicarril las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.
En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad

[11] Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

[12] Se considerará que la IMD es elevada cuando alcance valores iguales o superiores a 5.000 vehículos por día, sin perjuicio de que el CGT considere otras IMD diferentes debido a la existencia de características propias de la vía que lo justifiquen. En caso de que no sea posible obtener valores de IMD, se atenderán a criterios cualitativos de relevancia de la vía que el CGT o la JPT considere importantes.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

b. El carril más situado a la derecha de la calzada del mismo sentido de circulación afectado, solo o de forma simultánea con el arcén contiguo, dejando completamente libres los situados a su izquierda.

4. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA con un único carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial del arcén del mismo sentido de circulación afectado.

5. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación de otros titulares de la vía diferentes al MITMA, de primer orden o alta IMD, con un único carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial del arcén del mismo sentido de circulación afectado.

6. Resto de carreteras convencionales no incluidas en alguno de los apartados anteriores.- ocupación de uno de los siguientes espacios:

   a. Arcenes.

   b. Carril situado más a la derecha del sentido de circulación afectado, solo o de manera simultánea con el arcén de su mismo lado, manteniendo completamente libres el arcén y carriles situados a la izquierda del mismo.

4.3. Vialidad de obra genérica

En los casos 1, 2, 3, 4 y 5 siempre deberá conservarse el doble sentido circulación simultánea, manteniendo, al menos, un carril abierto a la circulación para el sentido que se vea afectado por la obra, sin que sea necesario en ningún caso para ello establecer carriles de circulación de sentido contrario o invadirlos.

Cuando se trata del caso 6 de dicha afección, también se mantendrá el doble sentido de circulación, permitiendo para ello si la invasión de carriles de circulación de sentido contrario o establecer carriles de circulación alterna.

4.4. Períodos y horarios de obra genérica

Solamente se permitirán obras genéricas en períodos en los que no existan restricciones según lo dispuesto en el apartado F) y anexo VI de la resolución anual de la DGT por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico.

Además, para los tipos de carreteras descritos en los puntos 1, 2, 3, 4 y 5 del apartado 4.2, los centros de gestión de tráfico de la zona afectada por la obras podrán disponer, para carreteras y tramos concretos de estas, otros períodos y horarios restringidos para la realización de obras genéricas.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Para el resto de carreteras descritas en el punto 6 del apartado 4.2, las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) de la zona afectada podrán establecer, cuando así lo estimen adecuado debido a la intensidad que puedan soportar en determinados momentos o cualquier otra característica relevante, otros períodos y horarios restringidos para la ejecución de obras genéricas.

Estos períodos y horarios restringidos, diferentes a los establecidos en la resolución anual, así como los tramos de carretera afectados, estarán publicados en la página web de la DGT.

4.5. Afección y vialidad de las obras específicas

Se considerará como obra específica a toda aquella en la que para su ejecución exista una ocupación y vialidad diferente a las consideradas para las obras genéricas en los apartados 4.2 y 4.3.

También será obra específica toda aquella que no sea realizada dentro de los períodos y horarios establecidos para obras genéricas, aunque la ocupación y la vialidad de esta sea la de este tipo de obras.

5. PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN

Solamente se permitirá una comunicación de una obra genérica a aquella cuyo promotor sea un titular de la vía o la DGT. Las promovidas por otras entidades no titulares de vía deberán ser comunicadas en todo caso como obras de afección específica.

La comunicación previa al inicio de una obra con afección a la circulación en vías cuya competencia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico corresponda a la DGT, es un trámite gratuito para el obligado a hacerlo y el procedimiento constará de dos fases:

- Comunicación inicial para la obtención de la IRT.
- Confirmación de inicio y final de ejecución de la obra en los mismos momentos en que estos tengan lugar.

5.1. Comunicación inicial

La comunicación para la obtención de la IRT solamente podrá hacerse telemáticamente a través de la aplicación TRAZA y el interesado deberá comunicar los datos establecidos en el anexo I, que serán diferentes en función de que se trate de obras con afección genérica o específica.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

5.2. Confirmación de inicio y final

Toda obra, tanto genérica como específica, cuyos datos hayan sido introducidos en TRAZA para la obtención de una IRT requiere, posteriormente, confirmación de los momentos exactos de inicio y final, así como posibles momentos de pausa en las que se retire el material de obra, dejando expedito el paso.

Esta confirmación de inicio, final y momentos de pausa será hecha telemáticamente, a través de la aplicación RENO u otros medios telemáticos que se dispongan con la misma funcionalidad de esta aplicación como dispositivos de señalización IoT, desarrollados conforme las especificaciones que determine la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología. Esta confirmación deberá hacerse en el mismo momento en que comience o finalice la afección a la circulación, sin que pueda hacerse con una antelación superior a los diez minutos a dicho momento de inicio o final.

La confirmación consistirá en indicar exactamente el lugar afectado por la obra, así como el tiempo que durará dicha afección. En el caso de que se trate de una obra móvil, el responsable de la ejecución deberá ir actualizando los datos de lugar y momento de la afección a través de RENO u otros medios telemáticos que se dispongan con la misma funcionalidad de esta aplicación como dispositivos de señalización IoT.

En ningún caso se podrán iniciar las obras sin que el ejecutor efectivo haya obtenido la IRT y, posteriormente, haya confirmado el inicio de su ejecución.

6. EXPEDICIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO. PROCEDIMIENTO

6.1. Unidades competentes

Las unidades competentes para la emisión de las IRT serán los CGT de influencia conforme a la asignación hecha en la Instrucción 20/TV-118, sobre funciones de los CGT.

No obstante, cuando se trate de provincias en las que exista una gestión de tráfico compartida entre dos centros diferentes y obras específicas para las que no exista un procedimiento de expedición automática de las instrucciones por la aplicación TRAZA, el CGT asignado podrá transferir la competencia al otro centro, siempre que la obra tenga lugar íntegramente en el área de influencia de este último.

Si la obra afecta a más de una provincia cuya gestión de tráfico corresponda a CGT diferentes, el competente para la expedición de la instrucción de regulación será el que corresponda al lugar de inicio del tramo afectado.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

6.2. Procedimiento para obras genéricas

Cuando se trate de la comunicación previa de una obra genérica, la aplicación TRAZA expedirá de forma automática la instrucción de circulación cuyo contenido se ajustará a lo establecido en el anexo II.

6.3. Procedimiento para obras con afección específica

En el caso de una obra específica, el procedimiento dependerá del tipo de vía implicada o titular.

Los CGT revisarán la documentación presentada por el interesado y emitirán las instrucciones de circulación oportunas ajustándose a lo establecido en el anexo II cuando se trate de:

- Autopistas, autovías o carreteras multicarril.
- Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA, carreteras autonómicas o provinciales de primer orden o alta IMD de circulación, con más de un carril para el sentido de circulación afectado.
- Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA y carreteras autonómicas o provinciales de primer orden o alta IMD de circulación, con un único carril para el sentido de circulación afectado.
- Resto de carreteras convencionales no incluidas en alguno de los puntos anteriores, cuando la obra pretenda realizarse en tramos o períodos concretos de los mismos, si la JPT correspondiente así lo establece debido a algún tipo de relevancia especial.

Las IRT para las obras específicas en el resto carreteras convencionales o tramos de estas en los que no exista ningún tipo de relevancia especial, según lo dispuesto por las JPT, serán expedidas de manera automatizada por la aplicación TRAZA.

Las IRT de obras específicas tendrán el contenido establecido en el anexo II.

6.4. Envío a registro electrónico de la IRT

Las IRT serán enviadas al registro electrónico de la DGT (RELE) para su firma por el Director del CGT o persona que esté ejerciendo estas funciones, sin perjuicio de que este delegue dicho envío en otra persona del propio del propio centro o de la JPT afectada por la obra.

6.5. Modificación de las IRT

En ningún caso procederá la modificación o prórroga de las IRT emitidas. El interesado

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

deberá en todo caso proceder a una nueva comunicación previa a través de TRAZA, así como confirmación de la ejecución de los trabajos a través del medio telemático pertinente.

La suspensión o cancelación de los trabajos de una obra las hará el propio interesado a través del medio telemático pertinente.

6.6. Publicación de las obras en LINCE

La comunicación previa de una obra de afección específica será publicada en LINCE como previsión una vez se emita la IRT correspondiente. Cuando la entidad confirme el inicio efectivo de los trabajos a través del medio dispuesto para ello, se transformará en acontecimiento.

Las obras de afección genérica solo se publicarán en LINCE como acontecimiento cuando la entidad confirme el inicio de ejecución a través del medio dispuesto para ello.

Los CGT no podrán modificar las vialidades publicadas en LINCE cuando se trate de previsiones, pero sí cuando ya se hayan convertido en acontecimientos, si así lo estima conveniente.

7. PERÍODOS Y HORARIOS DE OBRAS GENÉRICAS

La determinación de los períodos, horarios y carreteras en los que se pueden realizar obras genéricas para cada provincia corresponderá a los CGT según la adscripción hecha por la Instrucción 20/TV-118, sobre funciones de los CGT que deberán, en todo caso, consultarlo con las JPT pertinentes.

8. OBRAS EN PERÍODOS RESTRINGIDOS

El apartado F) y anexo VI de la resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, establece una serie de períodos en los que se pedirá a los organismos de las vías afectadas que interrumpan las obras.

No obstante, el CGT aceptará y podrá emitir una IRT siguiendo el procedimiento establecido en los apartados anteriores, siempre que el interesado pueda aportar una autorización o documento similar a este emitido por el titular de la vía, permitiendo la ejecución de la obra durante el período restringido.

Así pues, cuando la obra comunicada incluya períodos y horarios restringidos, el CGT podrá pedir esta autorización para la ejecución de la obra en dicho período al interesado o, podrá ponerse en contacto directamente con el titular de la vía.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

9. COORDINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN DE OBRAS

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología será la encargada de coordinar el procedimiento de comunicación de obras y expedición de las IRT, así como cualquier aspecto que afecte a éstos. Para ello ejercerá las siguientes funciones:

- Coordinación de los procedimientos de comunicación y expedición de las IRT para que estos sean realizados de forma homogénea para todo el territorio en los que la DGT ejerza funciones de gestión, control y vigilancia del tráfico.
- Mantener actualizada en la página web https://sede.dgt.gob.es/es/movilidad/comunicacion-obras-en-vias-publicas/, la información sobre la obligación de comunicar obras en la carretera, el procedimiento general de cuándo y cómo debe hacerlo en función del tipo de afección que provoque en la circulación, así como los períodos y horarios para obras genéricas en las carreteras de cada provincia.
- Actualización, mediante Escrito Directriz, del procedimiento de comunicación establecido en los apartados 4, 5, 6, 7 y 8, así como sus anexos.
- Determinar, mediante Escrito Directriz, los medios telemáticos de confirmación de inicio, final y momentos de pausa de las obras, así como las especificaciones que deben cumplir los dispositivos de señalización IoT que se puedan utilizar a tal fin.

10. ENTRADA EN VIGOR

Esta Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma y los CGT que ya estuvieran usando TRAZA para la gestión de la comunicación de obras en la vía, comenzarán aplicar inmediatamente los procedimientos descritos en la misma.

Los restantes centros deberán implementarlos dentro de un período no superior a los seis meses contados desde el día de entrada en vigor de esta Instrucción.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN
GENERAL
DE TRÁFICO

FIRMADO

Anexo I.- DATOS A PROPORCIONAR PARA LA COMUNICACIÓN PREVIA DE OBRAS EN LA VÍA

Datos comunes a facilitar:

- Identificación de la persona o entidad que ha obtenido la autorización del titular de la vía para la realización de obra: DOI, Nombre y apellidos o razón social o denominación, domicilio, teléfono y correo electrónico.
- En caso de que sea una obra no promovida por el titular de la vía, identificación de la entidad promotora.

Datos en caso de obras con afección genérica a la circulación ordinaria de la vía:

- Datos de ubicación: Provincia en la que tendrán lugar las obras.
- Titular de la vía al que afectarán las obras.

Datos en caso de obras con afección específica a la circulación ordinaria de la vía:

- Identificación de la entidad ejecutora de la obra: DOI, Nombre y apellidos o razón social o denominación, domicilio, teléfono y correo electrónico
- Datos de ubicación: Provincia, matrícula oficial de la carretera, tramo afectado: puntos de inicio y final, sentido afectado.
- Datos sobre la vía y zonas afectadas: Tipo de vía en función del número de carriles que posee, afección que provoca indicando carriles afectados y tipo de afección y funcionalidad del tramo de vía.
- Momento en que tendrá lugar la afección a la vía, indicando las fechas de inicio y final y horario de los trabajos por día.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo II.- ASPECTOS A REVISAR DE LA COMUNICACIÓN PREVIA Y CONTENIDO DE LAS INSTRUCCIONES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO

IRT de obras de afección genérica

- Identificación de la persona o entidad que ha obtenido la autorización del titular de la vía para la realización de la obra.
- Vigencia de la IRT: máximo un año en caso de obras promovidas por el titular de la vía, máximo 3 meses cuando se trata de obras promovidas por terceros.
- Información sobre las zonas de ocupación permitidas y vialidad que deberá mantener durante las obras.
- Información sobre los horarios, períodos y vías en los que podrá realizar ocupación de la vía.
- Información sobre la obligación de comunicar el inicio y final de los trabajos y ocupación efectiva de la vía a través del medio telemático pertinente y forma de realizarla.
- Información general sobre las obligaciones a cumplir por el responsable de ejecución de la obra y consecuencias de su incumplimiento.

IRT de obras de afección específica automatizada

- Identificación de la persona o entidad ejecutora de las obras.
- Vigencia de la IRT: entre las fechas de inicio y final indicadas por el interesado.
- Datos de ubicación: Carretera afectada identificada por su denominación y tramo afectado indicando el punto de inicio y final.
- Descripción de la afección provocada, indicando localización de la misma, vialidad, fechas y horarios de la misma, así como la señalización empleada para cada afección descrita y posición de la misma.
- Condiciones generales con información sobre:
  - La obligación de comunicar el inicio y final de los trabajos y ocupación efectiva de la vía a través del medio telemático pertinente y forma de realizarla.
  - Las obligaciones a cumplir por el responsable de ejecución de la obra y consecuencias de su incumplimiento.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

IRT de obras de afección específica no automatizadas

El CGT o unidad competente para su tramitación que reciba la comunicación previa de estas obras, revisará los datos comunicados prestando atención a las fechas y horarios, así como la señalización y localización de esta para cada afección descrita, pudiendo establecer, siempre que el desarrollo de las obras lo permita, modificaciones para las mismas.

El contenido de las IRT para estas obras será el mismo que el establecido para las obras de afección específica automatizadas.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2021-04-26 14:06:29 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZHSLYJO2YOOPXI5T69DKC3XVBYD3 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Código seguro de Verificación : GEN-de25-e65c-e60b-ba0b-520a-b9b2-09d3-f98a | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Asunto: Auxilio de vehículos no accidentados en áreas urbanas.

Instrucción 21/VEH-3 PROT-3

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, establece las condiciones en las que deben desarrollar su funciones los servicios de auxilio en vías públicas que acudan al lugar del accidente o de la avería de un vehículo cuya retirada sea necesaria y urgente por constituir un peligro potencial para la seguridad vial, en el que pueden resultar implicados tanto los ocupantes del propio vehículo, como los operarios de auxilio, como otros usuarios de la vía.

Al margen de estas situaciones, existen otras de naturaleza bien distinta, producidas en áreas urbanas, que implican la avería de un vehículo no accidentado, generalmente estacionado, que por la escasa entidad de la avería que presenta y por la sencillez de su reparación no resulta justificada su retirada de la vía pública y su traslado a un taller por un vehículo de auxilio en vías públicas.

En estos supuestos carentes de riesgo para la seguridad vial, en los que el vehículo averiado puede recuperar su capacidad para seguir circulando por sí mismo tras una operación sencilla, en los que la retirada del vehículo no solo no está justificada, sino que puede causar problemas de fluidez de trafico derivados del corte de una calle para ser cargado en una plataforma o remolcado mediante un dispositivo de arrastre, el auxilio puede prestarse a

CSV : GEN-de25-e65c-e60b-ba0b-520a-b9b2-09d3-f98a
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 30/04/2021 13:47 | Sin acción específica

través de un vehículo taller (turismo o motocicleta) debidamente autorizado para el desarrollo de esta actividad.

El artículo 4.4.a) del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, prevé la posibilidad de realizar trabajos de reparación del vehículo averiado siempre y cuando esta actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía y es precisamente en este supuesto en el que se enmarcan las situaciones que recoge esta instrucción. En estos casos la intervención de un vehículo taller reduce los tiempos de auxilio y las molestias tanto para el conductor del vehículo averiado como para el resto de los usuarios de la vía.

En consecuencia, en áreas urbanas, las operaciones de auxilio que no impliquen riesgo sustancial para la seguridad vial y que consistan en una reparación sencilla, que requiera menos tiempo que la retirada del vehículo se podrán realizar por medio de vehículos taller (turismos o motocicletas) debidamente autorizados para el desarrollo de esta actividad, que deberán garantizar su máxima visibilidad, su iluminación y su conectividad, durante la operación.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, a 30 de abril de 2021
EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

Código seguro de Verificación : GEN-de25-e65c-e60b-ba0b-520a-b9b2-09d3-f98a | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

CSV : GEN-de25-e65c-e60b-ba0b-520a-b9b2-09d3-f98a
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 30/04/2021 13:47 | Sin acción específica

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

ASUNTO: Procedimiento para la provisión y formación de plazas vacantes de Operador/a de Centro de Gestión de Tráfico.

CIR

Instrucción 20/TV-119

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ejerce las funciones encomendadas al Ministerio del Interior en virtud de lo establecido en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

En concreto en el artículo 5 apartado k) de la citada Ley, se dispone como competencia específica "la regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales".

Para llevar a cabo las tareas encomendadas durante las 24 horas los 365 días del año, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico dispone de 7 Centros de Gestión del Tráfico: Madrid, Valencia, Sevilla, Málaga, A Coruña, Valladolid y Zaragoza dotados de personal funcionario a turnos dedicado a la gestión del tráfico y operación del equipamiento ITS con dos perfiles: Operador/a de centro de gestión y Jefe/a de explotación.

En el contexto actual, considerando los procesos de selección del personal, la formación continua, la plena implantación de herramientas como los mapas digitales y el uso generalizado en las administraciones públicas de herramientas informáticas, no resulta justificada la exigencia previa de acceso al puesto de Operador/a de una capacitación previa; pudiendo como alternativa más viable y acorde con los tiempos seleccionar y formar al funcionario que accede al mismo.

Esta instrucción tiene por objeto la definir un procedimiento para la cobertura de las plazas vacantes de Operador/a de Centro de Gestión de forma ágil y acorde con los servicios esenciales que se prestan por los centros y articular la formación específica para garantizar un adecuado desempeño.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-12-01 14:21:01 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BJEULNXBA53BGKP349C7WCOBBLHW en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

FIRMADO

1. PROCEDIMIENTO PARA LA PROVISIÓN DE PLAZAS VACANTES

1.1 Convocatoria de las plazas

El sistema normal de provisión de los puestos de Operador/a de Centro de Gestión del Tráfico en aquellas unidades que disponen de dichos Centros, se realizará mediante concurso específico de traslados publicado en el BOE.

Por razones de urgente necesidad, se podrán ocupar de forma provisional dichos puestos mediante comisión de servicios. Para ello se dará publicidad de la convocatoria en la Intranet del Organismo y/o Portal Funciona. Se designará una Comisión de Valoración integrada por componentes de la Administración y Representantes Sindicales, que procederán a la valoración de los méritos de las personas solicitantes. Las reuniones de la Comisión de Valoración se llevarán a cabo de forma telemática. No obstante, si las circunstancias lo requieren y de forma excepcional, podrán reunirse de forma presencial.

1.2 Prestación del Servicio

A) El servicio se prestará presencialmente en régimen de turnos.

B) Cuando la plaza se desempeñe provisionalmente, la ocupación mínima será de un año prorrogable hasta su publicación en un concurso de méritos, sin percepción de indemnización por razón de servicio. No obstante, la comisión de servicios podrá ser revocada en cualquier momento por informe desfavorable del Subdirector/a General de Gestión de la Movilidad o del Director/a del Centro de Gestión que debe estar motivado en causas objetivas como:

- Falta de adaptación al régimen de turnos.
- Conocimientos técnicos o capacidad de respuesta inadecuada ante situaciones reales (señalización, atención telefónica, seguimiento de incidencias y resto de tareas propias del puesto)

C) Cuando la plaza se desempeñe de manera definitiva por el procedimiento de Concurso, y se observe falta de capacidad para su desempeño manifestada por rendimiento insuficiente, que no comporte inhibición, y que impida realizar con eficacia las funciones atribuidas al puesto, se iniciará de oficio el procedimiento previsto en el artículo 50 del Real Decreto 364/1995, de 10 de marzo de Promoción Profesional y Provisión de Puestos de Trabajo.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-12-01 14:21:01 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BJEULNXBA53BGKP349C7WCOBBLHW en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

1.3 Descripción del puesto

- Gestionará las incidencias del tráfico causadas por congestión, accidente, afección meteorológica u otras causas.
- Ejecución y seguimiento de las medidas especiales de regulación para operaciones de tráfico y otros eventos de especial relevancia.
- Supervisión, control y coordinación con centros del titular de la vía gestionados directamente o a través de sociedades concesionarias. Interlocución con otros centros coordinadores.
- Responsable en la monitorización, recogida de datos de equipos fijos ITS instalados en carretera y de aforadores móviles y su difusión a otras entidades.
- Se encargará de la gestión de previsiones de acontecimientos, pruebas deportivas u otros eventos con incidencia en el tráfico introducidas desde algún sistema integrado.
- Participará en la elaboración de propuestas de informes de viabilidad y evaluación de desarrollo de operaciones de tráfico y eventos.
- Difusión de información sobre campañas y del estado del tráfico a externos en tiempo real y previsiones a corto plazo.
- Notificación al personal de mantenimiento, de averías observadas en equipamiento ITS.
- Gestión documental de actuaciones del centro de gestión de tráfico.
- Atender las llamadas telefónicas, tanto de los usuarios como de los medios de comunicación social, empresas conservadoras, Guardia Civil, etc; bien para recibir información sobre la situación del tráfico o de todo aquello que se gestione con los sistemas del Centro.

1.4 Requisitos mínimos

Ser funcionario/a de carrera perteneciente a los Cuerpos o Escalas de los subgrupos C1 o C2 a los que no afecte la clave de exclusión EX11.

1.5 Entrevista

El candidato/a será entrevistado/a de forma telemática. No obstante, si las circunstancias lo requieren y de forma excepcional, podrá ser entrevistado/a de forma presencial. La entrevista versará sobre los conocimientos previos de las materias recogidas en la descripción del puesto y sobre la formación en las siguientes materias:

- Curso de EXCEL
- Curso de WORD
- Curso de Correo Electrónico
- Curso de programas electrónicos de registros de entrada y salida de documentos
- Accesibilidad de documentos MS office, pdf y páginas web
- Experiencia laboral de trabajo a turnos

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-12-01 14:21:01 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BJEULNXBA53BGKP349C7WCOBBLHW en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2. FORMACIÓN

2.1 Formación tutelada

Una vez ocupada la plaza, tanto de forma definitiva a través de los concursos de méritos que se convoquen, como de forma provisional mediante comisiones de servicios, se realizará una formación en el puesto de trabajo de forma tutelada.

2.2 Parte teórica y parte práctica

Esta formación consta de dos partes:

2.2.1 Parte teórica (Duración 10 días hábiles en jornada de 6 horas y 30 minutos diarios)

Impartida por el personal designado por la Subdirección Adjunta de Circulación comprenderá los siguientes aspectos:

- Nomenclatura de carreteras y su aplicación en el CGT de destino.
- Manual de señalización variable y uso de la señalización variable.
- Equipamiento de gestión de tráfico y despliegue en el CGT de destino.
- Descripción de sucesos que alteran la fluidez y seguridad del tráfico y vialidades asociadas
- Plataforma LINCE para registro y monitorización de sucesos y sus vialidades
- Medidas de gestión y regulación del tráfico y su aplicación en el CGT de destino.
- Fenómenos meteorológicos adversos y gestión del tráfico
- Portal INCITAR y plataforma de gestión del tráfico. Conocimiento y manejo de ARENA, envío de SMS, PUBLICAM, MAPA DE MOVILIDAD DGT, y otras aplicaciones ofimáticas.
- Coordinación con otros organismos y agentes
- Atención de llamadas telefónicas que se reciban en el Centro de Gestión
- Protocolos.

2.2.2 Parte práctica:

Tendrá una duración de 15 días hábiles y corresponderá a una práctica tutelada por los jefes de explotación y/o Operador/es designados por el Director/a del Centro de Gestión de Tráfico o responsable de la Subdirección Adjunta de Circulación, así como el Director/a del Centro de Gestión y/o personal designado por la Subdirección Adjunta de Circulación. Esta formación consistirá la realización del turno completo como Operador/a acompañado del tutor designado al objeto de poner en práctica los conocimientos teóricos adquiridos.

La realización de esta formación no dará derecho a la emisión de ningún certificado específico.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-12-01 14:21:01 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BJEULNXBA53BGKP349C7WCOBBLHW en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2.3 Verificación de conocimientos adquiridos

El Director/a del Centro de Gestión realizará un seguimiento de la formación por parte del funcionario, verificando que ha adquirido los conocimientos para el desempeño de las tareas recogidas en el anexo II.

Una vez constatado el extremo anterior, el personal que haya participado en la formación recibirá la correspondiente retribución como profesor tanto en la parte teórica como en la práctica tutelada.

2.4 Coordinación del proceso

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología o, en su caso, departamento que ejerza las funciones de ésta, será la encargada de coordinar la formación tutelada para la cobertura de vacantes, así como cualquier aspecto que afecte a éstos.

Para ello ejercerá las siguientes funciones:

- Coordinar con la Subdirección Adjunta de Recursos Humanos la cobertura de los puestos.
- Coordinar la formación tutelada.
- Modificar y mantener actualizado el anexo de esta instrucción.

3. ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Firmado electrónicamente

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-12-01 14:21:01 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BJEULNXBA53BGKP349C7WCOBBLHW en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I

CONOCIMIENTOS BÁSICOS NECESARIOS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE OPERADOR/A DE CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

FUNCIÓN BÁSICA	TAREA
SEÑALIZACIÓN EN PANELES DE MENSAJE VARIABLE	Señalización de acontecimientos que alteran vialidades ordinarias
	Implementación de planes de señalización para la gestión de operaciones especiales y grandes eventos
	Aplicación del manual de señalización variable
CONTROL DEL EQUIPAMIENTO DE GESTIÓN DE TRÁFICO	Accede a visualización de cámaras y telemando
	Interpretación correcta de los valores de parámetros de tráfico obtenidos a partir de equipos ITS en carretera y otros sistemas de información externos
	Aplicación de los valores de parámetros de tráfico a la gestión de sucesos y sus vialidades
	Gestión del equipamiento en fronteras y puertos
	Reporte de averías a mantenimiento
GESTIÓN DE SUCESOS Y SUS VIALIDADES EN LINCE	Monitorización del tráfico para la detección de incidencias sin previsión y alta rápida con asignación de vialidades y niveles de servicio
	Alta manual de previsiones con asignación de vialidad y nivel de servicio y revisión de las registradas automáticamente por otros sistemas de información
	Monitorización de todas las previsiones para su transformación en acontecimiento
	Monitorización de todos los acontecimientos y modificación de sus vialidades y niveles de servicio cuando corresponda
	Registro de acciones llevadas a cabo para la gestión de los sucesos y vialidades
MEDIDAS DE GESTIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO Y SU APLICACIÓN EN EL CGT DE DESTINO	Gestión de infraestructuras singulares e implementación de medidas de regulación asociadas a operaciones especiales y grandes eventos
FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS Y GESTIÓN DEL TRÁFICO	Aplicación de niveles de servicio de vialidad invernal
CUADROS DE MANDO	Gestión de IMAN, interpretación de cuadros de mando
COORDINACIÓN CON OTROS CGT	Gestión de incidentes en zona limítrofe, reporte a

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-12-01 14:21:01 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BJEULNXBA53BGKP349C7WCOBBLHW en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

DE LA DGT	CGT Centro
COORDINACIÓN CON AGENTES DE TRÁFICO	Interlocución con COTA, apoyo al auxilio, atención emisora
COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS	Comunicación y recepción de incidencias 112, titulares de la vía, ayuntamientos, policía local, etc Tramitación de consultas
PROTOCOLOS: VIALIDAD INVERNAL, PASO DEL ESTRECHO, GRANDES PREMIOS Y EVENTOS	Conocimiento de los protocolos y su aplicación
ATENCIÓN TELEFÓNICA	Atención de llamadas al 011 y al CGT Comunicación de incidencias por SMS
SUPERVISIÓN ACTUACIONES DE LAS EMPRESAS DE MEDIDAS ESPECIALES (CONOS, VALLAS, SEÑALIZACIÓN)	Seguimiento de actuaciones Participación en el diseño y planificación de actuaciones
APLICACIONES INFORMÁTICAS CGTs	Conocimiento y manejo de otras aplicaciones informáticas que se utilizan en el Centro de Gestión, ARENA, PUBLICAM, MAPA DE MOVILIDAD DGT y otras aplicaciones informáticas.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-12-01 14:21:01 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BJEULNXBA53BGKP349C7WCOBBLHW en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Y TECNOLOGÍA

Asunto: *Funciones de los Centros de Gestión de Tráfico*

Instrucción 20/TV- 118

1. FINALIDAD Y NECESIDAD

El Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, consolida en la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante), entre otras funciones, la dirección de los Centros de Gestión de Tráfico (CGT en adelante).

El ejercicio de la misma es básica para que, a su vez, la Subdirección pueda desarrollar eficientemente otras funciones que el mencionado Real Decreto también le atribuye como son:

- La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías.
- Implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transportes (ITS en adelante).
- Propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad.
- Resolución sobre la instalación de videocámaras y dispositivos para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en el ámbito de la Administración General del Estado.
- El suministro de información sobre el estado del tráfico en tiempo real e incidencias.

Ello se debe a que los CGT son unidades de la SGGMT de carácter eminentemente técnico que, desde un lugar mucho más próximo al área sobre el que desempeñan sus funciones, disponen de salas de operaciones con enlaces de telecomunicaciones y demás medios que permiten el control e integración de todos los elementos necesarios para una adecuada monitorización de la circulación en tiempo real, así como de personal con alta cualificación técnica en gestión de tráfico con capacidad, no solo de dar cobertura para el correcto desarrollo de operaciones especiales de tráfico, sino también para hacer propuestas de medidas de regulación y ordenación de la circulación o realizar estudios de movilidad y seguridad vial.

Así pues, los CGT y el personal adscrito al mismo suponen un activo muy importante, tanto para SGGMT y su ejercicio de las funciones anteriormente mencionadas, como para las

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) a las que pueden asistir en materia de fluidez y seguridad vial, como complemento de la tramitación administrativa que lo requiera y como asesoría en sus relaciones institucionales con otros órganos administrativos estatales, autonómicos o locales, cuando les requieran para proporcionar información o participar en comités o reuniones.

Dado que cada CGT desarrolla las mismas funciones y tareas encaminadas a mejorar la fluidez y seguridad vial, conviene que exista unidad y homogeneidad de acción entre los distintos CGT, de forma que apliquen criterios técnicos similares en la resolución de incidencias.

Hay que tener en cuenta que, los mismos usuarios se pueden desplazar por itinerarios que discurren por áreas adscritas a diferentes centros y, por tanto, dichos usuarios deben percibir coherencia en la información, regulación y señalización de tráfico que reciben desde los distintos CGT.

Por tanto, en el ejercicio de su función de dirección y en aras de optimizar el trabajo que los CGT desempeñan con el fin de que cumpla adecuadamente con el resto de las funciones, así como lograr esa necesaria unidad y homogeneidad de acción, la Dirección General Tráfico elabora este instrucción cuya finalidad es fijar en que consiste la función directiva de los CGT de la SGGMT, detallar las funciones y tareas de los CGT, así como establecer los criterios de coordinación de los mismos con las todas las JPT de su área de adscripción.

2. FUNCIÓN DIRECTIVA DE LA SGGMT

La función directiva de los CGT por parte de la SGGMT consistirá en:

- Dirección y coordinación de todos los servicios adscritos a los CGT y patrullas de helicópteros.
- Elaboración de directrices e instrucciones de actuación de los CGT en el ejercicio de sus funciones.
- Establecimiento de directrices y procedimientos de coordinación entre los CGT y las JPT.
- Gestión directa de todas las cuestiones relacionadas con la administración de personal, prevención de riesgos laborales y el régimen interno del CGT.
- Planificación y coordinación de los medios para la implantación, mantenimiento y explotación de los sistemas inteligentes de transportes, elaboración de informes y adopción de medidas de regulación del tráfico.
- Designación del encargado de la dirección facultativa y representación de la administración en los contratos relacionados con los CGT.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

3. FUNCIONES DEL CGT

Cada CGT, siguiendo los criterios que la SGGMT establezca para ello, desarrollará las siguientes funciones:

1) Gestión de las vialidades creadas por los sucesos en carretera
2) Difusión de la información de tráfico
3) Información de incidencias de tráfico de especial consideración en tiempo real a directivos de la DGT y demás autoridades.
4) Mejoras sobre la infraestructura o propuestas de instalaciones de nuevo equipamiento.
5) Coordinación con los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas para la gestión del tráfico en los accesos a las ciudades y otros lugares de afluencia masiva.
6) Instalación de paneles móviles y aforadores, y recogida de datos.
7) Mantenimiento de equipos ITS
8) Propuesta de instalación de cinemómetros
9) Elaboración de cuadros de mando de indicadores de movilidad, estudios e informes
10) Asistencia técnica a jefaturas provinciales en gestión, regulación de tráfico y en medidas sobre la infraestructura
11) Explotación de los datos de movilidad obtenidos a partir del equipo ITS para atender peticiones de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y entidades judiciales
12) Tramitación de solicitudes específicas de información para terceros
13) Elaboración y seguimiento coordinado de medidas de regulación y gestión de tráfico dentro de protocolos de actuación de otros organismos
14) Medidas especiales de regulación para operaciones de tráfico y otros eventos de especial relevancia
15) Planificación de vigilancia con helicóptero y drones
16) Elaboración de la resolución anual de medidas especiales de circulación
17) Tramitación de obras e informes para eventos
18) Funciones de administración del CGT
19) Coordinación técnica con centros del titular de la vía gestionados directamente o a través de sociedades concesionarias y con otros centros de emergencias

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

4. DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES Y TAREAS

Las funciones relacionadas en el apartado anterior, así como las tareas a desarrollar para el ejercicio se describen de forma general en el anexo I de esta Instrucción, sin perjuicio de que se elaboren Escritos Directrices de la SGGMT que aporten un mayor detalle y concreción de dichas tareas.

5. PRINCIPIOS DE COORDINACIÓN DE LOS CGT CON LAS JPT DE SU ÁREA

Los CGT llevarán a cabo su labor en materia de seguridad vial sin menoscabo, en ningún caso, de las funciones y representación institucional que en dicha materia desarrollan y corresponden a las jefaturas y jefes provinciales de tráfico en la provincia y/o comunidad autónoma.

Asimismo, informarán a las JPT de todas las actuaciones relativas a la instalación de nuevo equipamiento que acontezcan en su provincia, así como de las propuestas de seguridad vial a titulares o terceros, conexiones con Ayuntamientos y solicitudes a titulares de la vía.

Por otro lado, las JPT deberán mantener informados a los CGT de los acuerdos o decisiones tomadas en reuniones que hayan tenido con otros órganos cuando en las mismas se traten temas relacionados o con incidencia en las funciones asignadas a los CGT en esta instrucción.

Los CGT se coordinarán con las JPT para planificar los servicios de vigilancia a realizar con medios aéreos conforme a lo recogido en las instrucciones correspondientes.

6. EQUIPAMIENTO PARA EL DESARROLLO DE FUNCIONES

La SGGMT proporcionará a los CGT los medios materiales necesarios para el ejercicio de sus funciones. En el caso de aplicaciones y herramientas informáticas deberán ser corporativas y centralizadas.

En el anexo II se relacionan las aplicaciones y sistemas informáticos más importantes que la SGGMT proporcionará a los CGT.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

7. CENTROS DE GESTIÓN Y ÁREAS DE ADSCRIPCIÓN

La SGGMT contará con siguientes CGT:

- Noroeste-Cantábrico situado en A Coruña.
- Norte situado en Valladolid.
- Pirineos-Valle del Ebro situado en Zaragoza.
- Levante situado en Valencia.
- Baleares situado en Mallorca.
- Suroeste situado en Sevilla.
- Sureste situado en Málaga.
- Zona Centro situado en Madrid.

Las provincias adscritas a cada CGT para el ejercicio de sus funciones, serán las dispuestas en el anexo III, sin perjuicio de que la SGGMT establezca otra diferente en cuestiones particulares que tenga en cuenta características específicas relativas a patrones y afecciones de tráfico.

Las funciones descritas en esta instrucción se realizarán sobre el conjunto de la red de carreteras en las que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ejerce sus competencias, incluida la red estatal, autonómica y local, independientemente de su gestión directa por el titular de la vía o en régimen de concesión.

Los CGT extenderán su ámbito territorial en la monitorización del tráfico en los pasos fronterizos con Portugal y Francia y puertos de interés en determinadas operaciones especiales. La SGGMT podrá extender el ámbito territorial de actuación de un CGT por cuestiones de emergencia, eficiencia o razones organizativas.

El CGT de Madrid se constituye en el centro coordinador para centralizar las actuaciones cuyo ámbito se extienda a todo el territorio nacional, así como para la recepción de información, la difusión y el seguimiento del estado de la circulación ante situaciones de especial consideración.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

8. MODIFICACIÓN DE ANEXOS Y ENTRADA EN VIGOR

La SGGMT, por medio de escrito directriz, podrá modificar y ampliarlos anexos de esta instrucción así como incorporar nuevas funciones en caso de determinarse necesarias para la prestación de un mejor servicio.

El presente escrito entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

PERE NAVARRO OLIVELLA

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

ANEXO I. DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES Y TAREAS

1. GESTIÓN DE LAS VIALIDADES CREADAS POR LOS SUCESOS EN CARRETERA

Se gestionarán las vialidades asociadas a:

i. Previsiones introducidas desde algún sistema integrado.

ii. Previsiones a introducir manualmente.

iii. Acontecimientos sin previsión.

iv. Acontecimientos sin previsión introducidos desde algún sistema integrado

Esta función abarcará la detección de incidencias en carretera que afecten a la fluidez y seguridad de la vía, registro de la afección provocada en la aplicación de gestión de incidencias correspondiente, seguimiento de su evolución en tiempo real y finalización del mismo cuando ya se restablezca la fluidez y seguridad.

Las tareas a desarrollar en cada uno de los casos serán:

i. Previsiones introducidas desde algún sistema integrado.

- Revisión previa de las vialidades del evento, acciones y regulación que constan en el registro trasladado a la aplicación de gestión de incidencias de forma automatizada por otra aplicación informática con la que está integrada.
- Monitorización del momento de inicio de la afección, ejecución de acciones y seguimiento.
- Validación de vialidades cuando esta acción no está automatizada.
- Finalización de vialidades y suceso, en caso de que la misma no esté automatizada.

ii. Previsiones a introducir manualmente

- Recepción de la autorización, informe o aviso que advierte del suceso con antelación al inicio de sus vialidades.
- Introducción de los datos para alta avanzada en la aplicación de gestión de incidencias correspondiente, incluyendo regulación y acciones.
- Monitorización de inicio y validación de vialidades de dicho registro.
- Ejecución de acciones y seguimiento.
- Finalización de vialidades y suceso.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

iii. Acontecimientos sin previsión

- Creación si procede, de la plantilla de datos básicos que puedan ser utilizada para futuros sucesos similares.
- Monitorización del tráfico para detección de la incidencia.
- Generación de alta rápida en la aplicación de gestión de incidencias y seguimiento de las vialidades.
- Acometer las acciones y regulación previstas en el manual de procedimiento o directrices establecidas por la SGGMT o por algún responsable del CGT.
- Finalización de las vialidades y suceso.

iv. Acontecimientos sin previsión introducidos desde algún sistema integrado

- Completar, si procede, la información que dicho sistema integrado notifique a la aplicación de gestión de incidencias.
- Validación, cuando sea necesario, del suceso y sus vialidades que ese sistema integrado comunica.
- Acometer las acciones y regulación previstas en el manual de procedimiento o directrices establecidas por la SGGMT o algún responsable del CGT.
- Finalización de las vialidades y suceso, en caso de que no esté automatizado.

El principal producto que se obtiene a partir de esta función serían los registros actualizados de sucesos y vialidades que describen el estado del tráfico en cada vía como previsión o en tiempo real, para su posterior difusión a los usuarios de las vías.

2. DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN DE TRÁFICO

Esta función consiste en la divulgación, entre los usuarios que se están desplazando por las vías o están planificando su viaje, de la información sobre previsiones, incidencias de tráfico en tiempo real o la relativa a campañas informativas.

Las tareas a desempeñar dentro de esta función son:

- Señalización manual de paneles de mensaje variable (PMV en adelante).
- Señalización automática de paneles de mensaje variable a través del sistema de gestión de infraestructura ITS (SCADA) indicando entre otra información: tiempos de recorrido, previsiones de eventos, información de campañas u otros sucesos relevantes.
- Supervisión de la difusión.
- Difusión de la información de tráfico en redes sociales.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Difusión por medio de *Radio –Tráfico.*
- Atención al ciudadano.
- Atención a medios.
- Elaboración de boletines de información y locuciones para el 011.
- Atención 011.

Los principales productos a obtener a partir de esta función serían:

- Información en PMV.
- Mensajes de campañas informativas y otras previsiones en PMV.
- Mensajes informativos en PMV sobre control de velocidad.
- Boletines periódicos de información sobre estado de tráfico en tiempo real para medios.
- Boletines extraordinarios de información para sucesos de especial relevancia.
- Información para la publicación en el punto de acceso nacional (NAP en adelante) y Plataforma DGT 3.0.
- Información para la publicación en el 011 y otros medios de difusión.

3. INFORMACIÓN DE INCIDENCIAS DE TRÁFICO DE ESPECIAL CONSIDERACIÓN EN TIEMPO REAL A DIRECTIVOS DE LA DGT Y DEMÁS AUTORIDADES.

Se trata de comunicar con la mayor rapidez posible a los directivos de la propia Dirección General de Tráfico o autoridades de otras administraciones del Estado, autonómicas o locales de sucesos que causen una alteración importante de la fluidez y seguridad vial.

Las tareas incluidas en esta función son:

- Determinación y actualización de las incidencias de especial consideración y responsables a los que deba informarse.
- Definición del mensaje estándar a enviar y, en su caso, periodicidad del envío.
- Envío del mensaje a través de los medios acordados cuando corresponda.

Los resultados principales obtenidos partir de esta función serían:

- Reporte diario (SMS) de accidentes con fallecidos.
- Accidentes de especial gravedad o con implicados de especial relevancia.
- Activación de protocolos de sucesos específicos.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Cortes de carretera y retenciones de especial consideración.

4. MEJORAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA O PROPUESTAS DE INSTALACIONES DE NUEVO EQUIPAMIENTO.

Esta función está referida a la elaboración de propuestas de actuaciones dirigidas a la mejora de la fluidez y seguridad de la circulación.

Las tareas a desarrollar dentro de esta función son:

- Estudio de la red para detección de lugares en los que existan problemas de seguridad vial o fluidez de tráfico, así como análisis de solicitudes procedentes de terceros o JPT.
- Evaluación conforme a los criterios de los planes ITS.
- Estudio individualizado del problema o de la situación. Incluyendo en su caso simulación y salidas a campo, incluyendo propuestas en carreteras interurbanas, travesías y zona urbana.
- Ordenación y priorización de orden de ejecución.
- Consulta a las JPT, cuando proceda, de las propuestas de localizaciones.
- Propuesta de actuaciones.
- En caso de que la DGT no sea competente para ejecución de las actuaciones, envío a la autoridad competente.
- Si la DGT es competente, dirección de la ejecución, previa aprobación de la propuesta por la SGGMT.
- Evaluación a corto plazo.

Los principales resultados de esta función serían:

- Informes de incidencias detectadas con propuesta de mejora.
- Estudio o informe de uso interno como resultado de la evaluación conforme a los criterios de los planes ITS.
- Listado de actuaciones aprobadas con orden de prioridad para su ejecución.
- Proyectos de ejecución.
- Informes de viabilidad para paradas de autobús.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

5. COORDINACIÓN CON AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS PARA LA GESTIÓN DEL TRÁFICO EN ACCESOS A CIUDADES Y OTROS LUGARES DE AFLUENCIA MASIVA.

Esta función consiste en colaborar con los ayuntamientos y comunidades autónomas para elaborar y poner en marcha planes o proyectos que mejoren la fluidez y seguridad del tráfico de los usuarios en sus desplazamientos habituales a su lugar de residencia, trabajo, ocio o centros comerciales.

Tareas a realizar para llevar a cabo la función son:

- Análisis de los patrones de movilidad y situación de la seguridad vial en la zona.
- Definición de las actuaciones y medidas a implementar.
- Elaboración y ejecución de los proyectos de obras para mejora de la infraestructura e instalación de equipos.
- Establecer medios de conexión de equipos entre los distintos CGTs para la visualización de cámaras y datos de tráfico necesarios para la toma de decisiones.
- Coordinación de las medidas con ayuntamientos, consorcios de transporte, áreas metropolitanas y titulares de la vía.

6. INSTALACIÓN DE PANELES MOVILES Y AFORADORES, Y RECOGIDA DE DATOS.

Las tareas a realizar dentro de esta función son:

- Planificación de los lugares donde procede la instalación de los equipos ITS móviles
- Instalación de los dispositivos y recogida de sus datos intensidad, velocidad e información señalizada
- Comprobación del funcionamiento rutinario de los equipos ITS móviles

A partir de estas tareas se lograrán:

- Informes de estado de los equipos móviles.
- Funcionamiento correcto de los equipos móviles.
- Datos y señalización de ubicaciones temporales.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

7. MANTENIMIENTO DE EQUIPOS ITS

Esta función consiste en llevar a cabo las actuaciones de mantenimiento preventivo necesarias, servicio de reparación, conservación y explotación, reparación de daños causados por terceros, así como la actualización de equipos obsoletos, aumento y mejora de las funcionalidades de todos los equipos e instalaciones para la regulación, control de tráfico y control de velocidad.

Las tareas que incluye para cumplir con la misma son:

- Supervisión y seguimiento de las tareas encomendadas a empresas adjudicatarias de contratos del CGT.
- Salidas y visitas a las instalaciones en carretera.
- Comprobación continua y en tiempo real del funcionamiento de los equipos, anotación de averías, reparaciones y calibraciones.
- Comprobación de los estándares de calidad establecidos para las bases de datos centralizadas que almacenen las imágenes de las cámaras de circuitos cerrados de televisión (CCTV en adelante), datos de los detectores de matrículas (LPR en adelante), datos de detectores de vehículos y velocidad (ETD en adelante), datos de las meteorológicas (SEVAC en adelante).
- Conservación sistemática del equipamiento en carretera, obra civil, suministro eléctrico y equipamiento e instalaciones dentro del CGT.
- Operativa diario de mantenimiento y limpieza de áreas de descanso y puntos de información en la Operación de Paso del Estrecho.
- Supervisión de cinemómetros y cámaras de control de infracciones, la tramitación de las imágenes o videos de las mismas y anotación de sus averías, reparaciones, calibraciones así como cualquier otra tarea necesaria en su explotación.
- Instalación y actualización del sistema de gestión de tráfico, que posibilite la gestión e inventario de equipos, la obtención de datos (ETD, LPR y SEVAC), visualización de cámaras y su grabación, así como el suministro de información a conductores por medio de los PMV. Dispondrá de cartografía integrada para la localización de los equipos.
- Actualización de planos e inventario en la aplicación de patrimonio.
- Actualización permanente y al día de la aplicación de inventario ITS corporativo: IMAN o sistema SCADA que lo sustituya.
- Comunicación de las obras propias para la obtención de la instrucción de regulación de tráfico (IRT en adelante).

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Altas de partes de averías.
- Seguimiento de los partes de averías y auditoría del histórico de averías.

El resultado de estas tareas serán todos los equipos tecnológicos utilizados para la gestión de tráfico en carretera operativos.

8. PROPUESTA DE INSTALACIÓN DE CINEMÓMETROS

Las tareas a realizar para el desempeño de esta función son:

- Propuestas de ubicación de nuevos cinemómetros.
- Recepción de propuestas de ubicación de nuevos cinemómetros de las Jefaturas Provinciales de tráfico o de terceros.
- Ordenación y priorización del orden de ejecución.

El resultado del ejercicio de esta función será:

- Listado de actuaciones aprobadas por la SGGMT con orden de prioridad para su remisión al Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA).
- Proyectos de ejecución.

9. ELABORACIÓN DE CUADROS DE MANDO DE INDICADORES DE MOVILIDAD, ESTUDIOS E INFORMES

La función consiste en la explotación de los datos históricos de movilidad obtenidos a partir de los equipo ITS para la obtención de los diversos cuadros de mando de indicadores de movilidad, estudios e informes.

Las tareas incluidas en la misma son:

- Propuesta de indicadores de movilidad para su aprobación por parte de la SGGMT, incluyendo los parámetros del indicador, relación entre ellos, requisitos temporales y espaciales a cumplir por el equipo de toma de dato y periodicidad.
- Extracción de datos de la base de datos correspondiente para el cálculo de los indicadores de movilidad establecidos por la SGGMT.
- Extracción de los datos de siniestralidad necesarios para el estudio

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Cálculo de los indicadores y elaboración de informes.

Los productos obtenidos serán:

- Informes periódicos sobre evolución de intensidades, velocidades e incidencias.
- Informes periódicos sobre estados de meteorología adversa y su incidencia en el estado en la circulación
- Estudio periódicos de movimientos de largo recorrido y accesos a ciudades
- Estudio de retenciones recurrentes en tramos específicos
- Estudios e informes sobre condiciones de circulación y accidentalidad
- Cuadro de mandos de mando de movilidad

10. ASISTENCIA TÉCNICA A JEFATURAS PROVINCIALES EN GESTIÓN, REGULACIÓN DE TRÁFICO Y EN MEDIDAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA

Consiste en la elaboración de los informes específicos que precisen los Jefes Provinciales para sus reuniones, grupos de trabajo y colaboraciones con otras Administraciones en donde se traten temas relacionados con la gestión y regulación de tráfico.

Las tareas a realizar son:

- Recepción de la petición hecha por la JPT
- Evaluación de los parámetros e indicadores de tráfico que se precisan o sean de interés para la reunión.
- Extracción de los datos de tráfico y cálculo de los indicadores necesarios.
- Elaboración del informe.
- Asistencia a la reunión o grupo de trabajo, de ser necesario, de un técnico del CGT.
- Apoyo técnico para la implementación de medidas de mejora de seguridad vial, incluida el apoyo a la difusión de las recomendaciones de medidas urbanas, interurbanas, Estrategia T y documentos similares.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Los productos obtenidos a partir de esta función son:

- Informes.
- Asistencia a las reuniones.

11. EXPLOTACIÓN DE LOS DATOS DE MOVILIDAD OBTENIDOS A PARTIR DEL EQUIPO ITS PARA ATENDER PETICIONES DE FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD Y ENTIDADES JUDICIALES O TRIBUTARIAS

Las tareas a realizar, atendiendo en todo caso a lo dispuesto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal, son:

- Recepción de la petición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o entidades judiciales o tributarias conforme al procedimiento establecido. Integración de los sistemas de información SCADA de los CGTs para la entrega de los datos solicitados.
- Comprobación de que constan todos los datos necesarios para procesar dicha solicitud (diligencia, matrículas, período de tiempo, carretera y punto kilométrico).
- Extracción de los datos.
- Envío o aviso para recogida a la entidad policial o judicial solicitante.

Los resultados obtenidos serían:

- Respuesta e informe con los datos solicitados.
- Respuesta y vídeo con las imágenes solicitadas.

12. TRAMITACIÓN DE SOLICITUDES ESPECÍFICAS DE INFORMACIÓN PARA TERCEROS

Se trata de atender peticiones sobre datos de movilidad que afectan a una zona concreta y que son dirigidos a la DGT por otras Administraciones o por terceros interesados.

Las tareas incluidas en esta función son:

- Determinación del alcance de la solicitud, así como periodicidad, con las administraciones o terceros interesados.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Definición de informe a obtener.
- Obtención del dato a partir de las bases de datos correspondientes.

Como resultado de la misma se obtendrá el documento con la información solicitada por el órgano en cuestión.

13. ELABORACIÓN Y SEGUIMIENTO COORDINADO DE MEDIDAS DE REGULACIÓN Y GESTIÓN DE TRÁFICO DENTRO DE PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN DE OTROS ORGANISMOS

Esta función consiste en participar, conjunta y coordinadamente con otros organismos implicados por su ámbito competencial y, posteriormente durante su implementación, seguimiento de protocolos de actuación ante sucesos o fenómenos cuyas consecuencias pueden poner en grave riesgo la seguridad o integridad física de las personas, así como graves daños materiales, incluyendo en los mismos medidas de regulación y gestión de tráfico.

La participación del CGT tendrá lugar, en todo caso, dentro del marco funcional descrito en esta Instrucción y está referida a protocolos de actuación cuya competencia de coordinación para su elaboración y puesta marcha no está asignada a la DGT.

Las tareas a desarrollar son:

- Revisión de informe con lo ocurrido en el último periodo o edición del hecho en cuestión.
- Elaboración de previsiones a partir de los datos del informe.
- Propuesta de actuaciones, medidas de regulación y señalización.
- Reuniones de coordinación con otros agentes implicados.
- Aprobación de las medidas de regulación y gestión de tráfico.
- Simulacros.
- Programación del protocolo de señalización que corresponda en el SCADA utilizado por los CGT.
- Creación de las plantillas que correspondan para seguimiento en la aplicación de gestión de incidencias.
- Elaboración de informe final y de seguimiento durante el desarrollo de los fenómenos y sucesos incluidos en esta función.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Como resultado se obtendrán los diversos planes de medidas que deban ser incluidos en los protocolos de los eventos o sucesos coordinados por otros organismos como por ejemplo:

- Operación Paso del Estrecho.
- Fenómenos meteorológicos adversos.
- Restricción medioambiental.
- Incendios.
- Ocupación en aparcamientos y áreas de servicio, durante la celebración de eventos o desplazamientos masivos a lugares de ocio.

14. MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN PARA OPERACIONES DE TRÁFICO Y OTROS EVENTOS DE ESPECIAL RELEVANCIA

La función consiste, sin perjuicio de lo establecido en las instrucciones de la DGT que los regulen, en la planificación de las medidas especiales de regulación para períodos con desplazamientos masivos de vehículos debido vacaciones, fines de semana, puentes festivos o asistencia a eventos con alta afluencia de participantes.

Las tareas a realizar para el ejercicio de la función son:

- Revisión del informe con lo ocurrido en el último período o edición del evento en cuestión.
- Elaboración de previsiones de movilidad.
- Reuniones de coordinación con otros agentes implicados (JPT, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, otros CGT, organizadores etc).
- Análisis de las alternativas evaluando Coste-Beneficio y simulación.
- Propuesta de medidas de regulación y planificación de las mismas.
- Aprobación de la propuesta.
- Creación de la previsión en la aplicación de gestión de incidencias.
- Ejecución de las medidas y seguimiento.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Como resultado del ejercicio de esta función se obtendrán:

- Planes de actuación con medidas de regulación.
- Informes de evaluación del desarrollo de eventos de especial relevancia.
- Informes de evaluación de incidencias ocurridas durante operaciones de tráfico.

15. PLANIFICACIÓN DE VIGILANCIA CON HELICÓPTERO Y DRONES

Las tareas incluidas en esta función, sin perjuicio de lo establecido en las instrucciones de la DGT que los regulen, serían:

- Preparación de informe de análisis de accidentalidad e infracciones.
- Participación del Director del CGT en las reuniones organizativas con los Jefes de Patrullas, Jefes Provinciales y ATGC.

Como resultado del ejercicio de esta función se obtendría la programación mensual de vuelos.

16. ELABORACIÓN DE LA RESOLUCIÓN ANUAL DE MEDIDAS ESPECIALES DE CIRCULACIÓN Y OTRAS RESOLUCIONES DE CARÁCTER PUNTUAL

Las tareas a realizar serían:

- Solicitud de los CGT a las JPT de su área de una propuesta de restricciones la circulación de vehículos en operaciones especiales, eventos y obras.
- Recepción de propuestas concretas de los Jefes Provinciales de Tráfico sobre restricciones o habilitaciones temporales al margen de la Resolución anual.
- Revisión y elaboración de propuesta por el CGT.
- Envío de la propuesta a la SGGMT para su valoración y aprobación.

Como resultado de esta función se obtiene la Resolución anual de medidas especiales de circulación de la DGT que será enviada al BOE para su publicación, así como la publicación de otras restricciones o autorizaciones.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

17. TRAMITACIÓN DE OBRAS Y EVENTOS

Esta función se refiere a la elaboración de las IRT que los CGT elaboran para la comunicación de obras en carreteras de las provincias de su área de adscripción, así como los informes de afección a la circulación para eventos deportivos y no deportivos de carácter tradicional, cultural o turístico.

En el caso de estos últimos, solo lo realizarán si el evento pretende celebrarse durante una fecha restringida.

Las tareas a realizar serían:

- Elaboración de la relación de carreteras, períodos y horarios por carretera en los que se puede realizar obras genéricas para su publicación en la página web de la DGT.
- Informe con la revisión de las carreteras, grado de ocupación de las mismas, fechas y horarios de las obras.
- Revisión de la documentación del evento para la valoración de la afección de la circulación a solicitud de las JPT del recorrido del evento.
- Expedición y firma de la IRT para envío al interesado o informe de afección de la circulación para envío a la JPT que se lo haya solicitado.

Los resultados serían:

- Los documentos con los períodos y horarios en los que se pueden realizar obras genéricas.
- Las IRT de obras específicas.
- Los informes de valoración de afección a la circulación.

18. FUNCIONES DE ORGANIZACIÓN Y GESTION DEL CGT

Las tareas que engloba esta función de administración general de los centros son:

- Elaboración de turnos de trabajo y propuesta de servicios mínimos.
- Gestión de vacaciones y ausencias del personal funcionario adscrito al CGT.
- Registro de entrada y salida vía geiser, correo electrónico, fax.
- Atención telefónica.
- Anotaciones en libro de incidencias (órdenes).

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Asignación de permisos de usuario para acceder a los sistemas aplicaciones e instalaciones del CGT.
- Gestión de las visitas al centro.
- Autorizaciones de salidas a carretera.

Los resultados de esta función son:

- Planificación de turnos.
- Libro de incidencia.
- Registro de entrada.

19. COORDINACIÓN TÉCNICA CON CENTROS DE CONSERVACION DEL TITULAR DE LA VÍA GESTIONADOS DIRECTAMENTE O A TRAVÉS DE SOCIEDADES CONCESIONARIAS, Y CON OTROS CENTROS DE EMERGENCIAS

Las tareas para el ejercicio de esta función son:

- Recepción de peticiones de acceso a equipos ITS de la DGT.
- Solicitud de acceso a equipos de terceros: conservadores, túneles, emergencias etc
- Coordinación entre centros en caso de incidencias.
- Validación de las propuestas de incidencias.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO II. APLICACIONES Y SISTEMAS INFORMÁTICOS CORPORATIVOS A UTILIZAR

Para el ejercicio de las funciones y realización de las tareas asociadas a las mismas, el personal del CGT dispondrá del siguiente equipamiento mínimo:

- Aplicación LINCE como aplicación de gestión de tráfico en la que se registran las vialidades causadas por un suceso dentro de un área de afección y las acciones puestas en marcha para garantizar la seguridad y fluidez del tráfico de dicha área.
- Aplicación TRAZA como herramienta para la tramitación de las IRT para obras e informes para eventos deportivos. Esta aplicación estará integrada con LINCE para la anotación de las previsiones de obras específicas, eventos deportivos y, en su caso, el paso de vehículos lentos y/o grandes dimensiones.
- Un SCADA como aplicación que permitirá la comunicación, gestión, operación y explotación de los equipos ITS de carretera, tanto fijos como móviles que están dedicados a la monitorización y control del tráfico en carretera que será común para todos los centros.

  Entre los equipos ITS gestionados a través del SCADA cabe destacar entre otros las CCTV, aforadores, estaciones meteorológicas, PMV, semáforos, barreras automatizadas, LPR, sistemas singulares de gestión de carriles BUS-VAO, carriles reversibles, accesos a lugares de especial interés o desvíos automatizados.

  El SCADA incluirá las especificaciones establecidas en la normativa técnica sobre INTERCENTROS a la hora de definir el modelo de datos e intercambio de información, así como el sistema de inventario corporativo necesario para la administración y operación de los elementos ITS de la organización.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

ANEXO III. ADSCRIPCIÓN GENERAL DE PROVINCIAS A CGT

CGT	LUGAR
Noroeste - Cantábrico	Asturias
	Cantabria
	Coruña, A
	Lugo
	Ourense
	Pontevedra
Norte	Avila
	Burgos
	León
	Palencia
	Salamanca
	Segovia
	Soria
	Valladolid
	Zamora
Pirineos – Valle del Ebro	Huesca
	Navarra
	Rioja, La
	Teruel
	Zaragoza
Levante	Albacete
	Alicante
	Castellón
	Murcia
	Valencia

CGT	LUGAR
Baleares	Islas Baleares
Suroeste	Badajoz
	Cádiz
	Ceuta
	Córdoba
	Huelva
	Islas Canarias
	Sevilla
Sureste	Almería
	Granada
	Jaén
	Málaga
	Melilla
Centro	Cáceres
	Ciudad Real
	Cuenca
	Guadalajara
	Madrid
	Toledo

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-10-27 16:46:14 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_BOAY6JYHS56MPG7G39C4RQBPFMH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44
28071 MADRID
TEL.: 91301 82 79

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA.
UNIDAD DE NORMATIVA.

CIR

Asunto: COVID-19 Estado de alarma. Desplazamientos en furgonetas, furgones y vehículos derivados de turismo que disponen de una única fila de asientos.

INSTRUCCIÓN 20/TV-112

Con motivo de la emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19, y con el fin de proteger la salud y seguridad de los ciudadanos, contener la progresión de la enfermedad y reforzar el sistema de salud pública, el Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

El artículo 7 del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, establece una serie de limitaciones a la circulación de personas. La Orden TMA/264/2020, de 20 de marzo, por la que se modifica la Orden TMA/259/2020, de 19 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre transporte por carretera, determina el número máximo de personas en cabina en los transportes de mercancías. Desplazamientos para servicios profesionales

Ante las dudas surgidas en desplazamientos para la realización de servicios profesionales sobre las condiciones de utilización de determinados vehículos, en concreto, furgonetas, furgones y vehículos derivados de turismo, que disponen de una única fila de asientos, destinando el espacio restante a materiales y herramientas necesarias para la realización de actuaciones de mantenimiento, reparación de las distintas infraestructuras e instalaciones que garantizan la continuidad de servicios para la ciudadanía, se considera que el transporte en furgonetas de carga puede entenderse como “transporte privado complementario de mercancías” por lo que está permitido que vayan dos personas en la cabina del vehículo, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 1.1, de la Orden TMA/259/2020, de 19 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-04-16 12:11:44 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_T4L3JL22EHYOYUFCR9CQWGID5G9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

FIRMADO

transporte por carretera, en su redacción dada por la Orden TMA/264/2020, de 20 de marzo, que establece que “En los transportes de mercancías por carretera estará permitido que vayan dos personas en la cabina del vehículo, cuando sea necesario por razón del tipo de transporte a realizar”, y que añade en su punto 2 que “en todo caso, tendrán que observarse las medidas e instrucciones de protección indicadas por el Ministerio de Sanidad tendentes a evitar el contagio del COVID-19.”

La presente Instrucción entrará en vigor el día de su publicación.

Lo que se comunica para su general conocimiento.

En Madrid a 16 de abril de 2020
EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-04-16 12:11:44 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_T4L3JL22EHYOYUFCR9CQWGID5G9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

ASUNTO: Señalización y control del establecimiento de desvíos y cierres automatizados con equipamiento ITS por condiciones de meteorología adversa. Nivel amarillo/rojo nevadas.

INSTRUCCIÓN 20/TV-109

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial., establece en su artículo 5 apartado n) la competencia del Ministerio del Interior para el cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico; competencia cuyo ejercicio atribuye el artículo 6 al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante).

Los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación (RGC en adelante) aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la ordenación especial del tráfico por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, así como el establecimiento de limitaciones a la circulación.

Las condiciones meteorológicas adversas tienen una fuerte incidencia en la seguridad vial, disminuyendo la fluidez del tráfico y aumentando el riesgo de accidente. Dentro de estas condiciones adversas tienen especial relevancia la presencia de hielo y nieve en la calzada, que se suelen producir, con mayor intensidad, en determinadas épocas del año y en zonas de alta montaña.

Por ello, los órganos competentes en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deben poner en marcha, con el fin de mantener un nivel de seguridad y fluidez de la circulación adecuada, las medidas de regulación y limitaciones que resulten más oportunas.

En la presente instrucción se describe el protocolo de actuación para el control del cumplimiento de restricciones de paso de vehículos pesados por meteorología adversa por medio del equipamiento ITS que la DGT tiene ubicado en diferentes puntos de la red viaria.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

FIRMADO

1. PROCEDIMIENTO GENERAL

En episodios de vialidad invernal en los que se ha tomado la decisión del establecimiento de restricciones a la circulación de vehículos pesados, la ejecución de los cortes o desvíos a zonas de embolsamiento dotados de equipamiento ITS se puede hacer efectiva a través de la señalización mediante paneles de mensaje variable. Asimismo, el cumplimiento de lo prescrito por la señalización se controlará mediante equipamiento de control en el tramo objeto de la restricción.

Cada Centro de Gestión de Tráfico identificará los tramos de su ámbito de actuación que disponen del equipamiento necesario para ejecución de estos desvíos mediante equipamiento ITS, teniendo en cuenta que al menos contará con los siguientes medios:

- 1 Panel de mensaje variable y LPR en la sección inicio del control
- LPR sección fin del control (no tiene que coincidir con el fin de la restricción)

Opcionalmente y siendo deseable, se contará con el siguiente equipamiento adicional:

- 1 o varios Paneles de mensaje variable de preaviso
- Panel de mensaje variable en la sección de fin del control (no tiene que coincidir con el fin de la restricción)

Cuando se establezcan las restricciones, los CGT's lanzarán los mensajes del Plan de Señalización del Anexo I, en los Paneles de Mensaje Variable (PMV's) seleccionados previamente atendiendo a su ubicación. En el supuesto de no disponer de DOS zonas gráficas en el panel, se priorizará en la señalización como norma general el pictograma IZQUIERDO del Anexo I.

Una vez activado el Plan de Señalización, se inicia el registro del paso de los vehículos por los LPR's inicial y final del tramo de control del paso. Concluido el periodo de restricciones para vehículos pesados y apagado el Plan de Señalización, se da por finalizado el registro de camiones. Los CGT's elaborarán un listado de los vehículos que se hayan sido detectado por los puntos de control a partir de cinco minutos desde la activación del Plan de Señalización hasta su finalización.

Posteriormente, los CGT's enviarán este fichero a Servicios Centrales para que los datos incluidos en el listado, sean cotejados con la base de datos de vehículos de la DGT a través del registro de vehículos. Se comprobarán los vehículos con **MMA superior a 7500 Kg** que hayan pasado por los dos puntos de control y se devolverá un fichero Excel con los datos de esos vehículos a los Centros de Gestión del Tráfico del área de influencia en los que se ha activado el protocolo de restricciones. Como norma general, se enviarán solo el listado de tránsitos que hayan sido detectados en uno de los puntos de control para evitar multiplicar el número de datos a contrastar con el registro de vehículos.

Este listado y sus fotografías, se enviarán al Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas para la elaboración de la correspondiente denuncia, junto con un informe técnico (Informe de Señalización y Certificado del Director del CGT) en el que se indiquen las horas de duración del episodio, y horas de las señalizaciones establecidas en los distintos PMVs.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

1.1 Tramitación de denuncias automatizadas.

1. En los CGT's, se generará un fichero Excel con las capturas de los puntos de control (LPR's), tanto a la entrada como a la salida del tramo controlado. Este fichero tiene que contener los registros recogidos entre los cinco minutos posteriores a la hora de inicio y la de finalización de la restricción. En él, se recogerán los datos de: matrícula, fecha, hora, nombre de la imagen y ubicación del punto de control.

2. Los CGT's remitirán el fichero al Almacén de datos (almacen.datos@dgt.es) con la indicación de que les sea devuelto un informe en Excel de los camiones que hayan pasado por uno de los LPR's de control y cuya MMA sea superior a 7.500 KG.

3. Los CGT'S subirán el informe Excel y el Informe técnico correspondiente (Anexo II) al *servicio FTP que el CTDA ponga a su disposición*, creando una carpeta que tenga la denominación: **año mes día RESTRICCIONES INVIERNO CGT XXXXX CARRETERA PK SENTIDO NOMBRE EMBOLSAMIENTO PROVINCIA**. En esta carpeta serán ubicadas las fotos de las matrículas que aparecen en el fichero Excel remitido por el Almacén de Datos.

   Además, el CGT remitirá a sistemas@centroestrada.es un informe técnico en el que conste que entre las horas del episodio de meteorología adversa la restricción fue aplicada y señalizada. Este informe técnico irá acompañado del fichero Excel del Almacén de Datos.

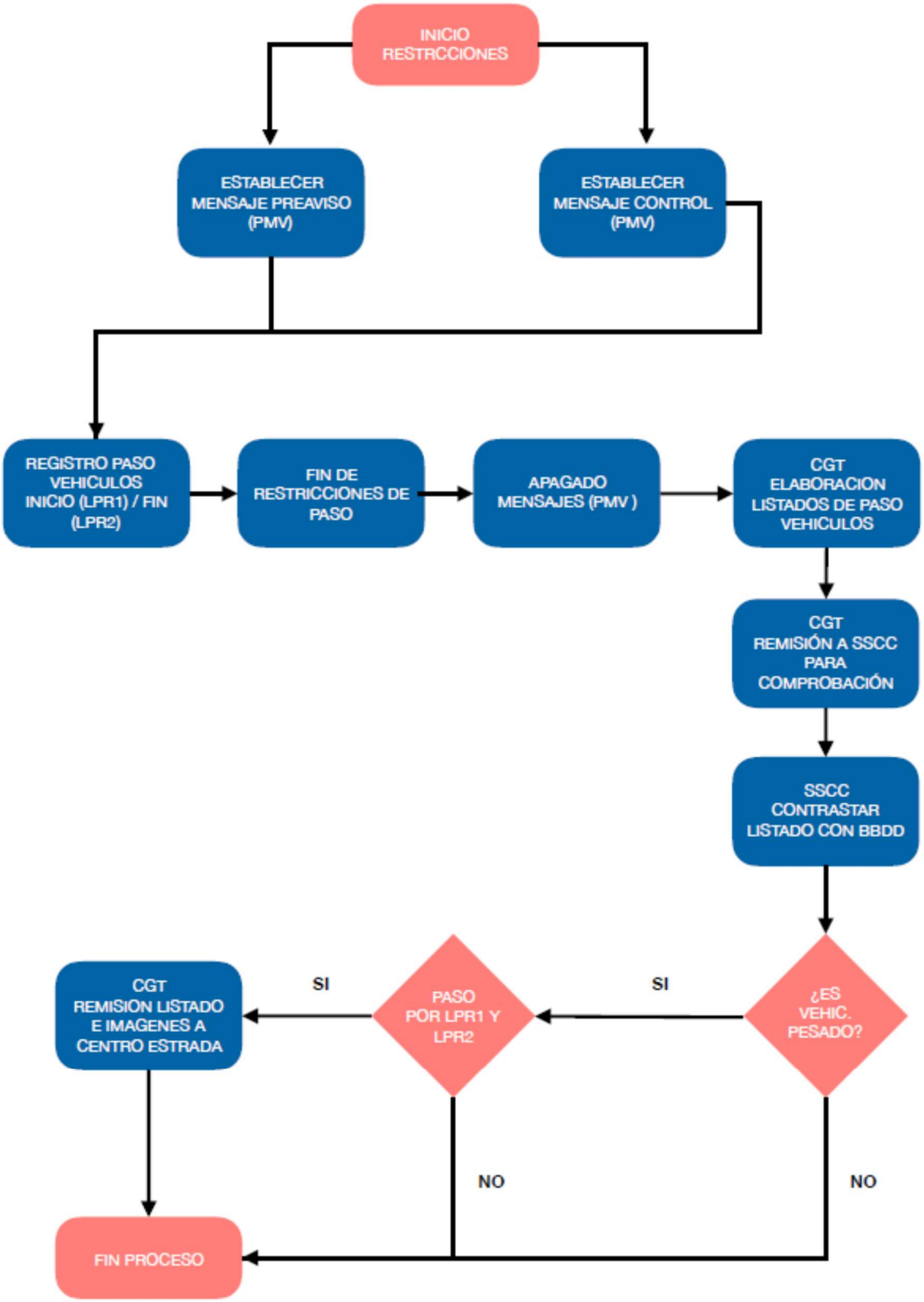
4. En el CTDA, se contrastará vía ATEX que las matrículas seleccionadas efectivamente poseen una MMA superior a la permitida.

5. El CTDA proseguirá con la tramitación de las denuncias.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

2. DIAGRAMA DE FLUJO



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

Lo que se comunica para general conocimiento.

EL DIRECTOR GENERAL

Fdo.: Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

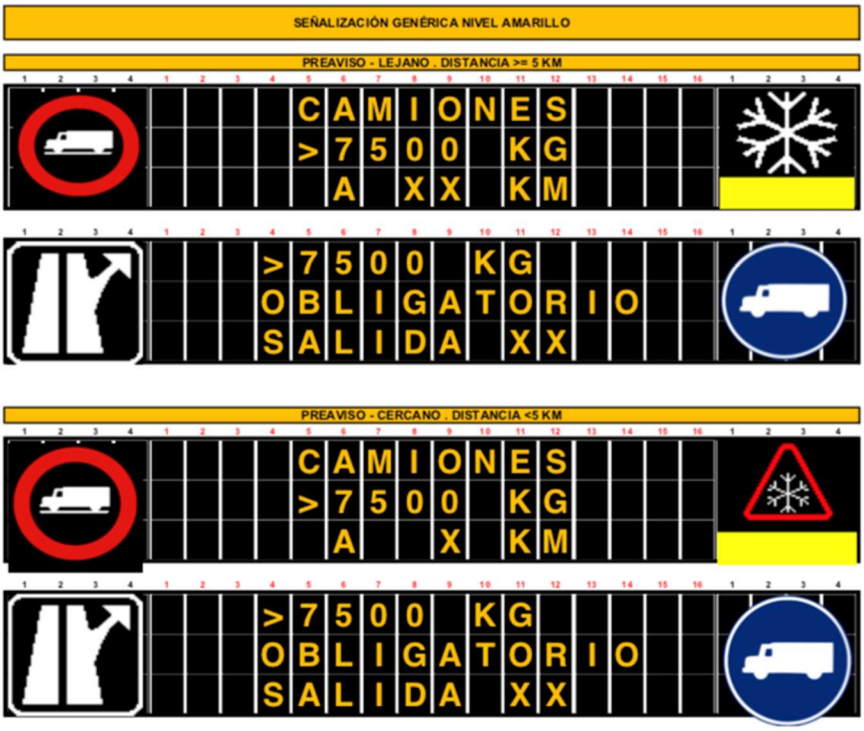
FIRMADO

ANEXO I:

PLAN DE SEÑALIZACIÓN RESTRICCIONES Y CONTROL DE PASO DE CAMIONES EN SITUACIONES DE METEOROLOGÍA ADVERSA

SEÑALIZACIÓN NIVEL AMARILLO:

PREAVISO (OPCIONAL/DESEABLE)



SEÑALIZACIÓN NIVEL AMARILLO:

PUNTO DESVÍO. INICIO DE CONTROL. PUNTO DE LECTURA



MINISTERIO DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

SEÑALIZACIÓN NIVEL AMARILLO:

PUNTO DE LECTURA FIN DEL TRAMO DE CONTROL (OPCIONAL/DESEABLE)



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

SEÑALIZACIÓN NIVEL ROJO

PREAVISO (OPCIONAL/DESEABLE))



SEÑALIZACIÓN NIVEL ROJO:

PUNTO DESVÍO. INICIO DE CONTROL. PUNTO DE LECTURA



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN
GENERAL
DE TRÁFICO

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

SEÑALIZACIÓN NIVEL ROJO:

PUNTO DE LECTURA FIN DEL TRAMO DE CONTROL (OPCIONAL/DESEABLE)



Por tratarse de mensajes alternados, en aquellos CGTs con lenguas cooficiales, únicamente se utilizará la lengua cooficial de la comunidad autónoma en los puntos que la señalización es opcional/deseable.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

ANEXO II

INFORME TÉCNICO (Informe de Señalización y Certificado Director del CGT)

Informe Señalización Histórica

Período : 2019-11-25 12:00:00.0 - 2019-11-25 16:00:00.0

Panel	Fecha	Modo	Estación	Usuario	Estado	G.Izq	Mensaje 1	G.Der	G.Izq	Mensaje 2	G.Der
PMV-8011 PK295+090D A-92	25/11/2019 12:50:34	Circunstancial	172.25.9.195	Administrador	Encendido		CAMIONES >7500 KG A 13 KM			>7500 KG OBLIGATORIO SALIDA 282	
PMV-8011 PK295+090D A-92	25/11/2019 15:05:45	Circunstancial	172.25.9.195	Administrador	Apagado						
PMV-8008 PK283+200D A-92	25/11/2019 12:50:34	Circunstancial	172.25.9.195	Administrador	Encendido		> 7500 KG POR PROXIMA SALIDA			CONTROL DE PASO VIGILADO	
PMV-8008 PK283+200D A-92	25/11/2019 15:05:45	Circunstancial	172.25.9.195	Administrador	Apagado						
PMV-8001 PK250+180D A-92	25/11/2019 12:50:34	Circunstancial	172.25.9.195	Administrador	Encendido		CAMIONES >7500 KG			CONTROL DE PASO VIGILADO	
PMV-8001 PK250+180D A-92	25/11/2019 15:05:45	Circunstancial	172.25.9.195	Administrador	Apagado						

MINISTERIO DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

CERTIFICADO DIRECTOR CGT

D. XXXXXXXXXX XXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX, DIRECTOR DEL CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO DEL XXXXXXXXX, DEL ORGANISMO AUTÓNOMO JEFATURA CENTRAL TRÁFICO (MINISTERIO DEL INTERIOR).

CERTIFICO:

Que consultada la base de datos del Centro de Gestión de Tráfico de consta que entre las YYY y las XXXX horas del (de los) día (s) XXXXXX XX de XXXXXXX del año 20XX, en la carretera X-XX entre los puntos kilométricos xx y xx (sentido) correspondientes a la(s) provincia(s) de XXXXXX, por condiciones meteorológicas adversas se aplicaron las correspondientes restricciones a la circulación, estableciéndose la entrada prohibida a vehículos pesados de MMA superior a 7.500 KG mediante paneles de señalización luminosa variable alfanumérica y pictogramas gráficos según se hace constar en Informe adjunto de Señalización Histórica conforme al "Anexo II de la Instrucción Nº XX/XX sobre señalización y control del establecimiento de desvíos y cierres automatizados con equipamiento ITS por condiciones de meteorología adversa. Nivel amarillo/ rojo nevadas."

Y para que conste a los efectos oportunos, expido la presente certificado en XXXXX a xx de xxxxxx de 20xx

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-01-20 14:14:42 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_MSLWRPSLBNJS33EKF9CLU5AXBU4S en http://www.pap.minhap.gob.es

SGOM

Asunto: Placas de señalización de vehículos pesados.

INSTRUCCIÓN 17/TV-99

Las señales en los vehículos tienen entre sus funciones la de informar al resto de usuarios de la vía de las especiales características o circunstancias del vehículo en el que están colocadas. A este respecto, el Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre, establece que la colocación y características de éstas se ajustarán, o bien a lo dispuesto en su anexo XI *"SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS"*, o bien, de manera supletoria, por estar recogidos en otras reglamentaciones específicas, a lo dispuesto en el anexo I *"REGLAMENTACIÓN VIGENTE"*.

Este último supuesto tiene especial relevancia en el ámbito de los vehículos debido a, tal y como recoge el preámbulo del propio Reglamente General de Vehículos, a la extensísima reglamentación técnica de la materia, recogida en las Directivas de la Unión Europea –y en los anexos derivados del Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958–, que persiguen como uno de los objetivos prioritarios la armonización de las legislaciones de los Estados miembros de la Unión Europea relativas a la fabricación y uso de vehículos y de sus componentes y piezas, con el fin de lograr su aceptación recíproca entre todos los Estados miembros.

En este sentido, dentro de la reglamentación técnica existente, el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos, recoge en su anexo I, en la parte relativa a *las "placas de señalización trasera de vehículos pesados y largos"* la posibilidad de incluir estas placas de acuerdo con el Reglamento CEPE/ONU 70, al que está adherido la Unión Europea para su reconocimiento y aprobación.

El Reglamento CEPE/ONU 70 establece varias clases de señales traseras para vehículos pesados y largos, siendo las de clase 1 y 3 para los vehículos pesados, definiendo las siguientes características principales para éstas:

- Numero de señales:
  - 1, 2 o 4.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

- Colocación:
    - En la parte trasera del vehículo adoptando alguna de las configuraciones que se recogen como anexo I, debiendo situarse las señales a una altura del suelo superior a 250 mm (borde inferior) e inferior a 2.100 mm (borde superior).

- Diseño:
    - Una serie de bandas paralelas oblicuas de color rojo fluorescente (clase 1) o retroreflectante (clase 3) y amarillo retroreflectante de manera alternativa, tal y como se recogen en diferentes ejemplos reales en el anexo II.
- Dimensiones:
    - Se recogen en el anexo I.

Por todo lo anterior, se concluye que los vehículos pesados (categoría N2 con una masa máxima superior a 7,5 toneladas o categoría N3) podrán usar de manera voluntaria la señal de vehículo pesado de acuerdo con las prescripciones generales del Reglamento CEPE/ONU 70.

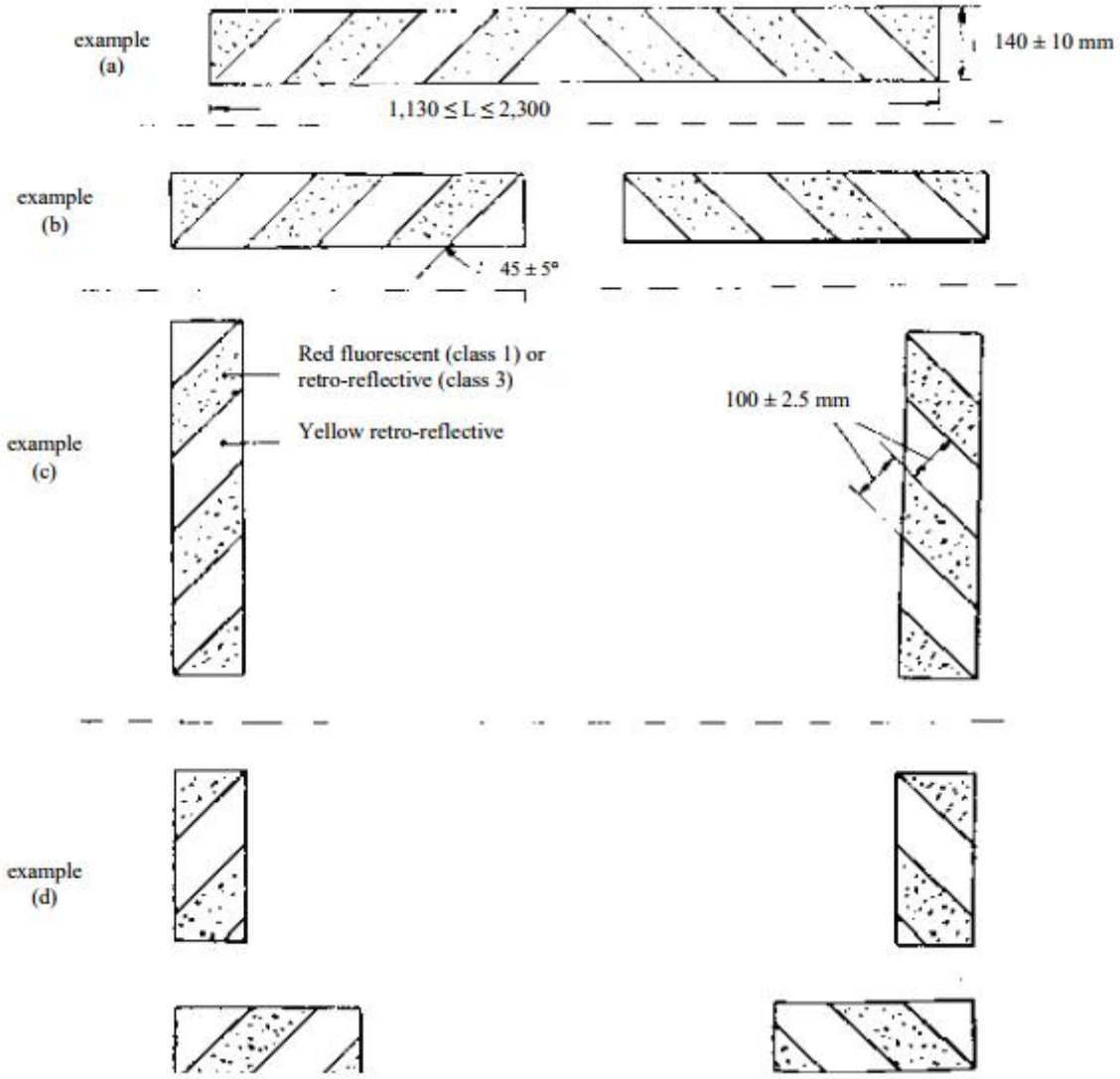
Madrid, 13 de octubre de 2017

El Director General de Tráfico



Gregorio Serrano López

ANEXO I.


example
(a)
140 ± 10 mm
1,130 ≤ L ≤ 2,300
example
(b)
45 ± 5°
example
(c)
Red fluorescent (class 1) or
retro-reflective (class 3)
Yellow retro-reflective
100 ± 2.5 mm
example
(d)

ANEXO II.





Asunto: Estacionamiento asistido de vehículos a motor.

INSTRUCCIÓN 16 TV/89

Los recientes avances tecnológicos que se están produciendo en la industria de la automoción traen consigo múltiples mejoras y ayudas que facilitan la tarea de la conducción haciéndola más segura y confortable. Estos sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS: Advanced Driver Assistance Systems) se encuentran muy extendidos entre los vehículos que se comercializan en la actualidad, destacando a modo de ejemplo: la frenada de emergencia autónoma (AEB), los controles adaptivos de velocidad (ACC), la detección de ángulo muerto (BSA), etc.

Entre los ADAS están cada vez más presentes los sistemas de ayuda al estacionamiento, que permiten asistir al conductor en esta maniobra mediante el procesado del entorno y a través de automatismos en el control de la dirección y/o del sistema de aceleración y frenado.

En este sentido, resulta conveniente ofrecer la posibilidad de identificar en el Registro de vehículos estas funcionalidades y las condiciones de uso de los mismos.

1.- SISTEMAS DE ESTACIONAMIENTO ASISTIDO.

Se entiende por sistema de estacionamiento asistido el conjunto de ayudas que, actuando de manera automatizada sobre la dirección y/o el sistema de frenado y aceleración del vehículo permiten realizar la maniobra de estacionamiento sin la intervención directa del conductor sobre el volante y/o pedal del freno y acelerador.

2.- CONDICIONES DE USO

El uso de los sistemas de estacionamiento asistido podrá emplearse en las vías abiertas al tráfico en general siempre que se cumplan las siguientes condiciones, y considerándose, en todo caso, **responsable del vehículo y de la circulación**, el conductor del mismo.

- Que se ajusten a lo establecido en el Reglamento nº 79 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE).

Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid
Tel.: 91 301 82 79

Correo-electrónico: sgmovilidad@dgt.es

- La distancia entre la sección de inicio y final de la maniobra no podrá ser superior a 15 metros.
- Si el control de los mandos del vehículo se realiza a través de un mando adicional que habilite el control desde fuera del habitáculo, la posición adecuada del conductor será aquella que le permita mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción. En todo caso, la distancia entre el conductor y el vehículo será inferior a 4 metros y la velocidad máxima a la que se realice la maniobra será inferior a 5 km/h (la del paso humano).

3.- REGISTRO DE VEHÍCULOS.

En el registro de vehículos se prevé recoger la información de los vehículos que dispongan de sistemas de estacionamiento asistido. Para ello, se podrá completar la tarjeta de inspección técnica del vehículo, indicando el sistema de ayuda a la conducción, bien en el campo "Opciones incluidas en la homologación de tipo" o bien "Observaciones".

4.- ENTRADA EN VIGOR.

La presenta Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Lo que se comunica para general conocimiento.

Madrid, 20 de enero de 2016

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO



María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

2.B. ESCRITO DIRECTRIZ

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MOV

Escrito Directriz MOV 2024/06: Procedimiento de verificación periódica del control de la producción para las señales V-16.

1. Situación actual

La certificación de señales V-16 y los requisitos técnicos y de conectividad para su obtención vienen recogidos en el Reglamento General de Vehículos tras la modificación del Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

A este respecto, la Dirección General de Tráfico publicó el Escrito Directriz MOV 2022/03 sobre el Proceso para la certificación de señales V16 conectadas a DGT 3.0, que establecían las condiciones iniciales para el proceso de certificación de las señales V-16.

Por otra parte, el punto 10 de la sección sobre Señales V-16 del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos referida a la necesidad de disponer de un certificado de verificación periódica del control de la producción de los dispositivos V-16. Debido al gran impacto que tiene este dispositivo en la seguridad vial resulta crítico llevar a cabo una tarea de vigilancia de mercado con respecto a la producción de estas señales V-16 con el fin de garantizar que, de forma continuada, los dispositivos fabricados se corresponden con los dispositivos presentados para la certificación inicial.

Como marco general, los procedimientos para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción, así como las muestras a ensayar, tendrán como referencia los establecidos para el Reglamento CEPE/ONU 65.

Adicionalmente, para definir el mecanismo de evaluación de la conformidad de la producción, se toma como base el Reglamento (UE) 2018/858, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

2. Objeto

El presente escrito directriz define el procedimiento para realizar la verificación periódica de la conformidad de la producción de las señales V-16, la naturaleza y competencias de los Servicios técnicos de evaluación de la conformidad de la producción que emitirán los correspondientes certificados de verificación periódica, y las actuaciones a desarrollar por los mismos.

3. Definiciones

- **"Autoridad de certificación V-16"**: la autoridad que tiene competencias en todos los aspectos de la certificación V-16, así como para designar los servicios técnicos y

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. Esta autoridad es la Dirección General de Tráfico;

- **"Certificado V-16**": el documento por el cual un laboratorio acreditado para el Reglamento CEPE/ONU 65 certifica oficialmente que un modelo de dispositivo V-16 cumple con los requisitos técnicos y de conectividad establecidos;
- **"Certificado de verificación periódica de control de la producción de los dispositivos V-16"**: el documento expedido por el Servicio técnico de la conformidad de la producción designado para el Reglamento CEPE/ONU 65, por el que se certifica que el modelo de dispositivo V-16 comercializado se ajusta al modelo certificado;
- **"Comercialización"**: suministrar remunerada o gratuitamente un modelo de señal V-16 para su distribución o utilización en el mercado en el transcurso de una actividad comercial;
- "**Laboratorio acreditado V-16**": laboratorio acreditado de acuerdo a la norma UNE EN-ISO 17025 por la Entidad Nacional de Acreditación para el Reglamento CEPE/ONU 65;
- "**Plan de control de la producción (en adelante Plan de CoP)**": Pauta elaborada por el Solicitante de la certificación y aprobada por el Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción para cada solicitante de la certificación en función de las particularidades de este con el fin de establecer una serie de controles, ensayos y evaluaciones que permitan asegurar que el producto es fabricado cumpliendo con los requisitos técnicos establecidos en la legislación.
- **"Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción":** Servicio Técnico designado por la Autoridad de Homologación española (Ministerio de Industria y Turismo) para la realización de actividades de verificación continua, que permitan la homologación de vehículos a motor/remolcados y sus componentes, siendo su función principal la realización de auditorías de evaluación inicial y conformidad de la producción.
- **"Solicitante de la certificación"**: toda persona física o jurídica que fabrica o importa un dispositivo V-16 y que es titular de un certificado V-16;
- **"Vigilancia del mercado"**: actividades realizadas y medidas adoptadas por las autoridades nacionales para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que se comercializan cumplen los requisitos establecidos en la pertinente legislación española y no comportan riesgo alguno para la salud, la seguridad o cualquier otro aspecto relacionado con la protección del interés público;

4. Principios para la evaluación de la conformidad

Los principios para la realización de la evaluación periódica de conformidad de la producción serán los siguientes:

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

1. Comprobar la implantación en el fabricante de un Sistema de Calidad que garantice el cumplimiento de un control eficaz de los procesos de fabricación.
2. Garantizar el cumplimiento por parte de los dispositivos V-16 producidos de las características definidas en la sección sobre V-16 – Dispositivo de preseñalización de peligro del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos tras la modificación del Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, así como en sus posteriores modificaciones.
3. Garantizar que se mantiene la efectividad de las comunicaciones entre los dispositivos V-16 y la red pública de los operadores de telecomunicación, así como con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.

A los efectos de este Escrito Directriz, el Servicio Técnico de evaluación de la producción será la Unidad de Certificación del Automóvil (UCA).

5. Obligaciones de los participantes en el proceso de evaluación de conformidad

Los participantes en el proceso de Evaluación de la Conformidad son:

- Solicitantes de la certificación.
- El Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción: Unidad de Certificación del Automóvil (UCA).
- Laboratorios acreditados V-16: IDIADA, LCOE (por orden alfabético), u otros con capacidades al efecto.
- Autoridad de certificación V-16: Dirección General de Tráfico.

Los **Solicitantes de la certificación** deberán:

1. garantizar que los dispositivos V-16 introducidos en el mercado han sido diseñados y fabricados de conformidad con las especificaciones técnicas recogidas en la sección sobre sobre V-16 – Dispositivo de preseñalización de peligro del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos,
2. ser responsable ante la Autoridad de certificación V-16 de todos los aspectos del proceso de certificación, así como de garantizar la conformidad de la producción, y a efectos de la vigilancia del mercado, de los modelos de señal V-16 producidos y comercializados, tanto si la persona física o jurídica participa directamente en todas las fases del diseño y la fabricación de un modelo de señal V-16 sujeta al proceso de homologación como si no,
3. conservar la documentación técnica durante un mínimo de trece años desde la introducción en el mercado de la señal V-16 del tipo del que se trate,

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

4. ser responsables de que la producción en serie mantenga su conformidad con lo requerido para la obtención del Certificado V-16,
5. ser responsables de solicitar con la periodicidad establecida la evaluación de la conformidad de la producción ante el Servicio Técnico de evaluación de la conformidad,
6. establecer los procedimientos necesarios con el fin de conservar la trazabilidad de cada serie de señales V-16 producidas e importadas y conocer, en caso de reclamación, los datos relativos a la fabricación de cada modelo y serie diferenciado de señal V-16, y los datos relacionados con la conectividad del servicio de la misma.
7. previa solicitud motivada de una autoridad de vigilancia del mercado o de la autoridad aduanera, los fabricantes facilitarán a esta toda la información y documentación necesaria, en papel o en formato electrónico y redactadas al menos en castellano, para demostrar la conformidad de un modelo de dispositivo V-16 con las especificaciones técnicas recogidas en la sección sobre Señales V-16 del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos. A petición de esa autoridad, cooperarán con ella en cualquier medida adoptada para eliminar los riesgos que presenten los modelos de señal V-16 que hayan introducido en el mercado.

El **Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción** deberá:

1. realizar, tras recibir la solicitud correspondiente, todos los controles necesarios sobre documentos, y, si procede, controles físicos y de laboratorio a partir de muestras adecuadas, para comprobar que se han tomado las disposiciones adecuadas para garantizar que los dispositivos V-16 en producción se ajustarán a lo establecido en la correspondiente certificación,
2. coordinar con los laboratorios acreditados V-16 la recopilación de la documentación necesaria sobre el proceso de certificación de señales V-16 realizado necesarios para verificar la evaluación de la conformidad de la producción,
3. emitir, en su caso, el correspondiente Certificado de conformidad de la producción V-16 o, en caso de no conformidad, acordar con el solicitante de la certificación un plan de acción correctiva y un plazo para la realización de las actuaciones. En ambos casos se deberá emitir el consiguiente informe técnico de las evaluaciones realizadas y las conclusiones alcanzadas,
4. avisar a la Autoridad de certificación V-16 de las no conformidades detectadas tras la evaluación de conformidad, así como de los modelos de señales V16 certificadas cuyo solicitante de la certificación no ha cumplido con la verificación periódica del control de la producción en los plazos especificados, y
5. guardar registro de todas las actuaciones de evaluación periódica de control de la producción realizadas respecto a cada modelo de señal V-16.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Los **laboratorios acreditados V-16** deberán:

1. poner a disposición del Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción toda la documentación disponible del expediente de certificación de un modelo concreto de señal V-16 cuando sea solicitado por ésta.

La **Dirección General de Tráfico** deberá:

1. notificar a los solicitantes de la certificación, en caso de incumplimiento de la verificación periódica del control de la producción, las posibles medidas a adoptar, pudiendo suponer la retirada de la Certificación V-16, y
2. aplicar en su caso las medidas de retirada del producto del mercado y paralización de la comercialización de los dispositivos correspondientes.
3. emitir un certificado de conectividad con DGT 3.0 según el modelo del anexo I cuando se hayan realizado las pruebas de conexión.

8. Certificado de verificación periódica de control de la producción

El Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción emitirá, en caso de que la evaluación haya resultado satisfactoria, el correspondiente Certificado de verificación periódica de control de la producción de los dispositivos V-16, y lo remitirá a los solicitantes de la certificación, manteniendo toda la documentación asociada a disposición de la Autoridad de certificación.

9. Procedimiento de verificación periódica de control de la producción

Tras la obtención de la Certificación V-16 para un modelo de dispositivo, el solicitante de certificación se someterá al procedimiento de verificación periódica de control de la producción según lo descrito a continuación:

Modo de verificación: la verificación se podrá realizar de forma:

- **In-situ (presencial)**, en las instalaciones del solicitante o en las instalaciones de producción (fábrica) del solicitante de la certificación en función del aspecto a verificar, de manera que se evalúe de forma presencial el sistema de calidad y la correspondencia de los productos fabricados con los certificados V-16, incluyendo la conectividad de los dispositivos, para lo que se requerirán también las evidencias documentales que sean necesarias,
- o **documental**, evaluándose en este caso evidencias documentales, el envío de muestras para ensayos, y otras evidencias que puedan ser requeridas.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Tipología: El alcance de las verificaciones dependerán del Plan de control de la producción aprobado para cada solicitante de la certificación en función de las particularidades de este.
Frecuencia de la verificación periódica: Las verificaciones a realizar se deberán iniciar en el plazo máximo de 1 año desde la obtención de la Certificación V-16, y realizándose la primera verificación de forma presencial. A partir de entonces las verificaciones serán como máximo cada dos años y de forma alterna documental y presencial.

Evaluación inicial CoP para la Certificación V-16	In situ o documental, según procedimientos del ST de evaluación de la CoP	Año 0
1 evaluación periódica de CoP	In situ	Año 1
2 evaluacion periódica de CoP	Documental	Año 3
3 evaluacion periódica de CoP	In situ	Año 5
4 evaluacion periódica de CoP	Documental	Año 7
….	….	….

Número de ensayos: Los ensayos sobre las muestras recogidas serán proporcionales al nivel de producción y establecidas en el Plan de control de la producción.
Informe de la evaluación: El Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción emitirá tras cada verificación periódica el consiguiente informe técnico de las comprobaciones realizadas, las desviaciones identificadas, y las conclusiones alcanzadas sobre la conformidad de la producción.
No conformidades y plan de acción: en caso de no conformidad, el solicitante de la certificación elaborará y acordará con el Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción un *Plan de Acción Correctiva* para proceder a subsanar todas las no conformidades en un plazo establecido. En todo caso, el plazo para subsanación de no conformidades no podrá superar los 3 meses de duración desde la emisión del Informe de la evaluación y/o hasta la caducidad del Certificado de verificación periódica de control de la producción

Procedimiento para la evaluación de la conformidad de la producción en señales V-16: El Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción elaborará y remitirá a la Autoridad de certificación V-16 un protocolo en el que recogerá las actuaciones detalladas a realizar en la verificación periódica de control de la producción de las señales V-16.

10. Medidas aplicables en caso de incumplimiento

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

La falta de conformidad de la producción será una de las posibles causas de retirada del Certificado V-16.

La Dirección General de Tráfico, a instancias del Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción, en el caso de no conformidades de la producción no subsanadas, decidirá las correspondientes medidas correctoras pudiendo llegar a la retirada de la Certificación V-16 de la lista de certificados publicados en la página web de la Dirección General de Tráfico a partir de la fecha del incumplimiento y hasta que no se corrijan las no conformidades y se emita el correspondiente Certificado de verificación periódica de control de la producción. En casos suficientemente justificados o reiterativos, se podrá llegar a la retirada de la Certificación V-16, así como a instar la retirada de los centros de distribución, comunicaciones en prensa, etc.

La retirada de la Certificación V-16, la Dirección General de Tráfico notificará dicha actuación tanto al solicitante de la certificación, como al Servicio Técnico de evaluación de la conformidad de la producción.

En caso de incumplimiento de lo dispuesto en este Escrito Directriz, será de aplicación el régimen de infracciones y sanciones previsto en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria; en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, así como en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

11. Actualización del modelo de Certificado de pruebas de conexión a DGT3.0

El modelo de Certificado relativo a Pruebas de conexión de los dispositivos V-16 a la plataforma de coche conectado de la Dirección General de Tráfico, DGT3.0 recogido en el Anexo II del Escrito Directriz MOV 2022/03, queda modificado por el incluido en el Anexo I del presente Escrito Directriz.

12. ENTRADA EN VIGOR

El presente Escrito Directriz entrará en vigor al día siguiente de su firma.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Firmado electrónicamente

Francisco J. Ruiz Boada

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO I
Pruebas de conexión de los dispositivos V-16 a la plataforma de coche conectado de la Dirección General de Tráfico, DGT3.0

El responsable de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Telemática, de la dirección General de Tráfico, de conformidad con los dispuesto en el Anexo I de la Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera.

MANIFIESTA

- Que en fecha _____, la entidad _____ (en adelante el "Cliente"), con CIF _____ y los responsables de la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico (en adelante "DGT3.0) han llevado a cabo las pruebas descritas en dicha Resolución, con el objeto de realizar:

  - ☐ Verificación inicial
  - ☐ Verificación periódica

- Que el Cliente ha satisfecho correctamente los siguientes requisitos recogidos en la citada Resolución de 30 de noviembre de 2021, siendo estos los siguientes:

  - Acceder a la plataforma de gestión del Punto de Acceso Nacional (NAP) mediante certificado digital proporcionado por la Dirección General de Tráfico.
  - Implementar los protocolos e interfaces descritos en esta resolución para el envío de los mensajes generados por la señal V-16.
  - Enviar un mensaje de activación y otro de desactivación del dispositivo por cada o evento.
  - Enviar la señal de activación 100 segundos después del encendido físico del o dispositivo.
  - Mantener una frecuencia de envío de mensajes cada 100 segundos.
  - Proporcionar una precisión inferior a 5 metros en el posicionamiento del dispositivo.

- Que el Cliente ha realizado correctamente las pruebas de conexión mediante los protocolos A y B descritos en el Anexo I de dicha Resolución de 30 de noviembre de 2021, utilizando los interfaces y modelos de datos establecidos en la misma

- Que las pruebas y requisitos anteriormente descritos han sido satisfechos por:

Solicitante:	Versión del hardware:
Fabricante:	Versión del software:
Modelo:	Tecnología de conexión LPWA:

Firmado en Madrid, a _____ de _____ de XXXX

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-45c4-39e2-19c3-a027-1e24-fc8a-cfae-ce52
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/05/2024 11:49 | Sin acción específica

ANEXO I
Pruebas de conexión de los dispositivos V-16 a la plataforma de coche conectado de la Dirección General de Tráfico, DGT3.0

El responsable de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Telemática, de la dirección General de Tráfico, de conformidad con los dispuesto en el Anexo I de la Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera.

MANIFIESTA

- Que en fecha _____, la entidad _____ (en adelante el "Cliente"), con CIF _____ y los responsables de la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico (en adelante "DGT3.0) han llevado a cabo las pruebas descritas en dicha Resolución, con el objeto de realizar:
  - □ Verificación inicial
  - □ Verificación periódica
- Que el Cliente ha satisfecho correctamente los siguientes requisitos recogidos en la citada Resolución de 30 de noviembre de 2021, siendo estos los siguientes:
  - Acceder a la plataforma de gestión del Punto de Acceso Nacional (NAP) mediante certificado digital proporcionado por la Dirección General de Tráfico.
  - Implementar los protocolos e interfaces descritos en esta resolución para el envío de los mensajes generados por la señal V-16.
  - Enviar un mensaje de activación y otro de desactivación del dispositivo por cada o evento.
  - Enviar la señal de activación 100 segundos después del encendido físico del o dispositivo.
  - Mantener una frecuencia de envío de mensajes cada 100 segundos.
  - Proporcionar una precisión inferior a 5 metros en el posicionamiento del dispositivo.
- Que el Cliente ha realizado correctamente las pruebas de conexión mediante los protocolos A y B descritos en el Anexo I de dicha Resolución de 30 de noviembre de 2021, utilizando los interfaces y modelos de datos establecidos en la misma
- Que las pruebas y requisitos anteriormente descritos han sido satisfechos por:

Solicitante:	Versión del hardware:
Fabricante:	Versión del software:
Modelo:	Tecnología de conexión LPWA:

Firmado en Madrid, a _____ de _____ de XXXX

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

Código seguro de Verificación : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MOV

Escrito Directriz MOV 2024/05:

Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráficoen materia de incendios forestales en su ámbito de actuación.

Con la llegada de las altas temperaturas y la disminución de precipitaciones provocada en gran parte por el cambio climático, se incrementa el riesgo de incendios forestales. Es de especial importancia informar a los ciudadanos sobre esta situación y llamar a la responsabilidad de toda la población en la prevención de los incendios forestales que implica la movilización de importantes medios humanos y materiales, resultando imprescindible la colaboración de todos lasAdministraciones y agentes implicados.

Las acciones a llevar a cabo pueden ser tanto de carácter preventivo como operativo, participando la Dirección General de Tráfico (DGT) en ambas, dentro de sus competencias recogidas en los Artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motory Seguridad Vial y en el resto de normativa de aplicación.

La existencia de una incidencia asociada a incendio forestal puede requerir la activación de medidas urgentes de regulación y gestión del tráfico en función del impacto que tenga sobre la movilidad, con la implicación directa de la Dirección General de Tráfico en coordinación con el resto de Administraciones implicadas y, en particular, con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, resultando de gran relevancia la difusión de la información en materia de afección a la circulación para el conjunto de usuarios de las vías.

Es objeto de este Escrito Directriz concretar las actuaciones de la DGT organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas preventivas, operativas y en materia de comunicación, principalmente durante la época estival, si bien como últimamente se viene observando, la atemporalidad de los incendios forestales que con frecuencia pueden darse en cualquier época del año, obligará a actuar de la misma forma en caso de que se produzcan.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 16/05/2024 10:31 | Sin acción específica

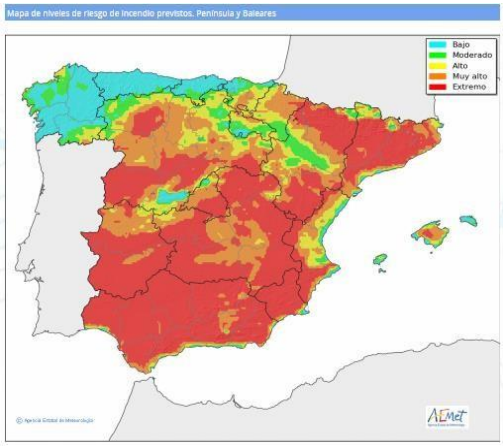
Código seguro de Verificación : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

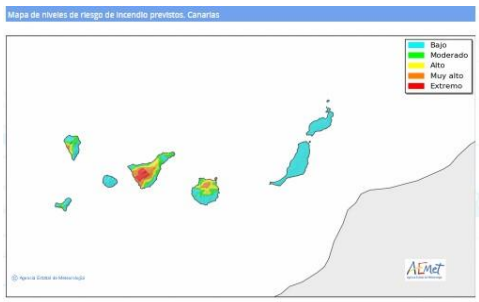
Resulta fundamental supervisar y reforzar con los distintos actores implicados **la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, a través de medios telemáticos (LINCE), de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas**, de cara a disponer de información sobre el estado de la red e informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: radio tráfico, página web de la DGT, Twitter, teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico (ej. Google, Waze, etc) que toman información del Punto de Acceso Nacional de Información de tráfico (NAP). A tenor de lo anterior, cualquier circunstancia que provoque alguna afección sobre la vialidad deberá conllevar el alta inmediata en el sistema LINCE, velándose por su actualización y normalización.

Tras la celebración el 7 de mayo de 2024 de la reunión del Comité Estatal de Coordinación y Dirección (CECOD) de Incendios Forestales y en relación con las actuaciones de la DGT en este ámbito, se trasladan las siguientes **directrices generales** de actuación que mantendrán su vigencia mientras no sean modificadas por escrito directriz:

A.- Actuaciones en materia preventiva

1.- De manera complementaria a las indicaciones que se pudieran realizar por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología relativas a señalización en Campaña de prevención de incendios forestales, y sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Centros de Gestión del Tráfico la información existente relativa a incendios forestales en la página de la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior en lo relativo a mapa de previsión de riesgo de incendios y resúmenes de incidencias registradas durante las últimas 24 horas, así como consulta diaria a la Red de Alerta Nacional (RAN).





sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

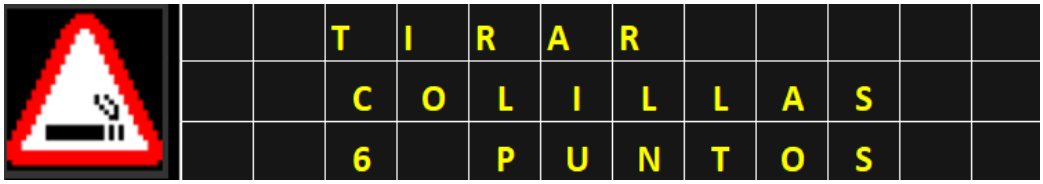
CSV : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 16/05/2024 10:31 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

2.- En relación con el punto anterior, se prestará especial atención desde los Centros de Gestión de Tráfico al despliegue de señalización en Paneles de Mensaje Variable durante los periodos en que se mantenga la alerta de riesgo extremo **en nivel rojo o naranja**.



(Opcional con texto en inglés).



3.- De manera complementaria, y en entornos especialmente sensibles o de especial riesgo, por parte del Director del Centro de Gestión se establecerán planes de señalización específicos en ámbitos concretos temporales o espaciales que aborden posibles factores de riesgo desencadenantes de incendios forestales, dando cuenta a la Subdirección de Gestión del Tráfico y Movilidad, ~~e~~al Jefe Provincial de las provincias afectadas y al Jefe Provincial Coordinador de la Zona.

B.- Actuaciones en materia operativa

1.- Si se observara por el circuito de cámaras CCTV operadas por los Centros de Gestión del Tráfico cualquier incidencia que pudiera devenir en un incendio forestal (humos en mediana o zonas próximas a las vías) se procederá a dar aviso de la misma al 112, a la ATGC y a la empresa de mantenimiento integral de la vía, realizándose un posterior seguimiento de las actuaciones desarrolladas sin perjuicio de las posibles actuaciones complementarias protocolizadas.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 16/05/2024 10:31 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

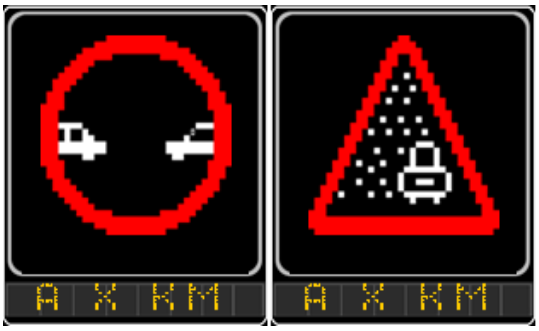
2.- Ante la existencia de incendios forestales que pudieran implicar la necesidad de actuaciones en el ámbito de la movilidad, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Se desarrollarán actuaciones bajo los principios de prevención y seguridad, prestando especial atención a la posible afección a la red de alta capacidad, en coordinación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y la Unidad de Medios Aéreos (UMA).

- En caso de necesidad, se valorará el establecimiento de cortes preventivos en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido. También podrán establecerse restricciones para vehículos pesados con posibilidad de desvío a áreas de servicio con capacidades de embolsamiento.

3.- En caso de que la incidencia pudiera provocar una disminución de la visibilidad, dentro del ámbito de aplicación con Paneles de Mensaje Variable, se procederá a informar de la misma a los usuarios de la vía a través de los Paneles de Señalización Variable.





4.- En caso de especial gravedad, esta señalización podrá ser reforzada por los elementos de señalización variables portátiles existentes en el ámbito de los

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 16/05/2024 10:31 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

diferentescontratos de los Centros de Gestión del Tráfico. Igualmente se valorará el despliegue de cámaras móviles y movilización de medios aéreos de apoyo a la regulación, control y gestión del tráfico (helicópteros y drones (RPAS)).

5.- Se reforzará la coordinación operativa con las Jefaturas Provinciales de Tráfico de las provincias limítrofes en las posibles zonas de afección de incendios forestales, poniendo en común, revisando y actualizando los tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, habilitación de vías de evacuación, desvíos de larga distancia, planes de señalización, disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo una continua comunicación con el Centro de Gestión de Tráfico, que a su vez establecerá el procedimiento de información a la población por las diferentes vías de difusión: radio tráfico, página web de la DGT, Twitter, teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico (ej. Google, Waze, etc).

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

6.- En caso de incidencias que afecten a la red de alta capacidad o episodios de especial relevancia o gravedad, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión del Tráfico, con los Jefes Provinciales de provincias limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, prever y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia, habilitación de vías de evacuación, plan de señalización, dotación y ubicación de medios de señalización,...).

Además, mantendrá contacto con el Jefe Provincial Coordinador y con el Director del CGT quien reportará a Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología cualquier incidencia reseñable y solicitará, en su caso, la colaboración que sea precisa.

En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador, del Director del Centro de Gestión de Tráfico y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de la dirección de correo sgmovilidad@dgt.es).

7- Ante la existencia de incendios forestales de severidad significativa o entornos especialmente sensibles, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración sobre

CSV : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 16/05/2024 10:31 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

la afecciónа las vías y seguimiento, contando en las mismas con la presencia de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico.

8 - Se tendrán en cuenta las previsiones contempladas en la Resolución vigente de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, respecto a las exenciones a vehículos destinados a labores de extinción de incendios cuando vayan a prestar este servicio y a la distribución de combustibles a bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios.

C. Aspectos Clave.-

En resumen, tanto en la fase preventiva como en la fase operativa se han de tener muy en cuenta estos elementos esenciales:

- **INFORMACIÓN EN LINCE**. - En todo momento se mantendrá actualizado el estado de la circulación dando de alta, actualizando y dando de baja, cuando ha cesado, las incidencias mediante el sistema de información LINCE, única base de datos de la DGT sobre el estado de las carreteras y única información divulgable al exterior a través de los medios del Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico.

  Las incidencias serán dadas de alta en LINCE por los medios automáticos de alimentación o por:

  - La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).
  - El personal de los Centros de Gestión de Tráfico (CGT).

  Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el COTA debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

  En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, el Jefe Provincial de Tráfico y los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito provincial bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

- **ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS CON LA MÁXIMA ANTICIPACIÓN TEMPORAL Y ESPACIAL**.- Los desvíos, embolsamientos de vehículos y cortes de carreteras para evitar el acceso a zonas de riesgo, son

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 16/05/2024 10:31 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

las herramientas de gestión de la circulación existentes para minimizar las consecuencias sobre el tráfico de un incidente forestal y deberán tomarse con la suficiente anticipación temporal y espacial para garantizar la seguridad vial y la seguridad de los ocupantes de los vehículos en las inmediaciones de zonas afectadas. La máxima que ha de guiar estos trabajos es la prevención de situaciones de riesgo por circulación permitida en zonas afectadas o que se pueden ver afectadas en un corto espacio de tiempo.

- **MÁXIMA INFORMACIÓN A LOS CIUDADANOS, A TRAVÉS DE LOS CANALES ESTABLECIDOS, Y ESPECIALMENTE EN LOS PANELES DE MENSAJE VARIABLE**, para materializar las medidas preventivas y correctivas que se establezcan en la carretera, informando con anticipación suficiente de la zona afectada para que los conductores puedan utilizar itinerarios alternativos o de desvío que minimicen los efectos de la incidencia sobre la circulación.

  El estado de las vías y carreteras afectadas estará accesible en la página web:

  https://www.dgt.es/conoce-el-estado-del-trafico/informacion-e-incidencias-de-trafico/

- **MÁXIMA COORDINACIÓN** entre los actores implicados de manera que se garanticen los principios de prevención y seguridad enunciados, que son la base de la actuación de la DGT.

- **CUADROS DE MANDO DE CARRETERAS CORTADAS**. Los CGT obtendrán de LINCE la relación de carreteras afectadas por incendios manteniéndola actualizada para su difusión entre los responsables.

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Francisco José Ruiz Boada
Firmado electrónicamente

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-4989-63a5-e29c-25b3-89b5-35a7-9994-8280
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 16/05/2024 10:31 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-6eed-0835-2ad3-9bfa-7092-88f7-0fdb-7024 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO I. Formulario de comunicación de actividad en vía pública

La información que la entidad organizadora deberá hacer constar para comunicar la celebración de una actividad en vía pública a través de TRAZA u otro medio electrónico, aportando un formulario es la siguiente:

► **Datos generales**

Se hará constar la entidad organizadora del evento que deberá pertenecer a alguno de los grupos reconocidos como interesados en el apartado 8.2 de la Instrucción.

Esta entidad podrá hacer la comunicación por si misma, mediante algún miembro de la misma que anota los datos, o a través de algún de alguna otra entidad que le represente ante la AAPP.

La comunicación de la actividad no requiere tasa para su presentación.

► **Memoria**

Como parte de memoria se hará constar la denominación que identifique la actividad.

El motivo que justifique el interés de público de la actividad. Para este tipo de actividades las opciones que motiven ese interés público serán:

1. Evento de alto valor cultural y arraigo en el lugar de celebración o capacidad de generarlo.
2. Evento de alto valor para la atracción turística o afluencia masiva de personas.
3. Evento declarado fiesta de interés turístico.

Se seleccionarán las opciones 1 ó 2 si la actividad no cuenta con una declaración de fiesta de interés turístico por alguna AAPP, según lo dispuesto en el punto 4 de la Instrucción.

Procederá la opción 1) con preferencia a la 2) si en la actividad prevalece la conservar una tradición popular del lugar frente a su capacidad para generar una afluencia masiva de personas. En todo caso, esto quedará a discreción de la unidad competente, en función del conocimiento que posea de la actividad, sin que ello posea mayor relevancia desde el punto de vista jurídico.

Se encuadrará el tipo de celebración en alguna de las siguientes opciones:

1. Desfile, cabalgata o similar: marchas en formación hechas con fines de exhibir algo que se desea mostrar o poner de manifiesto.
2. Fiesta o feria popular o actividad de fiesta o feria popular: entendidas como eventos culturales o diversiones que se celebran en una localidad en días concretos.
3. Procesión, romería, peregrinación o similar: marchas de colectivos que siguen un recorrido trazado.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-6eed-0835-2ad3-9bfa-7092-88f7-0fdb-7024
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-6eed-0835-2ad3-9bfa-7092-88f7-0fdb-7024 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

4. Solo desplazamiento de medios y personas hasta el lugar de celebración: para aquellas actividades en las que estos desplazamientos hasta el lugar de celebración no forman parte del núcleo principal de esta, pero resulta imposible hacerlo conforme a lo dispuesto en la legislación de tráfico y seguridad vial.
5. Trashumancia o desplazamiento de animales: aquellas actividades que tengan por objeto traslados estacionales de ganado.

Se identificará a los responsables de seguridad que deberán ser, en todo caso, personas físicas, nunca entidades jurídicas y se incluirá una descripción de los tipos de colectivos o elementos que participan en el evento, indicado un rango de participación. Las opciones para esto serán:

1. Animales de tiro o silla: aquellos que lleven sobre si mismos personas o carga
2. Otros animales que no sean de tiro o silla: los que dentro de la actividad no van a ser utilizados como medio de transporte de personas o carga.
3. Peatones: toda aquella persona que dentro de la actividad se desplaza a pie.
4. Vehículos de tracción animal: aquellos que van arrastrados por algún animal.
5. Vehículos ligeros automotrices: vehículos a motor de hasta 3.500 kg de masa máxima autorizada.
6. Vehículos pesados automotrices: vehículos a motor que superan los 3.500 kg de masa máxima autorizada.
7. Vehículos remolcados: vehículos que van arrastrados por vehículos automotrices.

► **Itinerario**

En el itinerario se definirán los diferentes recorridos que conforman la actividad que pueden ser considerados como cualquier etapa en la que existe una continuidad de desplazamiento dentro de un día natural. Si este desplazamiento continuado empieza un día y finaliza en el siguiente, se definirá de forma separada el recorrido que corresponde a cada día, aunque no exista discontinuidad en el desplazamiento.

Cualquier discontinuidad en el movimiento implicará la definición de un nuevo recorrido y también se definirán recorridos individualizados a los desplazamientos que diferentes colectivos siguen con diferente itinerario para llegar hasta el lugar de encuentro.

En el itinerario solamente será necesario hacer constar los tramos interurbanos de carretera y vías de uso público aptas para la circulación de vehículos a motor, así como travesías.

Para cada recorrido, se definirá la fecha en la que se va a producir la ocupación de esos tramos de vía y en cada tramo se hará constar:

- El kilómetro de inicio y final de cada tramo, así como el momento de paso de lo/as primero/as participantes por ese inicio y de lo/as últimos participantes por el final.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-6eed-0835-2ad3-9bfa-7092-88f7-0fdb-7024
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-6eed-0835-2ad3-9bfa-7092-88f7-0fdb-7024 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- Si ese tramo será ocupado con desplazamiento lineal sobre la calzada o será un tramo de cruce que une dos partes del recorrido que discurre por vías no aptas para la circulación de vehículos a motor o que su vigilancia y control no corresponde a la DGT.
- Los carriles de la calzada o arcén que se ocupará durante el desplazamiento o estancia en ese tramo, indicando el grado de ocupación.

La unidad competente, posteriormente hará constar el sentido ordinario de los carriles que se van a ocupar, de modo que sea posible identificar si habrá circulación por carriles en sentido contrario al habitual y si el espacio ocupado lo será en exclusiva por lo/as participantes. Si existe uso exclusivo se indicará tramo cerrado y si no lo es tramo abierto.

Además, asociado a cada tramo se podrán indicar puntos de interés en los que se incluirán observaciones sobre recursos y medidas de seguridad que la organización dispondrá en los mismos, así como cualquier otro comentario que sea relevante para un desarrollo adecuado del desplazamiento.

► **Documentos y observaciones**

La entidad organizadora adjuntará una declaración responsable en la que manifieste su compromiso por disponer de personal auxiliar que cumpla con lo establecido por el artículo 143.4) del RGC para encargarse de garantizar la seguridad vial de lo/as participantes de la actividad y resto de usuario/as de la vía.

Para esta declaración responsable, se podrá utilizar el formulario que la SGGMT ha diseñado o uno propio en el que deberá hacer constar la misma información de dicho formulario.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-6eed-0835-2ad3-9bfa-7092-88f7-0fdb-7024
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 19/03/2024 12:39 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-99d1-a659-59c8-3a92-0b88-2068-ad8c-a15c | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Vigencia de la autorización administrativa de comercialización de la señal V-16.

ESCRITO DIRECTRIZ MOV 2024-02

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, modifica el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre) dando **nueva regulación a la señal del vehículo V-16** (dispositivo de preseñalización de peligro). Con la reforma introducida y en contraste con los tradicionales triángulos reflectantes, los fabricantes de los nuevos dispositivos luminosos con tecnología de geolocalización requieren cumplir un conjunto de estándares y, posteriormente, ser autorizados por la Dirección General de Tráfico.

Los requisitos materiales para la fabricación de la señal V-16 (referenciados en el citado anexo del Reglamento General de Vehículos -irradiación, intensidad luminosa, grado de protección, conectividad, etc.) **deberán ser objeto de verificación por diferentes entidades** en función de cada uno de los requisitos. Tras contar con todos los certificados, el punto 7 del apartado de "V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro" del Anexo XI del Reglamento General de Vehículos dispone que "*El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalizar un accidente, será publicado en la dirección http://www.dgt.es/v16*".

Para facilitar a los fabricantes la gestión de la autorización de fabricación de la señal V-16, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología emitió un Escrito Directriz *(2022/03)* que recoge **el proceso de certificación inicial** para poder comercializar la señal que concluye con la publicación de la marca y modelo en la web de la Dirección General de Tráfico.

En este contexto, se han suscitado algunas **dudas** por parte de los fabricantes ya autorizados respecto a la posibilidad de continuar comercializando la señal V 16 al **cumplirse la fecha de validez alguno de los certificados** que dieron lugar a la certificación de la señal.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-99d1-a659-59c8-3a92-0b88-2068-ad8c-a15c
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/02/2024 09:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-99d1-a659-59c8-3a92-0b88-2068-ad8c-a15c | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Ante esta situación, debe trasladarse que la publicación en su web por parte de la Dirección General de Tráfico de los dispositivos que cumplen la reglamentación debe catalogarse como un **acto administrativo con naturaleza jurídica de resolución que habilita, en cumplimiento de la normativa vigente, para su comercialización**. Y, en este mismo sentido, esta resolución **debe entenderse válida y vigente para comercializar el dispositivo** en tanto no se produzca uno de los siguientes supuestos:

a) un procedimiento de revocación expreso (por haber incumplido el fabricante alguno de los requisitos)

b) el sometimiento a un procedimiento de verificación periódica del control producción que permita la renovación de la certificación inicial según se establezca por la Dirección General de Tráfico.

Habida cuenta de que el procedimiento de verificación periódica del control de la producción aún no está publicado, los fabricantes ya autorizados pueden continuar comercializando el dispositivo, amparados por la publicación/resolución inicial.

Una vez que se publique el procedimiento de evaluación periódica de la producción, los fabricantes a los que les haya expirado la fecha de validez de alguno de los certificados que dieron lugar a la certificación de la señal, dispondrán de hasta 6 meses para renovar el Certificado inicial V-16.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Francisco José Ruiz Boada

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO E INTERESADOS EN LA COMERCIALIZACIÓN DE SEÑALES V16 CONECTADAS

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-99d1-a659-59c8-3a92-0b88-2068-ad8c-a15c
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 22/02/2024 09:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MOV

Escrito Directriz MOV 2023/19
Campaña de vialidad invernal 2023-2024

Los fenómenos meteorológicos adversos frecuentes en invierno, fundamentalmente nieve y hielo, afectan a las carreteras comprometiendo en numerosas ocasiones las condiciones de vialidad y suponiendo, en muchos casos, un riesgo para la seguridad de los ciudadanos que circulan por ellas.

En estas situaciones, la Dirección General de Tráfico desempeña un papel relevante en coordinación con el resto de órganos de la Administración General del Estado implicados; regulando y gestionando el tráfico con el apoyo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y manteniendo informados a los usuarios sobre las incidencias en las vías que pueden condicionar su circulación.

El objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas de carácter preventivo, reforzar la agilidad y oportunidad de la adopción de medidas operativas, establecer mecanismos eficaces de comunicación entre los interlocutores y difundir la información a los ciudadanos.

En relación con la campaña de vialidad invernal 2023-2024, y tras la celebración el pasado 24 de octubre del Comité Estatal de Coordinación sobre Vialidad Invernal , se trasladan las siguientes directrices generales de actuación, dentro del marco de los distintos protocolos a nivel estatal, autonómico o provincial:

1. **PROTOCOLOS.** Por las Jefaturas Provinciales se remitirá a la Subdirección General de la Gestión de Movilidad y Tecnología (por email: sgmovilidad@dgt.es) copia de la última versión actualizada de los protocolos provinciales o regionales que se hayan establecido en su ámbito territorial.

2. **AVISOS METEOROLÓGICOS.** Sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Jefes Provinciales y los Directores de los Centros de Gestión de Tráfico la previsión (a 3 días) de avisos meteorológicos por nieve de la AEMET del ámbito territorial de influencia correspondiente, accesible a través de la página web www.aemet.es.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

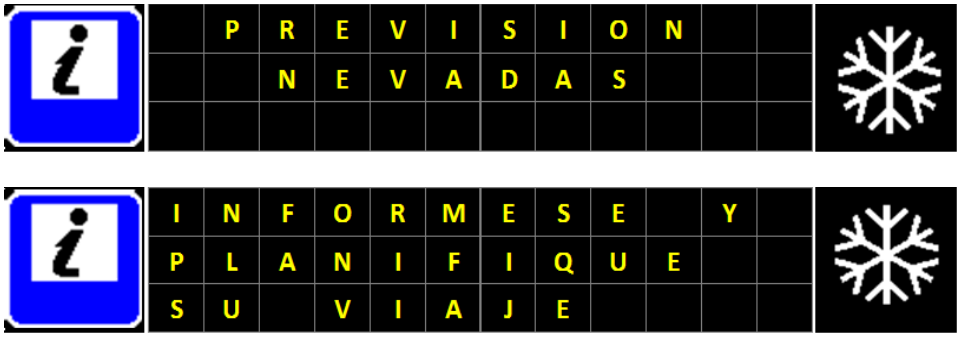
Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

A los efectos de valorar la incidencia de la previsión de nevadas, la aplicación de mapa de movilidad permite obtener la relación de tramos de carretera con cota superior a una determinada a través del acceso http://mapamovilidad.dgt.es

Asimismo, se dará acceso a los Centros de Gestión de Tráfico, a las aplicaciones que la AEMET ponga a nuestra disposición para anticiparnos a eventos climatológicos adversos relacionadas con la vialidad invernal, y para el seguimiento de los distintos episodios.

3. **PREPARACIÓN Y MEDIDAS PREVENTIVAS:** A la recepción del boletín de aviso de la previsión de nevadas en cotas bajas que puedan afectar a la red viaria, se adoptarán las siguientes medidas de información al ciudadano y asociaciones de transportistas:

- Paneles de Mensaje Variable: se señalizará en los Paneles de Mensaje Variable disponibles en las provincias afectadas por alertas por nieve y, en las provincias limítrofes en vías que conecten con aquellas (sólo en el sentido de la circulación hacia la provincia afectada), utilizando mensajes como el siguiente:



Se realizará seguimiento de la evolución de los pronósticos en cuanto a su nivel de alerta y zonas afectadas varíe actualizando las zonas donde se deben mostrar los mensajes.

A tal efecto se consultará en http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/avisos y las aplicaciones que AEMET ponga a disposición de los Centros de Gestión de Tráfico).

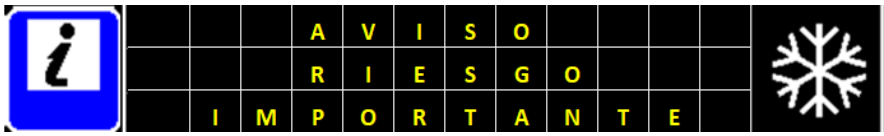
Durante los periodos de alerta en las zonas afectadas por avisos nivel naranja o rojo y en las situaciones que se indique por las autoridades de protección civil, se recomendará **evitar desplazamientos** utilizando el siguiente mensaje:

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...





Se comunicará la activación de esta señalización a la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología, a los jefes provinciales de las zonas afectadas y jefes coordinadores. Del mismo modo se comunicará su desactivación cuando se dé por finalizado el periodo de alerta.

- Radio tráfico. A la recepción del aviso, las conexiones del servicio de Radio-Tráfico destacarán la información relativa a la previsión, recomendando la planificación del viaje, elección del modo de transporte o itinerario alternativo, y el uso de neumáticos de invierno o llevar cadenas en el vehículo. Durante los periodos de alerta en las zonas afectadas por avisos nivel naranja o rojo y en las situaciones que se indique por las autoridades de protección civil, se recomendará **evitar desplazamientos.**

- Activación del carrusel en página Web de la DGT. Desde el CGT Centro, se solicitará al administrador de contenidos de la página web la activación del carrusel con el boletín de "Carreteras afectadas por hielo y nieve. Última actualización"

- Redes sociales: A la recepción del aviso, se intensificarán los mensajes de recomendación y se divulgará la previsión sobre zonas en alerta.

- Comunicación a Asociaciones de transporte de carretera: Desde Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología se dará traslado de las notas de prensa e indicaciones a las Asociaciones de empresas de transporte por carretera de ámbito nacional, siendo recomendable que se proceda de la misma forma en el ámbito autonómico de las zonas afectadas por las alertas.

4. **REFUERZO DE PERSONAL Y OTROS MEDIOS.** Los responsables de los CGT a la recepción del aviso revisará los turnos de personal del CGT planificados, dimensionando los refuerzos que en su caso fueran necesarios para la mejor gestión de los episodios. Estos refuerzos serán comunicados a la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología.

   Se contará igualmente con los medios personales y materiales de los contratos del ámbito del Centro de Gestión, en particular se valorará la utilización de paneles y cámaras móviles.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

5. **COMUNICACIÓN INTERNA**. Ante avisos de nevadas en un área importante, por la severidad de los avisos de alerta o por la especial incidencia en vías de alta capacidad la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración y seguimiento con las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas y Centros de Gestión de Tráfico para reforzar la coordinación y actualización de las medidas operativas previstas.

   Se utilizará un canal de chat entre Jefes Provinciales Coordinadores, Directores de Centros de Gestión de Tráfico y Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, para la comunicación de aquellas incidencias de hielo y nieve con nivel amarillo, rojo y negro, exclusivamente en redes de alta capacidad o incidencia especialmente relevantes.

6. **COMUNICACIÓN DE FASES.** Los Centros de Gestión de Tráfico deberán comunicar a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, a través del CGT Centro -por correo electrónico a la dirección cgtmad@dgt.es - las distintas fases; alerta, preemergencia y emergencia que se vayan activando del protocolo territorial correspondiente, para lo cual habrá de incluir en la lista de distribución de los protocolos territoriales del CGT y de su Director. Esta información se difundirá por SMS a la lista de incidencias definida.

7. **PARTICIPACIÓN EN LOS COMITÉS EJECUTIVOS**. Se fomentará dentro de las distintas fases operativas de los protocolos la convocatoria de los comités ejecutivos contenidos en los planes como el órgano más adecuado para la toma de decisiones tanto preventivas como operativas, asegurando la presencia del Jefe Provincial de Tráfico, o en quien el delegue, así como el apoyo del Director del CGT en caso de ser requerido.

8. **DISPONIBILIDAD.** Desde el momento en el que se establezca la fase de alerta, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión de Tráfico, con los Jefes Provinciales limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, preparar y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia , plan de señalización, dotación y ubicación de medios, pre-posicionamiento de agentes de la ATGC, etc...).

   En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador, del Director del Centro de Gestión de Tráfico y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de sgmovilidad@dgt.es).

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Además el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe Provincial Coordinador y con Director del CGT. Este reportará cualquier incidencia reseñable a la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología y solicitará, en su caso, las actuaciones precisas.

En caso de pasar a la fase de preemergencia y emergencia, el Jefe Provincial afectado y el Director del CGT quedarán en situación de disponibilidad total y permanente. En caso de ausencia, deberán dejar designada la persona que asumirá sus funciones, comunicándoselo al Jefe Coordinador y Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología, respectivamente.

9. **PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS SOBRE RESTRICCIONES AL TRÁFICO**. En la toma de decisiones en el establecimiento de restricciones en toda la red y especialmente en la **red de alta capacidad o con elevado tráfico,** deberá primar siempre la prevención y se tendrán en cuenta las siguientes pautas:

   - Las restricciones a los vehículos pesados se tomarán con suficiente antelación.
   - Especialmente en la franja horaria de tarde y noche, ante previsiones de nevada importantes, se deberá valorar la conveniencia de la realización de cortes preventivos totales o parciales con suficiente antelación.
   - Idealmente deberán establecerse en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido y/o en los parkings de vialidad invernal o áreas de servicio con capacidad para el embolsado de vehículos.
   - En la medida de lo posible se procurará planificar junto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil los puntos de desvío y embolsamiento en áreas de servicio o zonas que cuenten con servicios básicos (cafetería, servicios públicos, etc.) para proporcionar avituallamiento y refugio.
   - Se procurará que todas las decisiones sobre restricciones de tráfico se tomen de común acuerdo entre los responsables de carreteras, los agentes de tráfico y del Centro de Gestión de Tráfico, pero si esto no fuera posible, por ausencia de algunos de ellos o por discrepancia, prevalecerá el criterio del que esté más próximo al lugar de la intervención.
   - La propuesta de decisión de levantar la restricción o el corte de circulación en un tramo se llevará a cabo cuando desaparezca el riesgo. Esta propuesta será elevada, de manera consensuada, por los responsables de carreteras y los agentes de tráfico al responsable del Centro de Gestión de Tráfico, que se limitará a comprobar si existe alguna circunstancia que pueda obligar al mantenimiento de la restricción.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

En función de la evolución prevista se podrá levantar la medida, o permitir la circulación de convoyes controlados de vehículos

- Los Centros de Gestión de Tráfico podrán mantener la aplicación de la restricción como medida de apoyo a restricciones adoptadas en otros tramos del itinerario.

- En el seno de los comités ejecutivos se recabará la colaboración para materializar los cierres preventivos del personal de conservación y explotación de los titulares de las vías así como, en su caso, de las unidades de seguridad ciudadana de la Guardia Civil, si se estimara necesario.

- El establecimiento de las restricciones circulación podrá ser realizado mediante señalización variable o medidas de balizamiento gestionadas desde el Centro de Gestión de Tráfico. A tal efecto, se procederá como establece **la *Instrucción 20/TV-109 "Señalización y control del establecimiento de desvíos y cierres automatizados con equipamiento ITS por condiciones de meteorología adversa*. Nivel amarillo/rojo nevadas."** Los desvíos automatizados operativos en esta campaña figuran en el anexo I.

- Se desaconseja, como norma general, el establecimiento de niveles rojos (uso de cadenas) por lo complejo de su gestión y control.

- Si se adoptara el establecimiento de un nivel negro (corte total) con la finalidad de realizar el tratamiento de la carretera, éste deberá ser solicitado por el titular de la vía quien valorará la necesidad de actuación y garantizará que los medios estén disponibles para limitar el tiempo de corte al estrictamente necesario.

- Se prestará especial atención a las necesidades de apoyo de restricciones ya adoptadas en otros tramos del itinerario de la red viaria mediante el establecimiento de restricciones a las condiciones normales de circulación en zonas no afectadas directamente por las condiciones meteorológicas adversas. Estas se tomarán por los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico, en coordinación con los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, comunicándoselo al responsable de carreteras del sector dónde se vayan a aplicar las restricciones a la circulación.

- A los efectos de este punto, se entiende por responsable del Centro de gestión de Tráfico, el Director del Centro de Gestión de Tráfico, y en el caso de no estar presente en el centro, el Jefe de explotación u operador responsable en el correspondiente turno.

10. COORDINACIÓN ENTRE PROVINCIAS LIMÍTROFES. Se reforzará la coordinación operativa de las Jefaturas Provinciales de Tráfico limítrofes para las vías de la red de alta capacidad que

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

discurran por ambas, en especial aquellas en las que el límite provincial sea una zona de montaña o afectada por nieve de manera recurrente (AP-66 León-Asturias, A-6 Madrid-Segovia-Ávila-Valladolid, A-1 Madrid-Segovia , A-52 Zamora-Orense, A-67 Palencia-Cantabria, A-23 Castellón-Teruel, A-92 Granada- Almería, etc.), poniendo en común, revisando y actualizando, cuando sea necesario, tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, planes de señalización, desvíos de larga distancia , disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo continua comunicación con CGT.

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

11. **COORDINACIÓN CON LOS ORGANOS COMPETENTES EN MATERIA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO EN COMUNIDADES AUTÓNOMAS DONDE SE HAYAN TRANSFERIDO COMPETENCIAS SOBRE GESTIÓN DEL TRÁFICO.** Se reforzará la coordinación operativa entre los Centros de Gestión de Tráfico para las vías de la red de alta capacidad que discurran por ambas comunidades autónomas, en especial aquellas en las que el límite provincial sea una zona de montaña o afectada por nieve de manera recurrente.

    Esta coordinación comprenderá la recíproca información sobre la situación de carreteras, adopción de restricciones a la circulación y evolución prevista. Igualmente se prestará especial atención a las necesidades de apoyo en la adopción de restricciones.

    Se planificarán e intercambiará previamente la información sobre los puntos para el embolsamiento que sirvan de apoyo mutuo en caso de establecimiento de restricciones.

12. **SISTEMA DE INCIDENCIAS LINCE**. Resulta fundamental vigilar y enfatizar, en todas las fases, a los distintos actores implicados, la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, en su sistema de información de incidencias LINCE, de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas, de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: Radio tráfico, página web de la DGT, Twitter , teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico (ej. Google, Waze, Tomtom, etc) que toman información del ***Punto nacional de información de tráfico y movilidad (https://nap.dgt.es/).***

Las fuentes básicas de información de LINCE serán:

- La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- El personal de los Centros de Gestión de Tráfico.
- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que transmitirá directamente las incidencias relacionadas a LINCE desde su sistema de información.
- Los titulares de la vía, sociedades concesionarias y empresas de conservación y explotación (a través de la aplicación IGLÚ).

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el Centro Operativo de Tráfico (COTA) debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

En situación de temporal de nieve o hielo, se deberá introducir desde el momento que se produzca, cualquier tipo de restricción de circulación en todas las carreteras de la red nacional (excluidas Cataluña y País Vasco).

En una misma vía, aunque las incidencias afecten a más de una provincia, si suponen la misma vialidad se introducirán como un único tramo, alineados con la idea de que la gestión de la vialidad invernal debe ser global y traspasar los límites provinciales para ajustarse de un mejor modo a la realidad que pretende reflejar.

Los agentes de COTA y los Centros de Gestión de Tráfico registrarán y mantendrán actualizados en LINCE 3 los embolsamientos que se establezcan y lugar/es donde se embolsan los vehículos afectados, con el grado de ocupación de los mismos y, en su caso, también los vehículos que, debido al estado de la calzada, hubieran quedados bloqueados en esta.

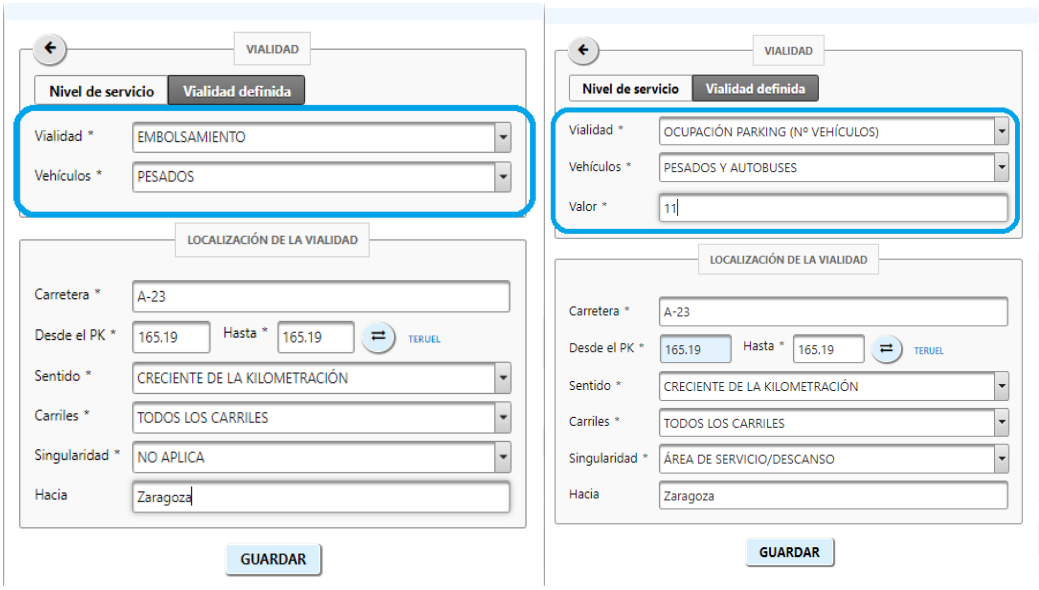
Para llevar a cabo lo anterior, se registrará, dentro de un suceso "*nevada*" que corresponda, la vialidad "EMBOLSAMIENTO" en el punto donde se haga el desvío de los vehículos indicando en su campo "*Vehículos*", el tipo o tipos de vehículos embolsados. A continuación se añadirá el lugar donde se lleva a cabo dicho embolsamiento, añadiendo al mismo suceso la vialidad "OCUPACIÓN PARKING (Nº DE VEHÍCULOS)" especificando, si ello fuera posible, en su campo "*Vehículos*" el tipo de plazas que ocupan y luego el número de vehículos embolsados en ese tipo de plazas en el campo "*valor*".

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

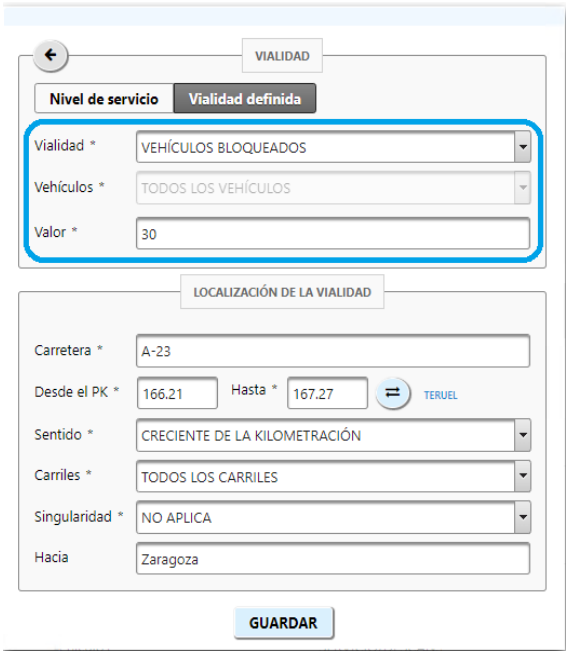
C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...



Cuando se hubieran quedado vehículos bloqueados en la calzada se añadirá al suceso "*nevada*" la vialidad "VEHÍCULOS BLOQUEADOS", indicando en su campo "*valor*" el número de vehículos afectados.



Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

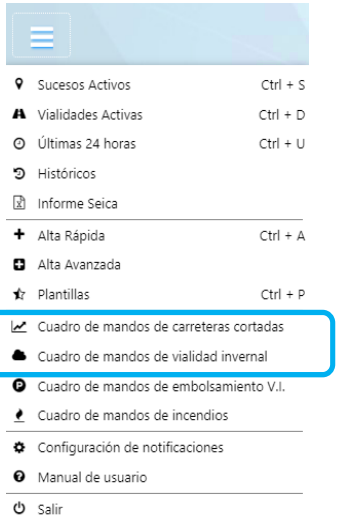
Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Asimismo, si la situación lo requiriera, se trasladarán al CGT por los medios habilitados, las necesidades de asistencia (mantas, víveres, etc). El Centro de Gestión de Tráfico canalizará esta información conforme establezcan los protocolos o indicaciones recibidas.

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE3 con la realidad, los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

13. **CUADROS DE MANDO.** Al objeto de evitar inconsistencias, la comunicación externa sobre incidencias y estado de la circulación difundida por representantes de la DGT (Jefes Provinciales, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o Subdirección general de Gestión de la Movilidad) debe basarse exclusivamente en la información consolidada de los cuadros de mando de las aplicaciones corporativas:

    - **Cuadro de mando de carreteras cortadas o de vialidad invernal (en la aplicación LINCE3),** accesibles desde el menú principal ☰ situado en la parte superior izquierda.



Como resultado se obtendrá una tabla con el siguiente formato en la que se podrán apreciar las incidencias a nivel de carretera.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

CARRETERAS AFECTADAS POR HIELO, NIEVE Y VENTISCAS

COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO VÍA	CARRETERA	TITULAR	PK INI	PK FIN	SENTIDO	LOCALIZACION	HACIA	EVENTO METEOROLÓGICO	NIVEL DE SERVICIO	VIALIDAD(ES)
ARAGÓN	HUESCA	OTRAS	A-139	Serv. Prov. Obras Públicas, Urb. y Transportes de Huesca (DGA)	70.0	72.0	AMBOS SENTIDOS	BENASQUE		NEVADA	ROJO	PROHIBIDO CAMIONES Y ARTICULADOS, PROHIBIDO AUTOBUSES, OBLIGATORIO CADENAS O NEUMÁTICOS DE INVIERNO
ARAGÓN	HUESCA	OTRAS	A-176	Serv. Prov. Obras Públicas, Urb. y Transportes de Huesca (DGA)	30.0	31.0	CRECIENTE DE LA KILOMETRACIÓN	ANSÓ		HIELO	AMARILLO	PAVIMENTO DESLIZANTE, PROHIBIDO CAMIONES Y ARTICULADOS

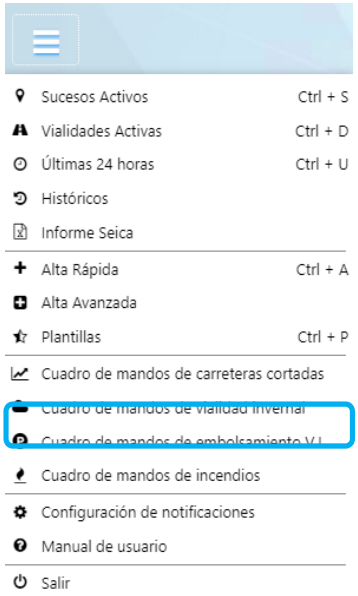
Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- **Cuadro de mandos de embolsamiento V.I. (en la aplicación LINCE3)**:



Como resultado se obtendrá una tabla con el siguiente formato en la que se podrán apreciar aquellos puntos donde se ha registrado un EMBOLSAMIENTO y/o una OCUPACIÓN PARKING (Nº VEHÍCULOS) causada por una nevada.

CUADRO DE MANDOS DE ÁREAS DE EMBOLSAMIENTO

COMUNIDAD	PROVINCIA	CARRETERA	PK	SENTIDO	LOCALIZACIÓN	HACIA	NIVEL DE SERVICIO	VIALIDAD
Madrid, Comunidad de	Madrid	AP-6	42.0	CRECIENTE DE LA KILOMETRACIÓN	Los Negrales	Segovia	ROJO	OCUPACIÓN PARKING (Nº VEHÍCULOS) 10
Madrid, Comunidad de	Madrid	AP-6	42.0	CRECIENTE DE LA KILOMETRACIÓN	Los Negrales	Segovia	ROJO	EMBOLSAMIENTO PESADOS Y AUTOBUSES

- **Estado de las vías y carreteras afectadas: accesible en la página web:**

https://www.dgt.es/conoce-el-estado-del-trafico/informacion-e-incidencias-de-trafico/

14. **INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS.** Se recuerda la vigencia de las siguientes instrucciones específicas en vialidad invernal:
Instrucción 15/TV-87 Circulación excepcional de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal.
Instrucción 15/TV-88 Nivel de circulación rojo por razones de vialidad invernal en tramos de vía que discurran parcialmente por túneles.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
(Firmado electrónicamente)

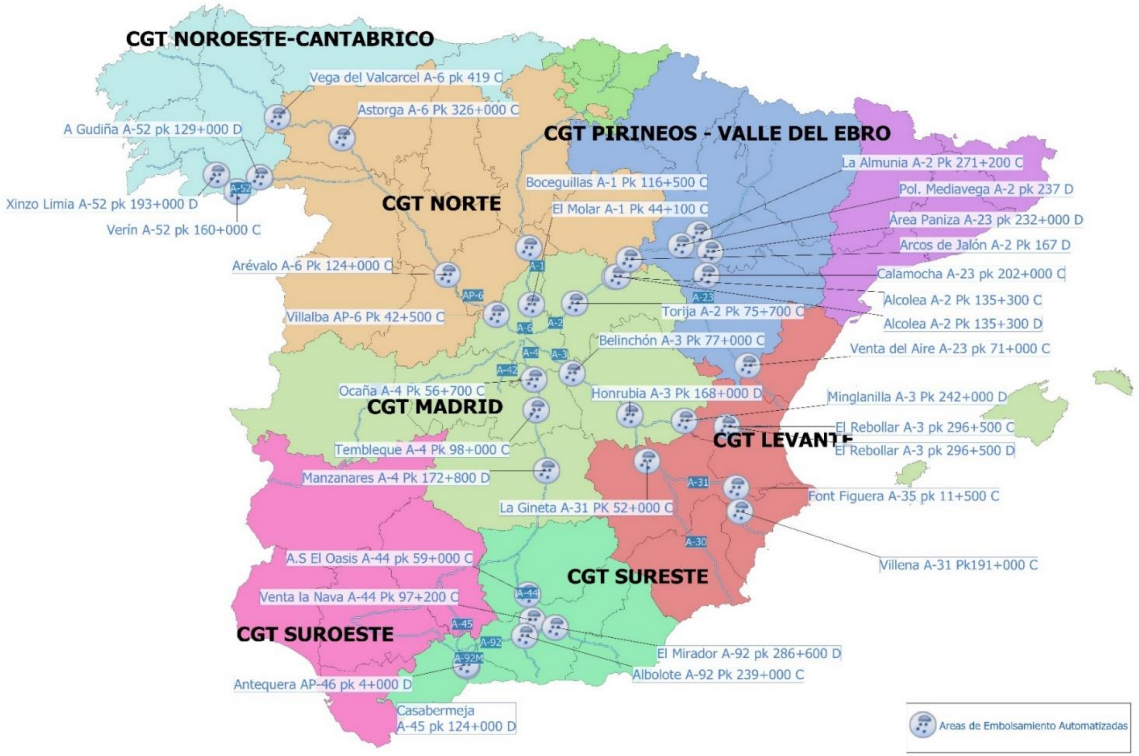
Pere Navarro Olivella

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

ANEXO I



Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFro...

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

CENTRO DE GESTIÓN	CARRETERA	LOCALIZACIÓN		POBLACIÓN	PROVINCIA
		P.K.	Sentido		
CGT CENTRO	A-1	44.1	Creciente	El Molar	Madrid
	A-2	75.7	Creciente	Torija	Guadalajara
		135.3	Creciente	Alcolea	
		135.3	Decreciente	Alcolea	
	A-3	77	Creciente	Belinchón	Cuenca
		168	Decreciente	Honrubia	
		242	Decreciente	Minglanilla	
	A-4	56.7	Creciente	Ocaña	Toledo
		98	Creciente	Tembleque	
		172.8	Decreciente	Manzanares	Ciudad Real
	AP-6	42.5	Creciente	Villalba	Madrid
CGT LEVANTE	A-3	296.5	Creciente	El Rebollar	Valencia
		296.5	Decreciente	El Rebollar	
	A-31	11.5	Creciente	Font Figuera	Valencia
		52	Creciente	La Gineta	Albacete
		191	Creciente	Villena	Alicante
CGT NOROESTE-CANTÁBRICO	A-52	129	Decreciente	A Gudiña	Ourense
		160	Creciente	Verín	
		193	Decreciente	Xinzo Limia	
CGT NORTE	A-1	116.5	Creciente	Boceguillas	Segovia
	A-6	124	Creciente	Arévalo	Ávila
		326	Creciente	Astorga	León
		419	Creciente	Vega del Valcarcel	
CGT PIRINEOS -VALLE DEL EBRO	A-2	167	Decreciente	Arcos de Jalón	Soria
		237	Decreciente	Pol.Ind. Mediavega (Calatayud)	Zaragoza
		271.2	Creciente	La Almunia	
	A-23	71	Creciente	Venta del Aire	Teruel
		202	Creciente	Calamocha	
		232	Decreciente	Área Paniza	Zaragoza
CGT SURESTE	A-44	59	Creciente	A.S El Oasis	Jaén
		97.2	Creciente	Venta la Nava	Granada
	A-45	124	Decreciente	Casabermeja	Málaga
	A-92	239	Creciente	Albolote	Granada
		286.6	Decreciente	El Mirador	
	AP-46	4	Decreciente	Antequera	Málaga

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

Código seguro de Verificación : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFro...

CSV : GEN-a706-ee92-4e4c-8314-5c46-7e81-d372-d3a6
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 13/11/2023 13:18 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d636-cf10-52b2-a3b8-8e3c-149f-eb7f-c574 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MOV

Escrito Directriz MOV 2023/17

V-16, prestación del servicio de telecomunicaciones por parte de los operadores

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, la Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera; y el Escrito Directriz MOV 2022/03, por el que se define el "Proceso para la certificación de señales V16 conectadas a la plataforma DGT 3.0", regulan todos los aspectos de conexión y/o certificación del dispositivo V-16.

En concreto, el anexo II de la citada Resolución, se refiere a los requisitos en materia de gestión, seguridad y privacidad en las comunicaciones que deben cumplir los operadores de telecomunicaciones (también referidos como operadores de servicios celulares de telefonía, teleoperadoras u operadores de telefonía).

Por otra parte, el artículo 6.2 la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones, exige la inscripción de los interesados en la prestación de un determinado servicio de comunicaciones electrónicas disponible al público en el Registro de operadores.

Teniendo en cuenta lo anterior, y ante las consultas recibidas en relación a los operadores que pueden prestar los servicios de telecomunicaciones para las señales V16, se confirma que éstos deberán cumplir los requisitos de conexión contenidos en la regulación mencionada, en particular el uso de tecnología de banda licenciada dentro de los estándares 4G/5G LPWA y además, deberán estar inscritos en el Registro de operadores (https://numeracionyoperadores.cnmc.es/operadores), pudiendo tratarse indistintamente de operador de red móvil u operador móvil virtual.

El Director General de Tráfico

Firmado electrónicamente

Pere Navarro Olivella

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-d636-cf10-52b2-a3b8-8e3c-149f-eb7f-c574
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 10/10/2023 13:09 | Sin acción específica

FIRMADO

MOV

Escrito Directriz MOV 2023/13

Actualización de los requisitos del Centro de Reconocimiento Tecnológico en el ámbito de la Instrucción VEH 2022/07 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general

Ante las consultas realizadas en la aplicación de los procedimientos recogidos en la Instrucción VEH 2022/07 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general y en el Escrito Directriz MOV 2022/08, resulta conveniente aclarar y completar algunos aspectos relativos a los requisitos que deben cumplir los solicitantes de la designación de Centro de Reconocimiento Tecnológico autorizado en materia de la citada Instrucción.

Además, para la elaboración de esta Directriz se han tenido en cuenta los últimos desarrollos regulatorios de la Unión Europea en materia de requisitos de los sistemas de conducción automatizada y otras consultas realizadas a organismos de acreditación y normalización, por lo que se hace necesario realizar una modificación de los requisitos para los Centros de Reconocimiento Tecnológico, en adelante CRT, sobre lo establecido en el Anexo II de la Instrucción VEH 2022/07 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.

Tal y como la citada Instrucción contempla, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología coordinará los procedimientos relativos a la autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general y, a estos efectos, podrá llevar a cabo las modificaciones que resulten oportunas de los Anexos y procedimientos administrativos correspondientes mediante Directriz, por lo que a tal efecto se establece:

PRIMERO. Requisitos sobre la exigencia de la designación de Servicio Técnico por la autoridad competente según distintos reglamentos para la designación de CRT

En relación al apartado b) del punto 4.1.1. de la Instrucción VEH 2022/07, en el que se exige disponer de designación como Servicio Técnico por la autoridad competente (MINCOTUR) para la homologación de vehículos, se precisa que será suficiente disponer de la designación como Servicio Técnico por la autoridad competente (MINCOTUR) para la homologación de

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

vehículos en al menos uno de cualquiera de los reglamentos mencionados en el Anexo I de esta Directriz y, que sustituye al Anexo II de la Instrucción VEH 2022/07.

La solvencia técnica para la realización de ensayos en el resto de reglamentos se garantiza mediante el cumplimiento del requisito c) del punto 4.1.1. de la Instrucción VEH 2022/07.

SEGUNDO. Complementariedad de capacidades por los CRT

El solicitante de la designación de CRT en el ámbito de la Instrucción VEH 2022/07 que disponga de la correspondiente designación como Servicio Técnico por la autoridad competente (MINCOTUR) para la homologación de vehículos, en los términos del punto primero de esta Directriz, podrá acreditar la competencia técnica requerida en el apartado c) del punto 4.1.1 de la citada Instrucción completando sus capacidades con la competencia técnica de otro organismo o entidad. A tal efecto, se aportará declaración responsable conforme al modelo del Anexo II de esta Directriz.

En la resolución de la Dirección General de Tráfico que otorgue la designación de CRT únicamente figurará la entidad solicitante.

En el mismo sentido, en los certificados expedidos a los vehículos según el modelo recogido en el Anexo IV de la Instrucción VEH 2022/07, solo figurará el CRT que ostente la designación.

TERCERO. Capacidad de realización de ensayos de la Instrucción VEH 2022/07 por el CRT en el caso de acreditación parcial en alguno de los reglamentos.

Como el objetivo que persigue el apartado 4.1.1.c) es demostrar que existe la solvencia técnica necesaria para la realización de los procedimientos recogidos en el Anexo V de la Instrucción VEH 2022/07, en caso de que la competencia técnica del solicitante, o del organismo o entidad que complemente la competencia técnica, se acredite de manera parcial en alguno de los reglamentos del Anexo I de la presente Directriz, será necesario adjuntar a cada informe de evaluación técnica para la certificación de vehículos para la realización de ensayos en modo autónomo en vías abiertas al tráfico en general, una declaración responsable, por parte del CRT, que manifieste que esa acreditación parcial se corresponde con la competencia técnica necesaria para abordar todos los procedimientos requeridos para la certificación del vehículo concreto objeto del citado informe. A tal efecto, y para estos casos de acreditación parcial, se aportará declaración responsable conforme al modelo del Anexo III de esta Directriz.

CUARTO. Vigencia de la designación como CRT concedida bajo una acreditación en trámite según norma ISO 17025 por parte de ENAC

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En caso de que la designación de CRT en el ámbito de la Instrucción VEH 2022/07 se haya concedido bajo una acreditación en trámite, ésta tendrá una validez de un año. Cuando el CRT remita la acreditación definitiva, la vigencia de la designación se extenderá hasta el plazo máximo establecido en el punto 4.2 de la Instrucción VEH 2022/07.

No se permitirá la presentación de una nueva solicitud por parte del CRT bajo una nueva acreditación en trámite.

QUINTO. Modelo de resolución de designación de CRT en el ámbito de la realización de pruebas o ensayos de investigación con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico general

La resolución de designación de CRT en el ámbito de la Instrucción VEH 2022/07 se ajustará al modelo recogido en el Anexo IV de esta Directriz.

SEXTO. Modificación de las condiciones de la designación de CRT en el ámbito de la realización de pruebas o ensayos de investigación con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico general y obligatoriedad de comunicación a la DGT

Cualquier modificación que afecte a la información presentada en el proceso de designación como CRT: modificación en la acreditación de los reglamentos, en las entidades que complementan la capacidad técnica del CRT, etc. debe ser comunicada a la DGT de la misma forma que se realizó la solicitud de designación inicial y que aparece referida en el apartado 4.1.2 de la Instrucción VEH 2022/07.

Esta Directriz entrará en vigor el día de su firma y deroga el Escrito Directriz MOV 2022/08.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

ANEXO I

MODIFICACIÓN DEL ANEXO II DE LA INSTRUCCIÓN VEH 2022/07 DE AUTORIZACIÓN DE PRUEBAS O ENSAYOS DE INVESTIGACIÓN REALIZADOS CON VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN VÍAS ABIERTAS AL TRÁFICO EN GENERAL

ANEXO II: COMPETENCIAS TÉCNICAS DE LOS CENTROS DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO EN MATERIA DE LA INSTRUCCIÓN VEH 2022/07

Objeto

El presente Anexo tiene como objeto la definición de las competencias técnicas requeridas a los Centros de Reconocimiento Tecnológico que van a certificar los requisitos de la presente Instrucción.

Requisitos de la entidad solicitante de la designación como Centros de Reconocimiento Tecnológico autorizado

Se considerará competencia técnica suficiente en los requisitos técnicos y administrativos prescritos en la presente Instrucción el disponer o estar en trámite de obtener la Acreditación según norma ISO 17025 por parte de ENAC, para los ensayos previstos en cada uno de los siguientes reglamentos:

Reglamento	Contenido
UNECE R13 Y R13H	Sistemas de frenos de vehículos ligeros y pesados
UNECE R79.03	Sistemas de dirección
UNECE R131	AEBS vehículo pesado
UNECE R152	AEBS vehículo ligero
UNECE R157	ALKS (mantenimiento de carril, ligeros y pesados, nivel SAE3 de automatización)
Reglamento de Ejecución (UE) 2021/646	ELKS (sistemas de emergencia de mantenimiento del carril)

O alternativamente, disponer o estar en trámite de obtener la Acreditación según norma ISO 17025 por parte de ENAC para los ensayos previstos en el siguiente reglamento:

Reglamento	Contenido
Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426	ADS (sistema de conducción automatizada de los vehículos totalmente automatizados)

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO II

DECLARACIÓN RESPONSABLE DE COMPLEMENTARIEDAD DE LAS CAPACIDADES

Nombre y apellidos: _____
DNI: _____

DECLARA BAJO SU RESPONSABILIDAD, ante la Dirección General de Tráfico, a los efectos de la solicitud de la designación de Centro de Reconocimiento Tecnológico en el ámbito de la Instrucción VEH 2022/07 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general a favor de _____ (organismo solicitante), que cumple con los requisitos establecidos en la normativa vigente, y en particular que:

Complementa la competencia técnica suficiente en los requisitos técnicos y administrativos prescritos con los medios de _____ (organismo/entidad) para los reglamentos (marcar el/los que corresponda/n):

- ☐ UNECE R13 Y R13H Sistemas de frenos de vehículos ligeros y pesados
- ☐ UNECE R79.03 Sistemas de dirección
- ☐ UNECE R131 AEBS vehículo pesado
- ☐ UNECE R152 AEBS vehículo ligero
- ☐ UNECE R157 ALKS (mantenimiento de carril, ligeros y pesados, nivel SAE3 de automatización)
- ☐ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/646 ELKS (sistemas de emergencia de mantenimiento del carril)

Dispone de la documentación que acredita todo lo anterior y que la pondrá a disposición de la Administración cuando le fuera requerida.

Lo que manifiesta con el conocimiento de las responsabilidades penales, civiles y/o administrativas a que hubiera lugar, en caso de inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información de la presente declaración o en caso de no presentación de la documentación que le fuera requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado. Y para que así conste y surta los efectos oportunos

En _____, a _____ de _____ de 20___

Firmado: _____

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO III

DECLARACIÓN RESPONSABLE DE DISPONER DE LA COMPETENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DESCRITOS EN EL ANEXO V LA INSTRUCCIÓN VEH 2022/07 EN EL CASO DE ACREDITACIÓN PARCIAL EN ALGUNO DE LOS REGLAMENTOS

Nombre y apellidos: _____
DNI: _____

DECLARA BAJO SU RESPONSABILIDAD, ante la Dirección General de Tráfico, a los efectos de la certificación y emisión del informe de evaluación técnica de vehículos de conducción automatizada que acompaña la presente declaración responsable, con número de informe _____, realizada al amparo de la designación como Centro de Reconocimiento Tecnológico en el ámbito de la Instrucción VEH 2022/07 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general a favor de _____ (nombre del Centro de Reconocimiento Tecnológico), que cumple con los requisitos establecidos en la normativa vigente, y en particular que:

Disponiendo de acreditación parcial en los Reglamentos _____, ésta se corresponde con la competencia técnica necesaria para abordar todos los procedimientos del Anexo V de la Instrucción VEH 2022/07 requeridos para la certificación del vehículo concreto objeto del citado informe.

Lo que manifiesta con el conocimiento de las responsabilidades penales, civiles y/o administrativas a que hubiera lugar, en caso de inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información de la presente declaración o en caso de no presentación de la documentación que le fuera requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado. Y para que así conste y surta los efectos oportunos

En _____, a _____ de _____ de 20___

Firmado: _____

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

ANEXO IV
MODELO DE RESOLUCIÓN DE DESIGNACIÓN DE CENTRO DE RECONOCIMIENTO TECNOLÓGICO

VISTA la solicitud presentada por la entidad abajo indicada, y comprobada la documentación remitida relativa al cumplimiento de las condiciones requeridas en la Instrucción VEH 2022/07 de Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general de la Dirección General de Tráfico,

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología **RESUELVE** la designación de la citada entidad como **Centro de Reconocimiento Tecnológico en el ámbito de la realización de pruebas o ensayos de investigación con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico general**, así como su inclusión en el correspondiente registro de la DGT con los datos siguientes:

Datos del Centro de Reconocimiento Tecnológico en el ámbito de la realización de pruebas o ensayos de investigación con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico general		
Centro	Razón social	
	CIF/NIF	
	País	
Dirección		
Código Postal		
Municipio		
Provincia		
Correo electrónico		
Teléfono		

Esta resolución de designación como Centro de Reconocimiento Tecnológico para la certificación y emisión de informes de evaluación técnica de vehículos para la realización de ensayos en modo autónomo en vías abiertas al tráfico en general considera, a los efectos de demostrar la competencia técnica de la entidad solicitante o del organismo o entidad con la que complementa sus capacidades, la acreditación de los siguientes reglamentos:

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

	Reglamento	Contenido	Ámbito de cobertura de la acreditación del reglamento	Estado acreditación según norma ISO 17025 por parte de ENAC
☐	UNECE R13 y UNECE R13H	Sistemas de frenos de vehículos ligeros y pesados	Entero / Parcial	Concedida / En trámite
☐	UNECE R79.03	Sistemas de dirección	Entero / Parcial	Concedida / En trámite
☐	UNECE R131	AEBS vehículo pesado	Entero / Parcial	Concedida / En trámite
☐	UNECE R152	AEBS vehículo ligero	Entero / Parcial	Concedida / En trámite
☐	UNECE R157	ALKS (mantenimiento de carril, ligeros y pesados, nivel SAE3 de automatización)	Entero / Parcial	Concedida / En trámite
☐	Reglamento de Ejecución (UE) 2021/646	ELKS (sistemas de emergencia de mantenimiento del carril)	Entero / Parcial	Concedida / En trámite
☐	Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426	ADS (sistema de conducción automatizada de los vehículos totalmente automatizados)	Entero / Parcial	Concedida / En trámite

Esta designación permanecerá vigente hasta el _____ de _____ de 20___

Fecha

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD y TECNOLOGÍA

Fdo.:

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-18 11:45:12 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5KRYGQQTZ732QZRVR9FP3AXXBD3Q en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: *Señales V2 y V23 en el marco del Real Decreto de por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.*

ESCRITO DIRECTRIZ MOV 2023/11

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establecía en su artículo 51.3 que las condiciones en las que realizarán sus funciones los servicios de auxilio en carretera que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar, se desarrollarían reglamentariamente.

Con esta finalidad se aprobó el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas. En el mismo se fijaban las condiciones de visibilidad que los operadores de auxilio deberían contemplar en sus protocolos de actuación, tanto físicamente mediante la señalización, como virtualmente remitiendo la geolocalización a la plataforma de vehículo conectado DGT 3.0. Adicionalmente se creaba el registro de operadores de auxilio en carretera (REAV) ya accesible a través de la página web http://www.dgt.es/auxilio.

En cuanto a la visibilidad física de las operaciones de auxilio en carretera, el artículo 5 apartado 3 del reglamento establecía como obligatorio que estos vehículos fueran provistos de las señales V-2 (Vehículo obstáculo en la vía) y V-23 (distintivo de vehículo de transporte de mercancías) conforme a lo dispuesto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.

En diciembre de 2022 se modificó el reglamento por medio del Real Decreto 1030/2022 en cuya disposición transitoria segunda estableció un plazo de dos años desde la entrada en vigor del citado reglamento para

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

cumplir lo dispuesto en el mismo en relación con las señales V2 y V23. Por lo tanto, los operadores de auxilio en carretera **dispondrán hasta el 22 de diciembre de 2024 para adaptar la señalización de los vehículos** a lo dispuesto en el reglamento de auxilio en carretera.

Con todo lo anterior, y con la finalidad de ayudar en la implantación de dicha señalización en los distintos tipos de vehículos dedicados a tareas de auxilio, así como para ayudar a las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos en la valoración del correcto despliegue de dicha señalización se redacta este escrito directriz en cuyo ANEXO I se exponen ejemplos de instalación de dichas señales en los distintos tipos de vehículos utilizados en las tareas de auxilio, rescate y reparación.

El ANEXO I podrá ser modificado por escrito directriz del Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.

Este escrito directriz entrará en vigor el día de su firma.

(firmado electrónicamente)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

JORGE ORDAS ALONSO

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I:

INSTALACION DE SEÑALES V-2 y V-23 POR TIPO DE VEHÍCULO[1]

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

[1] Agradecemos a Juan Villodre de Grúas la Bruja, y a Mario Lombán, de 3M, su colaboración en la realización de las fotografías ejemplo del anexo.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

GRÚA PLATAFORMA





No existe limitación en la distancia entre la V2 y la luz de freno





JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

CABEZA TRACTORA







JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

GÓNDOLA







JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

GRÚA CON PALAS







JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

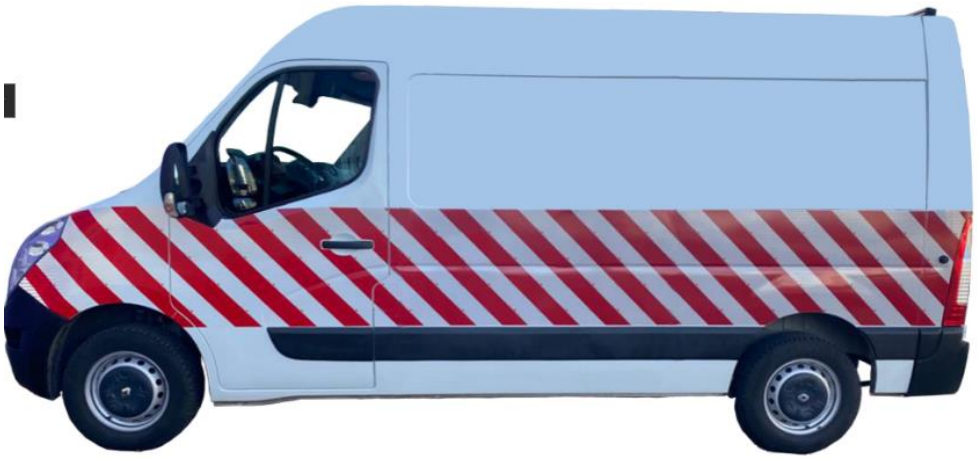
FIRMADO

FURGÓN TALLER





Máximo 55 cm



JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

VEHÍCULO TALLER







JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

MOTO TALLER







JORGE ORDAS ALONSO - 2023-07-04 12:38:59 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_5INGFNECFTLNKUB3T9FOPONJBA75 en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

MOV

Escrito Directriz MOV 2023/10 por el que se deroga el Escrito Directriz 4/2021 y se desarrolla la Instrucción 20/TV-118 sobre Funciones de los Centro de Gestión de Tráfico en relación a determinadas tareas de personal y otras gestiones para el funcionamiento

La Instrucción 20/TV-118 sobre Funciones de los Centro de Gestión de Tráfico (CGT) fija en que consiste la función directiva de la SGGMT. Adicionalmente detalla las funciones y tareas de los CGT y establece los criterios de coordinación con las todas las JPT de su área de adscripción, sin entrar en detalle sobre la responsabilidad en determinadas tareas y gestiones que, sin embargo, garantizan el funcionamiento de los mismos.

Después de tres años de funcionamiento en materia de coordinación administrativa entre la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y los servicios periféricos de la Jefatura Central de Tráfico, se modifica el centro gestor en materia de anticipos de caja fija y pagos de comisiones de servicio en ciertos casos, pasando la responsabilidad a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología y consecuentemente a la Caja de los Servicios Centrales.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-20 11:26:41 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FWVLUUP64JYXD7CDM9FNDZZPBLAW en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

A.- Gestiones de personal

Actividad	Centro Gestor			Observaciones
	Jefatura	RRHH	SGGMT	
A.- Gestiones de personal				
Gestión de las diferentes situaciones administrativas tales como ATF, comisiones de servicio, incapacidades temporales, enfermedad, ceses, tomas de posesión, jubilaciones, trienios, absentismos etc.		X		Las bajas médicas e incapacidades serán comunicadas por el Director del CGT a la Subdirección Adjunta de Recursos Humanos
Gestiones en materia de Prevención de Riesgos Laborales tales como solicitudes de reconocimientos médicos, campañas de vacunación, realización de parte de accidentes etc		X		El Director del CGT se encargará del seguimiento y cumplimiento de lo estipulado en esta materia. Los partes de accidentes los rellenará el Jefe de Explotación y comunicará a la Subdirección Adjunta de Recursos Humanos. Los reconocimientos médicos seguirán siendo gestionados por la Jefatura de Tráfico donde radique el Centro de Gestión a excepción del CGT zona Centro.
Provisión de equipos de protección individual (EPIs) tales como mascarillas, guantes e hidrogeles y necesidades de equipos de protección colectiva	X			Los JPT tendrán en cuenta las necesidades del CGT para la provisión de los EPI's.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-20 11:26:41 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FWVLUUP64JYXD7CDM9FNDZZPBLAW en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

Aprobación de Vacaciones, permisos y licencias del personal adscrito al centro, planificación de trabajo anual del CGT y UMA, control de la bolsa de horas de compensación del sistema de trabajo a turnos y el calendario.			X	La autorización de vacaciones y permisos del personal de los CGT y UMA los realizará el Director del CGT. También será el encargado de enviar las vacaciones firmadas al responsable de Jefatura que lleve el control horario del sistema SPEC La autorización de vacaciones de los Directores de los CGT las realizará la Subdirección Adjunta de Circulación.
Gestiones relacionadas con el sistema de control horario del Organismo (SPEC)	X			Una vez autorizados las vacaciones, permisos y licencias por el Director del CGT, éste los hará llegar al personal encargado del control horario. En el caso de sea el Director del CGT, solicitará la autorización a la SGGMyT y hará llegar de igual modo la autorización al personal que de la Jefatura que gestione el control horario.
Solicitud y gestión de las tarjetas criptográficas y sus correspondientes certificados electrónicos		X		Se solicitará la tarjeta a los Servicios Centrales. La inclusión de los certificados electrónicos lo realizará el responsable de los Certificados en la Jefatura

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-20 11:26:41 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FWVLUUP64JYXD7CDM9FNDZZPBLAW en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

Gestión de los documentos que deban ser enviados por Registro electrónico GEISER			X	Se creará una unidad administrativa para cada CGT accesible por el Director del CGT y quien él designe (en todo caso, los Jefes de explotación). El Director del CGT informará y dará cuenta al Jefe Provincial de todas las actuaciones realizadas en su ámbito que puedan tener impacto externo. Del mismo modo, esta misma información se la hará llegar al Jefe de Tráfico que mantenga la relación con la Delegación de Gobierno a la que se adscriba dicha provincia. La comunicación será bidireccional, por lo que el Jefe Provincial de la provincia implicada solicitará al Director del CGT aquellas cuestiones de interés relativas a las funciones del CGT.
Gestión de los documentos que deban ser enviados por Correos o por valija con destino a otros departamentos del organismo	X			
Solicitudes y aprobación de Atribuciones Temporales de Funciones (ATF) y comisiones de servicio para puestos del personal de los CGT.			X	
Aprobación de solicitudes de cursos para los trabajadores			X	
Realización de Certificados de méritos para concursos del personal del Centro de Gestión			X	

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-20 11:26:41 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FWVLUUP64JYXD7CDM9FNDZZPBLAW en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

B.- Gestiones de caja fija y pago de comisiones de servicio

	Centro Gestor			
Actividad	**Jefatura**	**RRHH**	**SGGMT**	**Observaciones**
B.- Gestiones de anticipos de caja fija y pagos de comisiones de servicio				
Anticipos de caja fija para el mantenimiento del servicio de la Patrulla de Helicópteros (UMA): materiales de repuesto para el correcto funcionamiento de la unidad	X			Se pagará desde Jefatura. Anteriormente se deberá recabar autorización del Director del CGT
Anticipos de caja fija para realizar la Inspección Técnica de Vehículos de los vehículos asociados a los Centros de Gestión y Patrulla de helicópteros (UMA)	X			Se pagará desde Jefatura. Anteriormente se deberá recabar autorización del Director del CGT
Pagos por transferencia de comisiones de servicio/ATF y ordenes de desplazamiento para personal del CGT y patrulla de helicópteros (UMA)			X	Se pagará desde SS.CC. Anteriormente se deberá recabar autorización del Director del CGT
Anticipos de caja de comisiones de servicio por transferencia.			X	Se pagará desde SS.CC. Anteriormente se deberá recabar autorización del Director del CGT

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-20 11:26:41 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FWVLUUP64JYXD7CDM9FNDZZPBLAW en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

C.- Cuestiones de carácter general de funcionamiento de los Centros de Gestión

	Centro Gestor			
Actividad	**Jefatura**	**RRHH**	**SGGMT**	**Observaciones**
C.- Gestiones relacionadas con el funcionamiento de los Centros de Gestión				
Suministros de material de oficina al CGT y patrulla de Helicópteros (UMA) tales como papel, bolígrafos, tóner y cartuchos de tinta para impresoras	X			
Mantenimiento de los inmuebles ocupados por los CGT y Patrullas de Helicópteros (UMA)	X			Todas las necesidades serán canalizadas por el Director del CGT al Subjefe de Tráfico de la Jefatura
Limpieza de los inmuebles ocupados por los CGT y Patrullas de helicópteros (UMA)	X			Todas las necesidades serán canalizadas por el Director del CGT al Subjefe de Tráfico de la JPT
Mantenimiento de los vehículos asociados a los CGT y Patrulla de helicópteros (UMA)			X	Reserva de 2 plazas de Garaje en la JPT, salvo que no compartan edificio.
Gestiones de microinformática (configuración del correo electrónico corporativo, intranet de la DGT, configuración de los servicios básicos de la DGT, antivirus, etc).	X			Canalizado a través del Operador de Apoyo Técnico.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-20 11:26:41 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FWVLUUP64JYXD7CDM9FNDZZPBLAW en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

La relación anterior no tiene un alcance exhaustivo ni restrictivo, por lo que si se identificara alguna tarea no encuadrada en la misma, se obrará por analogía a la distribución de responsabilidades sobre tarea similar.

Por todo lo anterior queda derogado el Escrito Directriz 04/2021 por el que se desarrolla la instrucción 20/TV-118 sobre Funciones de los Centros de Gestión de Tráfico en relación a determinadas tareas de personal y otras gestiones para el funcionamiento

(firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-20 11:26:41 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_FWVLUUP64JYXD7CDM9FNDZZPBLAW en https://www.pap.hacienda.gob.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

MOV

Escrito Directriz SGGMT 2023/09
Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación.

Con la llegada de las altas temperaturas y la disminución de precipitaciones durante la época estival, se incrementa el riesgo de incendios forestales. Para alertar a los ciudadanos sobre esta situación y llamar a la responsabilidad de toda la población en la prevención de los incendios forestales que implica la movilización de importantes medios humanos y materiales, resultando imprescindible la colaboración de todos las Administraciones y agentes implicados.

Dicha colaboración puede ser tanto preventiva como operativa, participando la Dirección General de Tráfico (DGT) en ambas, dentro de sus competencias recogidas en los Artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el resto de normativa de aplicación.

La existencia de una incidencia asociada a incendio forestal puede requerir la activación de medidas de regulación y gestión del tráfico en función del impacto que tenga sobre la movilidad, con la implicación directa de la Dirección General de Tráfico en coordinación con el resto de Administraciones implicadas y, en particular, con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, resultando de gran relevancia la difusión de la información en materia de afección a la circulación para el conjunto de usuarios de las vías.

Es objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas preventivas, operativas y en materia de comunicación principalmente durante la época estival, si bien como últimamente se viene observando, la atemporalidad de los incendios forestales que con frecuencia pueden darse en cualquier época del año, obligará a actuar de la misma forma en caso de que se produzcan.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

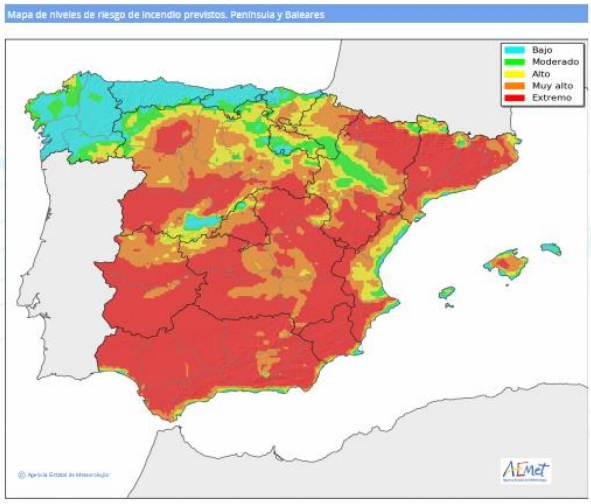
FIRMADO

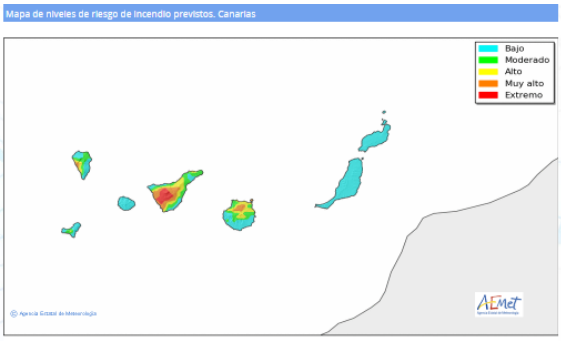
Resulta fundamental supervisar y reforzar con los distintos actores implicados **la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, a través de medios telemáticos (LINCE), de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas**, de cara a disponer de información sobre el estado de la red e informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: radio tráfico, página web de la DGT, Twitter, teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico (ej. Google, waze, etc) que toman información del Punto de Acceso Nacional de Información de tráfico (NAP). A tenor de lo anterior, cualquier circunstancia que provoque alguna afección sobre la vialidad deberá conllevar el alta inmediata en sistema LINCE, velándose por su actualización y normalización.

Tras la celebración el 28 de abril de 2023 la reunión del Comité Estatal de Coordinación de Incendios Forestales y en relación con las actuaciones de la DGT en este ámbito, se trasladan las siguientes directrices generales de actuación que mantendrán su vigencia mientras no sean modificadas por escrito directriz:

A.- Actuaciones en materia preventiva

1.- De manera complementaria a las indicaciones que se pudieran dirigir por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología relativas a señalización en Campaña de prevención de incidencias forestales, y sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Centros de Gestión del Tráfico la información existente relativa a incendios forestales en la página de la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior en lo relativo a mapa de previsión de riesgo de incendios y resúmenes de incidencias registradas durante las últimas 24 horas.

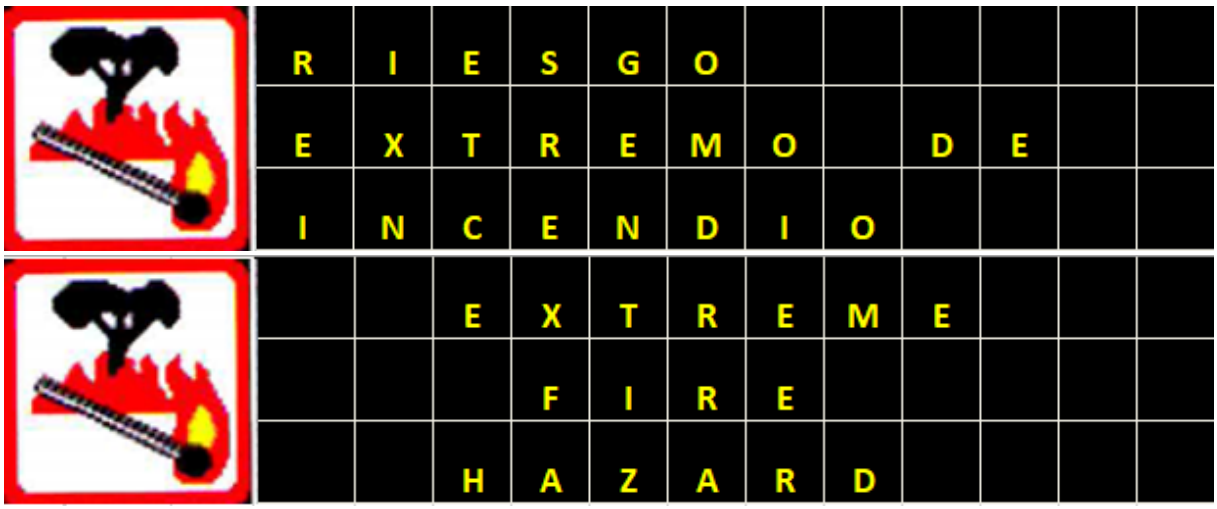




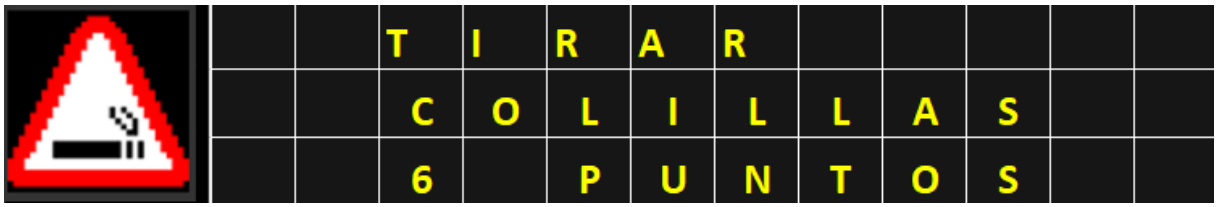
JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2.- En relación con el punto anterior, se prestará especial atención desde los Centros de Gestión de Tráfico al despliegue de señalización en Paneles de Mensaje Variable durante los periodos en que se mantenga la alerta de riesgo extremo **en nivel rojo o naranja**.



(Opcional con texto en inglés).



3.- De manera complementaria, y en entornos especialmente sensibles o de especial riesgo, por parte del Director del Centro de Gestión se establecerán planes de señalización específicos en ámbitos concretos temporales o espaciales que aborden posibles factores de riesgo desencadenantes de incendios forestales, dando cuenta a la Subdirección de Gestión del Tráfico y Movilidad, el Jefe Provincial de las provincias afectadas y al Jefe Provincial Coordinador de la Zona.

B.- Actuaciones en materia operativa

1.- Si se observara por el circuito de cámaras CCTV operadas por los Centros de Gestión del Tráfico cualquier incidencia que pudiera devenir en un incendio forestal (humos en mediana o zonas próximas a las vías) se procederá a dar aviso de la misma

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

al 112, a la ATGC y a la empresa de mantenimiento integral de la vía, realizándose un posterior seguimiento de las actuaciones desarrolladas sin perjuicio de las posibles actuaciones complementarias protocolizadas.

2.- Ante la existencia de incendios forestales que pudieran implicar la necesidad de actuaciones en el ámbito de la movilidad, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Se desarrollarán actuaciones bajos los principios de prevención y seguridad, prestando especial atención a la posible afección a la red de alta capacidad.

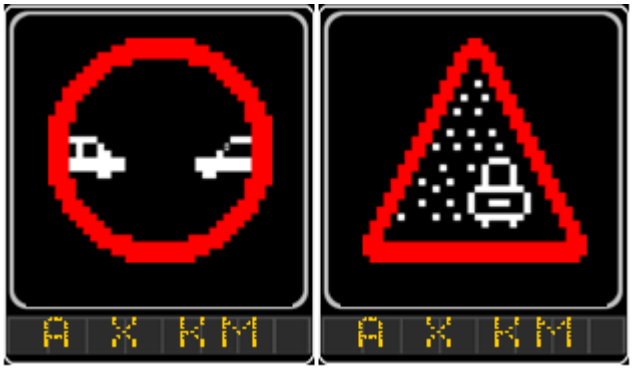
- En caso de necesidad, se valorará el establecimiento de cortes preventivos en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido. También podrán establecerse restricciones para vehículos pesados con posibilidad de desvío a áreas de servicio con capacidades de embolsamiento.

3.- En caso de que la incidencia pudiera provocar una disminución de la visibilidad, dentro del ámbito de aplicación con Paneles de Mensaje Variable, se procederá a informar de la misma a los usuarios de la vía a través de los Paneles de Señalización Variable.



JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



4.- En caso de especial gravedad, esta señalización podrá ser reforzada por los elementos de señalización variables portátiles existentes en el ámbito de los diferentes contratos de los Centros de Gestión del Tráfico. Igualmente se valorará el despliegue de cámaras móviles y movilización de medios aéreos de apoyo a la regulación (helicópteros y RPAS).

5.- Se reforzará la coordinación operativa con las Jefaturas Provinciales de Tráfico de las provincias limítrofes en las posibles zonas de afección de incendios forestales, poniendo en común, revisando y actualizando los tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, habilitación de vías de evacuación, desvíos de larga distancia, planes de señalización, disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo una continua comunicación con el Centro de Gestión de Tráfico.

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

6.- En caso de incidencias que afecten a la red de alta capacidad o episodios de especial relevancia ó gravedad, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión del Tráfico, con los Jefes Provinciales de provincias limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, prever y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia, habilitación de vías de evacuación, plan de señalización, dotación y ubicación de medios de señalización,...)

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Además, mantendrá contacto con el Jefe Provincial Coordinador y con el Director del CGT quien reportará a Subdirección General de Gestion de la Movilidad y Tecnología cualquier incidencia reseñable y solicitará en su caso, la colaboración que sea precisa.

En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador, del Director del Centro de Gestión de Tráfico y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de la dirección de correo sgmovilidad@dgt.es).

7- Ante la existencia de incendios forestales de severidad significativa o entornos especialmente sensibles, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración sobre la afección a las vías y seguimiento, contando en las mismas con la presencia de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico.

8 - Se tendrán en cuenta las previsiones contempladas en la Resolución vigente de de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, respecto a las exenciones a vehículos destinados a labores de extinción de incendios cuando vayan a prestar este servicio y a la distribución de combustibles a bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios.

C. Aspectos Clave.-

En resumen, tanto en la fase preventiva como en la fase operativa se han de tener muy en cuenta estos elementos esenciales:

- **INFORMACIÓN EN LINCE**.- En todo momento se mantendrá actualizado el estado de la circulación dando de alta, actualizando y dando de baja, cuando ha cesado, las incidencias mediante el sistema de información LINCE, única base de datos de la DGT sobre el estado de las carreteras y única información divulgable al exterior a través de los medios del Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico.
  Las incidencias serán dadas de alta en LINCE por los medios automáticos de alimentación o por:
  - La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- El personal de los Centros de Gestión de Tráfico (CGT).

Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el COTA debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, el Jefe Provincial de Tráfico y los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito provincial bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

- **ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS CON LA MÁXIMA ANTICIPACIÓN TEMPORAL Y ESPACIAL**.- Los desvíos, embolsamientos de vehículos y cortes de carreteras para evitar el acceso a zonas de riesgo, son las herramientas de gestión de la circulación existentes para minimizar las consecuencias sobre el tráfico de un incidente forestal y deberán tomarse con la suficiente anticipación temporal y espacial para garantizar la seguridad vial y la seguridad de los ocupantes de los vehículos en las inmediaciones de zonas afectadas. La máxima que ha de guiar estos trabajos es la prevención de situaciones de riesgo por circulación permitida en zonas afectadas o que se pueden ver afectadas en un corto espacio de tiempo.
- **MÁXIMA INFORMACIÓN A LOS CIUDADANOS, A TRAVÉS DE LOS CANALES ESTABLECIDOS, Y ESPECIALMENTE EN LOS PANELES DE MENSAJE VARIABLE**, para materializar las medidas preventivas y correctivas que se establezcan en la carretera, informando con anticipación suficiente de la zona afectada para que los conductores puedan utilizar itinerarios alternativos o de desvío que minimicen los efectos de la incidencia sobre la circulación.

  El estado de las vías y carreteras afectadas estará accesible en la página web:

  https://www.dgt.es/conoce-el-estado-del-trafico/informacion-e-incidencias-de-trafico/
- **MÁXIMA COORDINACIÓN** entre los actores implicados de manera que se garanticen los principios de prevención y seguridad enunciados, que son la base de la actuación de la DGT.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- **CUADROS DE MANDO DE CARRETERAS CORTADAS**. Los CGT obtendrán de LINCE la relación de carreteras afectadas por incendios manteniéndola actualizada para su difusión entre los responsables.

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Firmado electrónicamente

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-06-06 10:51:45 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_QQMHOE6NTFIGHWDNA9FLVMABBS7S en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Asunto: *Proceso para el alta y gestión de Zonas de Bajas Emisiones en DGT 3.0.*

ESCRITO DIRECTRIZ MOV 2023/01

El artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece que "*los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes*– cuando superen determinados valores límite de los contaminantes" - deberán adoptar medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones, entre ellas, el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones"

En desarrollo del texto legal, el pasado 27 de diciembre de 2022 se publicaba el Real Decreto 1052/2022, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. La norma dispone en su artículo 10.2 que "*se deberá informar a la Dirección General de Tráfico y a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico sobre la información relativa al contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos, con base en su clasificación ambiental, en el plazo máximo de un mes desde su establecimiento*." De esta forma, continúa el precepto, "*la Dirección General de Tráfico pondrá dicha información a disposición de navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad"*

Para hacer efectivo el mandato reglamentario, la Dirección General de Tráfico pone a disposición de las autoridades locales la plataforma DGT 3.0. En ella, Ayuntamientos y Áreas Metropolitanas deberán compartir con el ciudadano la información estática y dinámica que caracterice dichas Zonas de Bajas Emisiones.

La Instrucción MOV 21/ 3 de la Dirección General de Tráfico sobre Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR) ya contemplaba, entonces con carácter voluntario, el alta de estas Zonas de Bajas Emisiones con la finalidad de informar al ciudadano. La misma instrucción establecía el ANEXO I con la información necesaria para la alta y preveía también que dicho anexo podría verse modificado por escrito directriz de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.

El presente Escrito Directriz se realiza con el objetivo de complementar el proceso inicialmente descrito en dicha instrucción para el envío de las características de las ZBE, en forma de ficha (Anexo I), con un proceso automatizado y más dinámico y de

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

una forma sencilla, teniendo actualizados todos sus datos y haciéndolos accesibles a ciudadanos y organizaciones de una forma estandarizada.

Objeto:

El presente escrito directriz sustituye el procedimiento de comunicación de la información relativa a Zonas de Bajas Emisiones por los ayuntamientos a la plataforma DGT 3.0 descrito en el Anexo I de la instrucción MOV 21/ 3.

Procedimiento de alta y gestión:

La plataforma DGT3.0 de la Dirección General de Tráfico dispone de un servicio que permite a los Ayuntamientos gestionar la publicación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) de una forma sencilla, teniendo actualizados todos sus datos y haciéndolos accesibles a ciudadanos y organizaciones de una forma estandarizada.

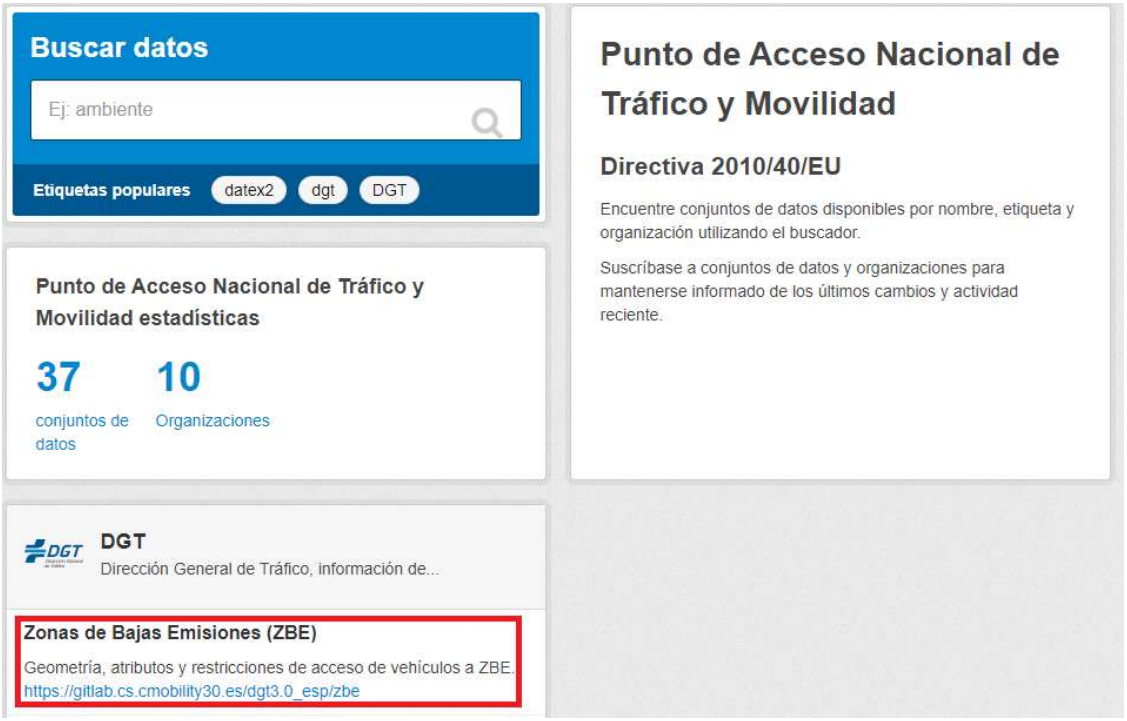
Con este servicio la DGT se convierte un concentrador y facilitador de la información referente a las diferentes ZBE a medidas que se vayan implantando en cumplimiento en el territorio Nacional.

La función de la plataforma es recoger la información de cada Ayuntamiento, normalizarla, y ofrecer a los usuarios la posibilidad de consumir dicha información desde un lugar único y en un formato estandarizado, de forma que esta información pueda ser utilizada por navegadores, vehículos y resto de agentes del ecosistema de la movilidad a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.

Se recuerda que el Punto de Acceso Nacional, creado por Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, se encuentra disponible en la página web http://nap.dgt.es

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



La solicitud de interconexión con DGT se realizará rellenando el formulario del ANEXO I del presente Escrito Directriz. El envío de los mensajes con los atributos se lleva a cabo mediante un API REST descripto en el Anexo II del presente Escrito Directriz.

La funcionalidad del servicio, así como toda la documentación técnica, se mantendrá actualizada en:

https://gitlab.cs.cmobility30.es/dgt3.0_esp/zbe

A continuación se muestra el proceso completo desde la solicitud al uso del servicio hasta la publicación de la información:

1. *Solicitud de acceso: Tanto la funcionalidad de publicación como de suscripción requieren de certificados de acceso distintos que deben ser solicitados y suministrados por DGT 3.0. Estos certificados, de no haber sido solicitados ya, se deberán solicitar a través de la dirección de correo soporte@cmobility30.es. Desde la plataforma se le enviará un formulario con la información necesaria para establecer la conexión. Este formulario se recoge en el Anexo I que se remitirá a la misma dirección de correo. Una vez procesada la solicitud se remitirá al Ayuntamiento un certificado digital con el que podrá llevar a cabo la*

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

conexión al entorno de Preproducción. Acabadas sus pruebas en este entorno se le proporcionará otro certificado para su acceso al entorno de Producción.

2. *Publicación de una ZBE: Para la publicación de una ZBE se deberán proporcionar dos tipos de información. Una relacionada con la geometría y propiedades básicas de la ZBE y otra con los atributos necesarios para conocer la restricción de la ZBE en cuanto al horario y vehículos afectados.*

   a) *Los parámetros identificativos tienen el objetivo de definir la ZBE geométricamente y la nomenclatura, así como si se trata de una zona incluida o excluida, en aquellas zonas con geometrías complejas. El servicio se basa en un API REST que recibe un mensaje en formato GeoJSON estándar con los siguientes parámetros:*

Atributo	Descripción
type	Tipo de geometría en formato GeoJSON
name	Nombre de la entidad que gestiona la ZBE. Puede ser un Ayuntamiento, una Area Metropolitana u otro tipo de entidad local, ejemplo “Área Metropolitana de XXXXXX”
city_ine	Array con los códigos INE de los municipios que gestiona
excluded	**True** en el caso de que la geometría descrita sea una exclusión de otra ZBE.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

A continuación, se muestra como ejemplo como se especifica la geometría correspondiente a la ZBE de Madrid Central.

```
{
 "type": "Feature",
 "geometry": {
   "type": "Polygon",
   "coordinates": [
        [
            [-3.725975344,40.381123324],[-3.726036965,40.381166952],

            , • • • •
            [-3.694115433,40.426843884],[-3.691400075,40.425480487]
        ]
       ]
 },
 "properties": {
   "name": "Madrid Central",
   "city_ine": [28001],
   "excluded": false
 }
}
```

En caso de tener que definir una Zona excluida (donde no aplican las restricciones) dentro de la ZBE, se tendrá que enviar también la geometría de dicha zona indicando en el parámetro excluded: true.

b) *Los parámetros de restricción de la ZBE tienen el objetivo de describir las particularidades a las que se refiere la restricción. Para ello se utilizan los siguientes atributos:*

Atributo	Descripción
name	Nombre de la entidad que gestiona la ZBE. Puede ser un Ayuntamiento o entidad, ejemplo "Área Metropolitana de XXXXXX"
city_ine	Array con los códigos INE de los municipios que gestiona
affected_labels	Tipo de distintivos medioambientales (etiquetas DGT) de los vehículos medioambientales afectadas
access_conditions	Descripción de las condiciones de acceso a la ZBE
information_url	URL donde se describe información de la ZBE
timetable	Horario de aplicación de la ZBE. Este puede ser diferente para Laborables "L", o Festivos "F"
star_time	Instante previsto de entrada en vigor

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Como ejemplo se muestra la restricción para la ZBE de Madrid Central. En este ejemplo se indica que para las etiquetas de tipo 1, 4 y 2 se aplica una restricción que les impide el acceso a la ZBE de Madrid Central a partir del día 17-10-2021 durante los días laborables (L) y Festivos (F) a lo largo de todo el día.

```
{
    "name": "Madrid Central",
    "city_ine": [28001],
    "affected_labels": [1,4,2],
    "access_conditions": " Relacionados con la identificación de la ZBE es
necesario describir las circunstancias en las que se aplica una
restricción ",
    "information_url": "https://www.ayto.es/infoxxxxx",
    "timetable":[['L',"00:00:00", "23:59:59"], ['F',"00:00:00",
"23:59:59"]],
    "start_time": "2021-10-17T20:58:38Z"
 }
```

3. *Eliminación de una ZBE: Se permitirá el borrado de una ZBE completa o de las restricciones de esa ZBE.*

4. *Consumo de información de ZBE: Se podrá obtener la lista de ZBEs dadas de alta en el sistema o las propiedades y restricciones de una determinada ZBE.*

5. *Consumo de información de ZBE a través de terceros: La información proporcionada por el servicio no solo se proporciona a través de la plataforma DGT3.0. Dada su relevancia a nivel nacional e internacional esta* ***se publicará en el Punto de Acceso Nacional*** *[nap.dgt.es]* ***en formato DATEX II*** *y en formato UVAR [uvarbox.eu] dentro del contexto de LEZ (Low Emission Zones).*

Entrada en vigor

El presente escrito directriz entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(Firmado electrónicamente)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

JORGE ORDAS ALONSO

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I:
Formulario de solicitud conexión con DGT 3.0

Datos del participante			
Nombre entidad			
Dirección entidad			
CIF	……	**Municipio**:.....	CP:.....
Persona de contacto	Nombre: ……		Tel:.....
	email:.....		
Certificado electrónico	**Nombre de la empresa**: …… **Localidad**: …… **País**: ……		
	Contacto responsable de la administración del certificado: **Nombre del contacto**:..... **E-mail del contacto**:.....		
Rango de IPs	**Nombre**:..... **IP/Rango IPs**: ……		
	Nombre:..... **IP/Rango IPs**: ……		
	Nombre:..... **IP/Rango IPs**: ……		
	Nombre:..... **IP/Rango IPs**: ……		
	Nombre:..... **IP/Rango IPs**: ……		

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Comentarios	
Firma y Sello	**Fecha**:.....

Este formulario deber remitirse a *soporte@cmobility30.es* . Cualquier duda en el proceso de alta será atendida a través de la misma dirección de correo.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo II:
Descripción del API de conexión

El envío de los mensajes con los atributos se lleva a cabo mediante un API REST. En la siguiente tabla se muestran los diferentes end-points disponibles:

Endpoint	Método	Descripción
{baseUrl}/v1/zbeattr	POST	Creación o actualización de los atributos de una ZBE. Si la ZBE es nueva, se creará, y su ya existe, se actualizarán sus valores
{baseUrl}/v1/zbeattr	DEL	Borra los atributos de una ZBE. Solo el creador puede eliminarlos.
{baseUrl}/v1/zbeattr/{ine_cod}	GET	Consulta de los atributos de una ZBE.
{baseUrl}/v1/listzbe	GET	Listado de ZBEs disponibles
{baseUrl}/v1/zberestric	POST	Creación o actualización de la información de restrición de una ZBE. Si con nuevos, se creará, y su ya existe, se actualizarán sus valores.
{baseUrl}/v1/zberestric	DEL	Borra los atributos de una restricción ZBE. Solo el creador puede eliminarlos.
{baseUrl}/v1/zberestric/{ine_cod}	GET	Consulta de los datos de una restricción de una ZBE.

Tabla 1: Descripción del API

donde {baseUrl} es:

Entorno Preproducción: https://pre.cmobility30.es/zbe
Entorno Producción: https://cmobility30.es/zbe

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-02 10:35:52 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_6GWHU5VHHTSIWKEWB9FAK2IEONM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Escrito Directriz MOV 2022/09
Campaña de vialidad invernal 2022-2023

Los fenómenos meteorológicos adversos frecuentes en invierno, fundamentalmente nieve y hielo, afectan a las carreteras comprometiendo en numerosas ocasiones las condiciones de vialidad y suponiendo, en muchos casos, un riesgo para la seguridad de los ciudadanos que circulan por ellas.

En estas situaciones, la Dirección General de Tráfico desempeña un papel relevante en coordinación con el resto de órganos de la Administración General del Estado implicados; regulando y gestionando el tráfico con el apoyo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y manteniendo informados a los usuarios sobre las incidencias en las vías que pueden condicionar su circulación.

El objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas de carácter preventivo, reforzar la agilidad y oportunidad de la adopción de medidas operativas, establecer mecanismos eficaces de comunicación entre los interlocutores y difundir la información a los ciudadanos.

En relación con la presente campaña de vialidad invernal, y tras la celebración el pasado 16 de noviembre del Comité Estatal de Coordinación sobre Vialidad Invernal 2022-23, se trasladan las siguientes directrices generales de actuación, dentro del marco de los distintos protocolos a nivel estatal, autonómico o provincial:

1. **PROTOCOLOS.** Por las Jefaturas Provinciales se remitirá a la Subdirección General de la Gestión de Movilidad y Tecnología (por email: sgmovilidad@dgt.es) copia de la última versión actualizada de los protocolos provinciales o regionales que se hayan establecido en su ámbito territorial.

2. **AVISOS METEOROLÓGICOS.** Sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Jefes Provinciales y los Directores de los Centros de Gestión de Tráfico la previsión (a 3 días) de avisos meteorológicos por nieve de la AEMET del ámbito territorial de influencia correspondiente, accesible a través de la página web www.aemet.es.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

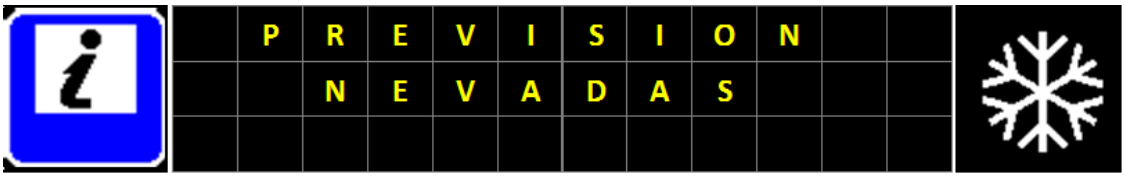
FIRMADO

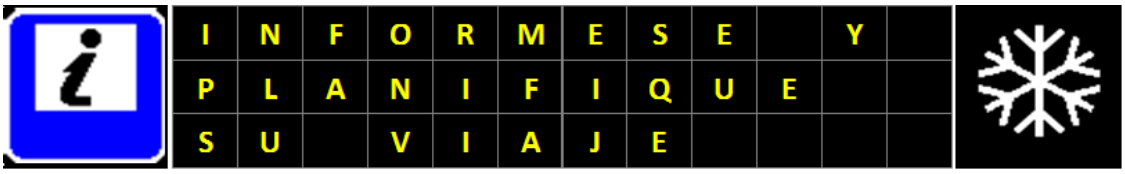
A los efectos de valorar la incidencia de la previsión de nevadas, la aplicación de mapa de movilidad permite obtener la relación de tramos de carretera con cota superior a una determinada a través del acceso http://mapamovilidad.dgt.es

Asimismo, se dará acceso a los Centros de Gestión de Tráfico, a las aplicaciones que la AEMET ponga a nuestra disposición para anticiparnos a eventos climatológicos adversos relacionadas con la vialidad invernal, y para el seguimiento de los distintos episodios.

3. **PREPARACIÓN Y MEDIDAS PREVENTIVAS:** A la recepción del boletín de aviso de la previsión de nevadas en cotas bajas que puedan afectar a la red viaria, se adoptarán las siguientes medidas de información al ciudadano y asociaciones de transportistas:

- Paneles de Mensaje Variable: se señalizará en los Paneles de Mensaje Variable disponibles en las provincias afectadas por alertas por nieve y, en las provincias limítrofes en vías que conecten con aquellas (sólo en el sentido de la circulación hacia la provincia afectada), utilizando mensajes como el siguiente:

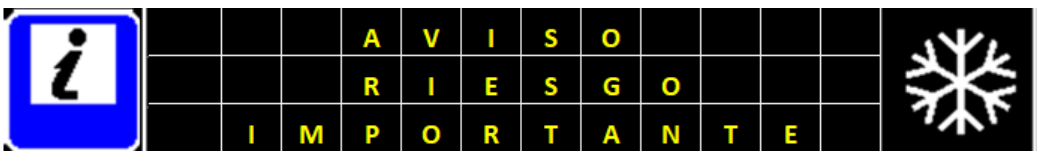




Se realizará seguimiento de la evolución de los pronósticos en cuanto a su nivel de alerta y zonas afectadas varíe actualizando las zonas donde se deben mostrar los mensajes.

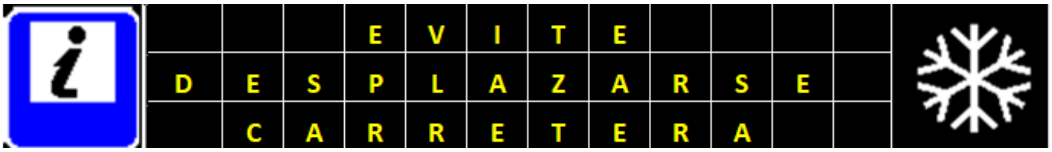
A tal efecto se consultará en http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/avisos y las aplicaciones que AEMET ponga a disposición de los Centros de Gestión de Tráfico).

Durante los periodos de alerta en las zonas afectadas por avisos nivel naranja o rojo y en las situaciones que se indique por las autoridades de protección civil, se recomendará **evitar desplazamientos** utilizando el siguiente mensaje:



JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



- Radio tráfico. A la recepción del aviso, las conexiones del servicio de Radio-Tráfico destacarán la información relativa a la previsión, recomendando la planificación del viaje, elección del modo de transporte o itinerario alternativo, y el uso de neumáticos de invierno o llevar cadenas en el vehículo. Durante los periodos de alerta en las zonas afectadas por avisos nivel naranja o rojo y en las situaciones que se indique por las autoridades de protección civil, se recomendará **evitar desplazamientos.**

- Activación del carrusel en página Web de la DGT. Desde el CGT Centro, se solicitará al administrador de contenidos de la página web la activación del carrusel con el boletín de "Carreteras afectadas por hielo y nieve. Última actualización"

- Redes sociales: A la recepción del aviso, se intensificarán los mensajes de recomendación y se divulgará la previsión sobre zonas en alerta.

- Comunicación a Asociaciones de transporte de carretera: Desde Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología se dará traslado de las notas de prensa e indicaciones a las Asociaciones de empresas de transporte por carretera de ámbito nacional, siendo recomendable que se proceda de la misma forma en el ámbito autonómico de las zonas afectadas por las alertas.

4. **REFUERZO DE PERSONAL Y OTROS MEDIOS.** Los responsables de los CGT a la recepción del aviso revisará los turnos de personal del CGT planificados, dimensionando los refuerzos que en su caso fueran necesarios para la mejor gestión de los episodios. Estos refuerzos serán comunicados a la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología.

   Se contará igualmente con los medios personales y materiales de los contratos del ámbito del Centro de Gestión, en particular se valorará la utilización de paneles y cámaras móviles.

5. **COMUNICACIÓN INTERNA**. Ante avisos de nevadas en un área importante, por la severidad de los avisos de alerta o por la especial incidencia en vías de alta capacidad la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración y seguimiento con las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas y Centros de Gestión de Tráfico para reforzar la coordinación y actualización de las medidas operativas previstas.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Se utilizará un canal de chat entre Jefes Provinciales Coordinadores, Directores de Centros de Gestión de Tráfico y Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, para la comunicación de aquellas incidencias de hielo y nieve con nivel amarillo, rojo y negro, exclusivamente en redes de alta capacidad o incidencia especialmente relevantes.

6. **COMUNICACIÓN DE FASES.** Los Centros de Gestión de Tráfico deberán comunicar a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, a través del CGT Centro -por correo electrónico a la dirección cgtmad@dgt.es - las distintas fases; alerta, preemergencia y emergencia que se vayan activando del protocolo territorial correspondiente, para lo cual habrá de incluir en la lista de distribución de los protocolos territoriales del CGT y de su Director. Esta información se difundirá por SMS a la lista de incidencias definida.

7. **PARTICIPACIÓN EN LOS COMITÉS EJECUTIVOS**. Se fomentará dentro de las distintas fases operativas de los protocolos la convocatoria de los comités ejecutivos contenidos en los planes como el órgano más adecuado para la toma de decisiones tanto preventivas como operativas, asegurando la presencia del Jefe Provincial de Tráfico, o en quien el delegue, así como el apoyo del Director del CGT en caso de ser requerido.

8. **DISPONIBILIDAD.** Desde el momento en el que se establezca la fase de alerta, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión de Tráfico, con los Jefes Provinciales limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, preparar y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia , plan de señalización, dotación y ubicación de medios,...).

   En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador, del Director del Centro de Gestión de Tráfico y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de sgmovilidad@dgt.es).

   Además el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe Provincial Coordinador y con Director del CGT. Este reportará cualquier incidencia reseñable a la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología y solicitará, en su caso, las actuaciones precisas.

   En caso de pasar a la fase de preemergencia y emergencia, el Jefe/a Provincial afectado y el Director del CGT quedarán en situación de disponibilidad total y permanente. En caso de ausencia, deberán dejar designada la persona que asumirá sus funciones, comunicándoselo al Jefe Coordinador y Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología, respectivamente.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

9. **PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS SOBRE RESTRICCIONES AL TRÁFICO**. En la toma de decisiones en el establecimiento de restricciones en toda la red y especialmente en la **red de alta capacidad o con elevado tráfico,** deberá primar siempre la prevención y se tendrán en cuenta las siguientes pautas:

    - Las restricciones a los vehículos pesados se tomarán con suficiente antelación.

    - Especialmente en la franja horaria de tarde y noche, ante previsiones de nevada importantes, se deberá valorar la conveniencia de la realización de cortes preventivos totales o parciales con suficiente antelación.

    - Idealmente deberán establecerse en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido y/o en los parkings de vialidad invernal o áreas de servicio con capacidad para el embolsado de vehículos.

    - En la medida de lo posible se procurará planificar junto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil los puntos de desvío y embolsamiento en áreas de servicio o zonas que cuenten con servicios básicos (cafetería, servicios públicos, etc.) para proporcionar avituallamiento y refugio.

    - Se procurará que todas las decisiones sobre restricciones de tráfico se tomen de común acuerdo entre los responsables de carreteras, los agentes de tráfico y del Centro de Gestión de Tráfico, pero si esto no fuera posible, por ausencia de algunos de ellos o por discrepancia, prevalecerá el criterio del que esté más próximo al lugar de la intervención.

    - La propuesta de decisión de levantar la restricción o el corte de circulación en un tramo se llevará a cabo cuando desaparezca el riesgo. Esta propuesta será elevada, de manera consensuada, por los responsables de carreteras y los agentes de tráfico al responsable del Centro de Gestión de Tráfico, que se limitará a comprobar si existe alguna circunstancia que pueda obligar al mantenimiento de la restricción.

      En función de la evolución prevista se podrá levantar la medida, o permitir la circulación de convoyes controlados de vehículos

    - Los Centros de Gestión de Tráfico podrán mantener la aplicación de la restricción como medida de apoyo a restricciones adoptadas en otros tramos del itinerario.

    - En el seno de los comités ejecutivos se recabará la colaboración para materializar los cierres preventivos del personal de conservación y explotación de los titulares

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

de las vías así como, en su caso, de las unidades de seguridad ciudadana de la Guardia Civil, si se estimara necesario.

- El establecimiento de las restricciones circulación podrá ser realizado mediante señalización variable o medidas de balizamiento gestionadas desde el Centro de Gestión de Tráfico. A tal efecto, se procederá como establece **la *Instrucción 20/TV-109 "Señalización y control del establecimiento de desvíos y cierres automatizados con equipamiento ITS por condiciones de meteorología adversa*. Nivel amarillo/rojo nevadas."** Los desvíos automatizados operativos en esta campaña figuran en el anexo I.

- Se desaconseja, como norma general, el establecimiento de niveles rojos (uso de cadenas) por lo complejo de su gestión y control.

- Se prestará especial atención a las necesidades de apoyo de restricciones ya adoptadas en otros tramos del itinerario de la red viaria mediante el establecimiento de restricciones a las condiciones normales de circulación en zonas no afectadas directamente por las condiciones meteorológicas adversas. Estas se tomarán por los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico, en coordinación con los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, comunicándoselo al responsable de carreteras del sector dónde se vayan a aplicar las restricciones a la circulación.

- A los efectos de este punto, se entiende por responsable del Centro de gestión de Tráfico, el Director del Centro de Gestión de Tráfico, y en el caso de no estar presente en el centro, el Jefe de explotación u operador responsable en el correspondiente turno.

10. COORDINACIÓN ENTRE PROVINCIAS LIMÍTROFES. Se reforzará la coordinación operativa de las Jefaturas Provinciales de Tráfico limítrofes para las vías de la red de alta capacidad que discurran por ambas, en especial aquellas en las que el límite provincial sea una zona de montaña o afectada por nieve de manera recurrente (AP-66 León-Asturias, A-6 Madrid-Segovia-Ávila-Valladolid, A-1 Madrid-Segovia , A-52 Zamora-Orense, A-67 Palencia-Cantabria, A-23 Castellón-Teruel, A-92 Granada- Almería, etc.), poniendo en común, revisando y actualizando, cuando sea necesario, tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, planes de señalización, desvíos de larga distancia , disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo continua comunicación con CGT.

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

11. **COORDINACIÓN CON LOS ORGANOS COMPETENTES EN MATERIA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO EN COMUNIDADES AUTÓNOMAS DONDE SE HAYAN TRANSFERIDO COMPETENCIAS SOBRE GESTIÓN DEL TRÁFICO.** Se reforzará la coordinación operativa entre los Centros de Gestión de Tráfico para las vías de la red de alta capacidad que discurran por ambas comunidades autónomas, en especial aquellas en las que el límite provincial sea una zona de montaña o afectada por nieve de manera recurrente.

    Esta coordinación comprenderá la recíproca información sobre la situación de carreteras, adopción de restricciones a la circulación y evolución prevista. Igualmente se prestará especial atención a las necesidades de apoyo en la adopción de restricciones.

    Se planificarán e intercambiará previamente la información sobre los puntos para el embolsamiento que sirvan de apoyo mutuo en caso de establecimiento de restricciones.

12. **SISTEMA DE INCIDENCIAS LINCE**. Resulta fundamental vigilar y enfatizar, en todas las fases, a los distintos actores implicados, la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, en su sistema de información de incidencias LINCE, de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas, de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: Radio tráfico, página web de la DGT, Twitter , teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico (ej. Google, Waze, Tomtom, etc) que toman información del ***Punto nacional de información de tráfico y movilidad (https://nap.dgt.es/).***

Las fuentes básicas de información de LINCE serán:

- La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- El personal de los Centros de Gestión de Tráfico.
- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que transmitirá directamente las incidencias relacionadas a LINCE desde su sistema de información.
- Los titulares de la vía, sociedades concesionarias y empresas de conservación y explotación (a través de la aplicación IGLÚ).

Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el Centro Operativo de Tráfico (COTA) debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

En situación de temporal de nieve o hielo, se deberá introducir desde el momento que se produzca, cualquier tipo de restricción de circulación en todas las carreteras de la red nacional (excluidas Cataluña y País Vasco).

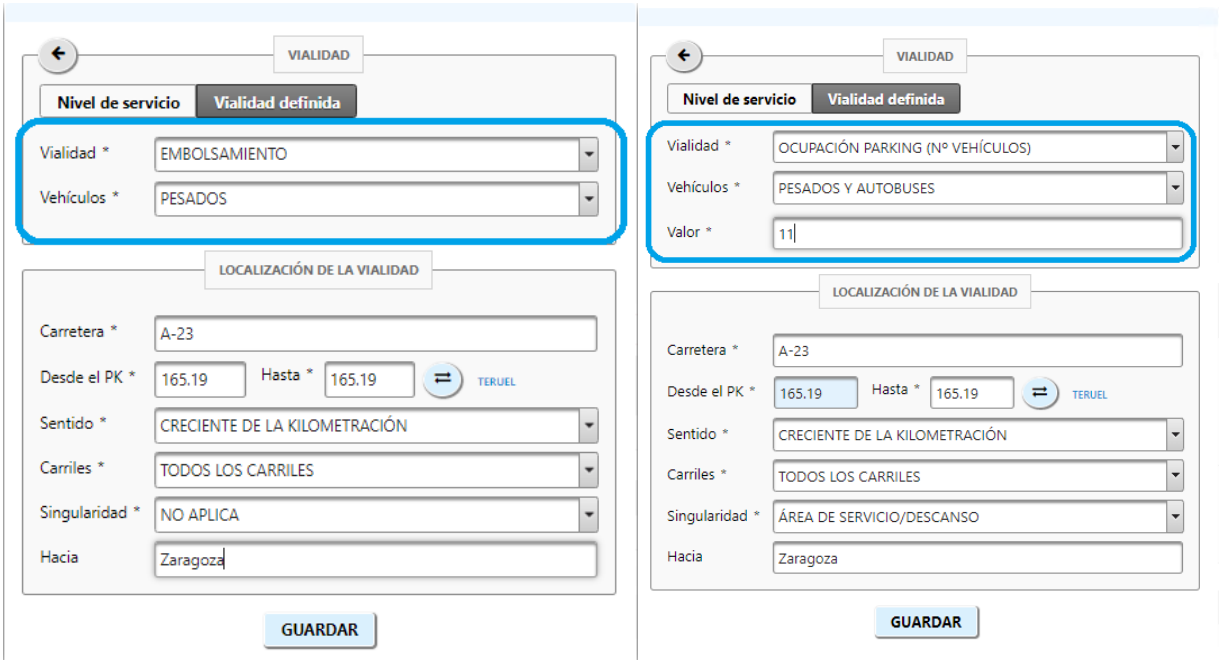
JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En una misma vía, aunque las incidencias afecten a más de una provincia, si suponen la misma vialidad se introducirán como un único tramo, alineados con la idea de que la gestión de la vialidad invernal debe ser global y traspasar los límites provinciales para ajustarse de un mejor modo a la realidad que pretende reflejar.

Los agentes de COTA y los Centros de Gestión de Tráfico registrarán y mantendrán actualizados en LINCE 3 los embolsamientos que se establezcan y lugar/es donde se embolsan los vehículos afectados, con el grado de ocupación de los mismos y, en su caso, también los vehículos que, debido al estado de la calzada, hubieran quedados bloqueados en esta.

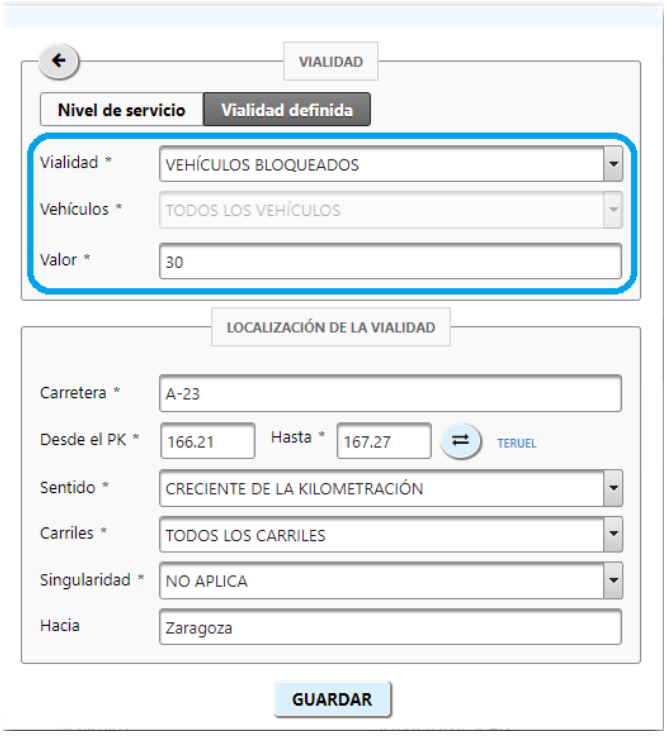
Para llevar a cabo lo anterior, se registrará, dentro de un suceso "*nevada*" que corresponda, la vialidad "EMBOLSAMIENTO" en el punto donde se haga el desvío de los vehículos indicando en su campo "*Vehículos*", el tipo o tipos de vehículos embolsados. A continuación se añadirá el lugar donde se lleva a cabo dicho embolsamiento, añadiendo al mismo suceso la vialidad "OCUPACIÓN PARKING (Nº DE VEHÍCULOS)" especificando, si ello fuera posible, en su campo "*Vehículos*" el tipo de plazas que ocupan y luego el número de vehículos embolsados en ese tipo de plazas en el campo "*valor*".



Cuando se hubieran quedado vehículos bloqueados en la calzada se añadirá al suceso "*nevada*" la vialidad "VEHÍCULOS BLOQUEADOS", indicando en su campo "*valor*" el número de vehículos afectados.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Asimismo, si la situación lo requiriera, se trasladarán al CGT por los medios habilitados, las necesidades de asistencia (mantas, víveres, etc). El Centro de Gestión de Tráfico canalizará esta información conforme establezcan los protocolos o indicaciones recibidas.

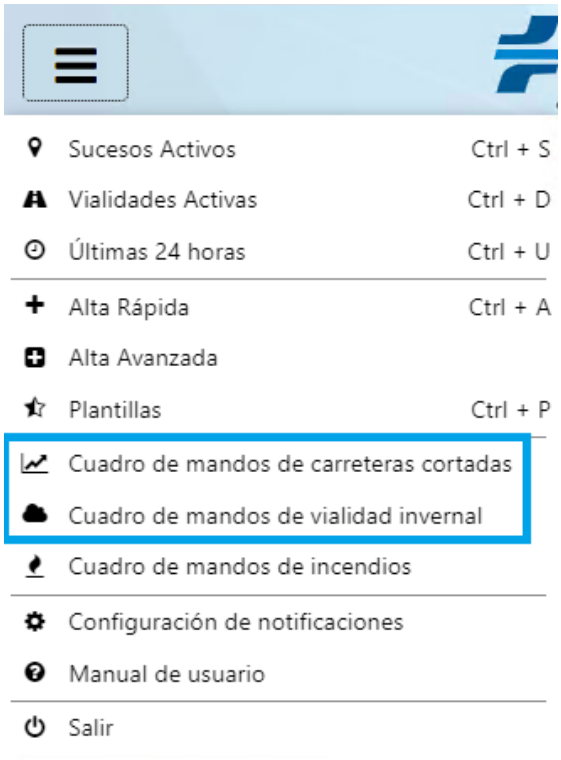
En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE3 con la realidad, los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

13. **CUADROS DE MANDO.** Al objeto de evitar inconsistencias, la comunicación externa sobre incidencias y estado de la circulación difundida por representantes de la DGT (Jefes Provinciales, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o Subdirección general de Gestión de la Movilidad) debe basarse exclusivamente en la información consolidada de los cuadros de mando de las aplicaciones corporativas:

    - **Cuadro de mando de carreteras cortadas o de vialidad invernal (en la aplicación LINCE3),** accesibles desde el menú principal ≡ situado en la parte superior izquierda.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Como resultado se obtendrá una tabla con el siguiente formato en la que se podrán apreciar las incidencias a nivel de carretera.

CARRETERAS AFECTADAS POR HIELO, NIEVE Y VENTISCAS

COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO VÍA	CARRETERA	TITULAR	PK INI	PK FIN	SENTIDO	LOCALIZACION	HACIA	EVENTO METEOROLÓGICO	NIVEL DE SERVICIO	VIALIDAD(ES)
ARAGÓN	HUESCA	OTRAS	A-139	Serv. Prov. Obras Públicas, Urb. y Transportes de Huesca (DGA)	70.0	72.0	AMBOS SENTIDOS	BENASQUE		NEVADA	ROJO	PROHIBIDO CAMIONES Y ARTICULADOS, PROHIBIDO AUTOBUSES, OBLIGATORIO CADENAS O NEUMÁTICOS DE INVIERNO
ARAGÓN	HUESCA	OTRAS	A-176	Serv. Prov. Obras Públicas, Urb. y Transportes de Huesca (DGA)	30.0	31.0	CRECIENTE DE LA KILOMETRACIÓN	ANSÓ		HIELO	AMARILLO	PAVIMENTO DESLIZANTE, PROHIBIDO CAMIONES Y ARTICULADOS

- **Estado de las vías y carreteras afectadas: accesible en la página web:**

https://www.dgt.es/conoce-el-estado-del-trafico/informacion-e-incidencias-de-trafico/

(Firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I



ÁREAS DE EMBOLSAMIENTO AUTOMATIZADAS PARA CAMIONES					
CENTRO DE GESTIÓN	CARRETERA	LOCALIZACIÓN		POBLACIÓN	PROVINCIA
		P.K.	Sentido		
CGT LEVANTE	A-3	296.5	Creciente	El Rebollar	Valencia
		296.5	Decreciente	El Rebollar	Valencia
	A-31	52	Creciente	La Gineta	Albacete
		191	Decreciente	Villena	Alicante
	A-35	11.5	Creciente	Font Figuera	Valencia
CGT MADRID	A-1	44.1	Creciente	El Molar	Madrid
	A-2	75.7	Creciente	Torija	Guadalajara
		135.3	Creciente	Alcolea	
		135.3	Decreciente	Alcolea	
	A-3	77	Creciente	Belinchón	Cuenca
		168	Decreciente	Honrubia	
		242	Decreciente	Minglanilla	
	A-4	56.7	Creciente	Ocaña	Toledo
		98	Creciente	Tembleque	
		172.8	Decreciente	Manzanares	Ciudad Real
	AP-6	42.5	Creciente	Villalba	Madrid
CGT NOROESTE-CANTÁBRICO	A-52	129	Decreciente	A Gudiña	Ourense
		160	Creciente	Verín	
		193	Decreciente	Xinzo Limia	
CGT NORTE	A-1	116.5	Creciente	Boceguillas	Segovia
	A-6	124	Creciente	Arévalo	Ávila
		326	Creciente	Astorga	León
		419	Creciente	Vega de Valcarce	

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

PUNTOS DE DESVÍO AUTOMATIZADOS					
CENTRO DE GESTIÓN	CARRETERA	LOCALIZACIÓN		POBLACIÓN	PROVINCIA
		P.K.	Sentido		
CGT PIRINEOS -VALLE DEL EBRO	A-2	167	Decreciente	Arcos de Jalón	Soria
		237	Decreciente	Pol.Ind. Mediavega (Calatayud)	Zaragoza
		271.2	Creciente	La Almunia	
	A-23	71	Creciente	Venta del Aire	Teruel
		202	Creciente	Calamocha	Teruel
		232	Decreciente	Área Paniza	Zaragoza
CGT SURESTE	A-44	59	Creciente	A.S El Oasis	Jaén
		97.2	Creciente	Venta la Nava	Granada
	A-45	124	Decreciente	Casabermeja	Málaga
	A-92	239	Creciente	Albolote	Granada
		286.6	Decreciente	El Mirador	
	AP-46	4	Decreciente	Antequera	Málaga
CGT SUROESTE	-				

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-12-02 14:41:04 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_KOC6F72MB435HFAPR9E3GTMSWPO9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

MOV

Escrito Directriz SGGMT 2022/05
Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación. Campaña 2022.

Con la llegada de las altas temperaturas y la disminución de precipitaciones durante la época estival, se incrementa el riesgo de incendios forestales. Para alertar a los ciudadanos sobre esta situación y llamar a la responsabilidad de toda la población en la prevención de los incendios forestales se pone en marcha la "Campaña de prevención de incendios forestales", que implica la movilización de importantes medios humanos y materiales, resultando imprescindible la colaboración de todos las Administraciones y agentes implicados.

Dicha colaboración puede ser tanto preventiva como operativa, participando la Dirección General de Tráfico (DGT) en ambas, dentro de sus competencias recogidas en los Artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el resto de normativa de aplicación.

La existencia de una incidencia asociada a incendio forestal puede requerir la activación de medidas de regulación y gestión del tráfico en función del impacto que tenga sobre la movilidad, con la implicación directa de la Dirección General de Tráfico en coordinación con el resto de Administraciones implicadas y, en particular, con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, resultando de gran relevancia la difusión de la información en materia de afección a la circulación para el conjunto de usuarios de las vías.

Es objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas preventivas, operativas y en materia de comunicación.

Resulta fundamental supervisar y reforzar con los distintos actores implicados **la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, a través de medios telemáticos (LINCE), de las decisiones operativas de corte y/o restricciones**

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-16 09:33:43 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ESHVQI4V5HYGCCS479EL5PENB4C5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

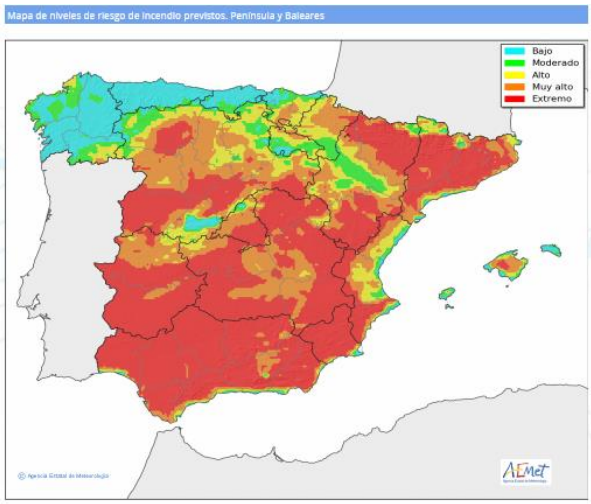
FIRMADO

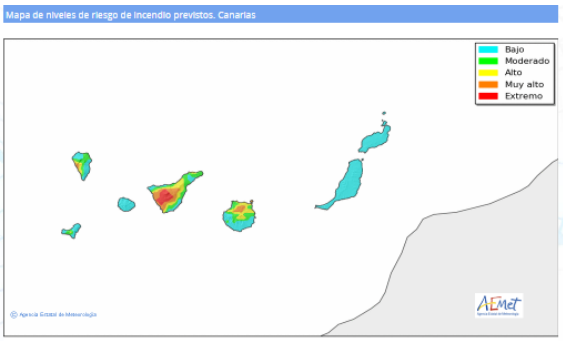
aplicadas, de cara a disponer de información sobre el estado de la red e informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: radio tráfico, página web de la DGT, Twitter, teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico (ej. Google, waze, etc) que toman información del Punto de Acceso Nacional de Información de tráfico (NAP). A tenor de lo anterior, cualquier circunstancia que provoque alguna afección sobre la vialidad deberá conllevar el alta inmediata en sistema LINCE, velándose por su actualización y normalización.

En relación con la presente Campaña de prevención de incendios forestales 2022, y tras la celebración el 13 de junio del Comité Estatal de Coordinación de Incendios Forestales, se trasladan las siguientes directrices generales de actuación:

A.- Actuaciones en materia preventiva

1.- De manera complementaria a las indicaciones que se pudieran dirigir por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología relativas a señalización en Campaña de prevención de incidencias forestales, y sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Centros de Gestión del Tráfico la información existente relativa a incendios forestales en la página de la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior en lo relativo a mapa de previsión de riesgo de incendios y resúmenes de incidencias registradas durante las últimas 24 horas.



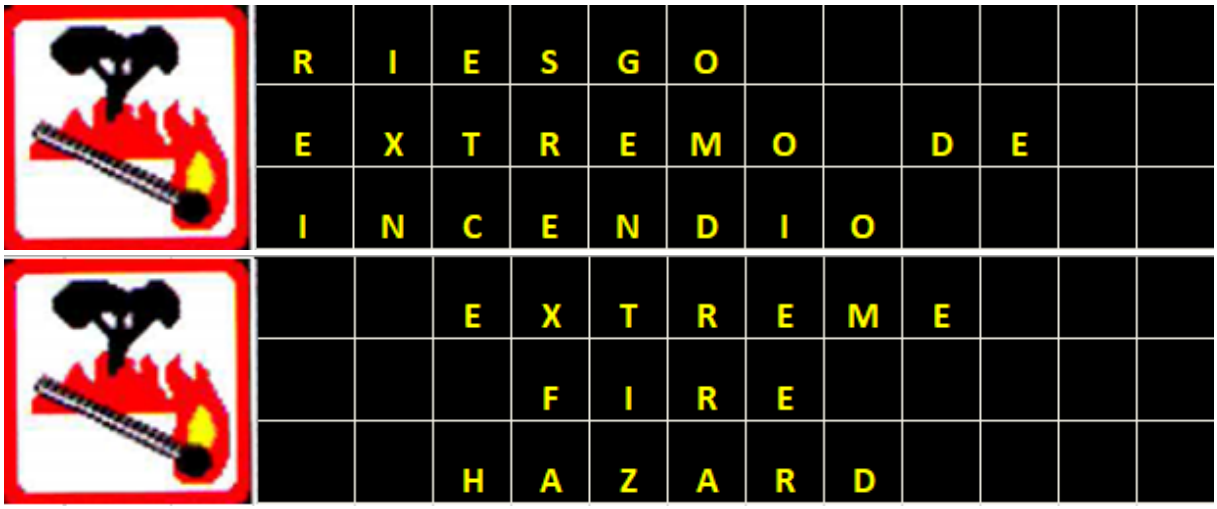


2.- En relación con el punto anterior, se prestará especial atención desde los Centros de Gestión de Tráfico al despliegue de señalización en Paneles de Mensaje Variable

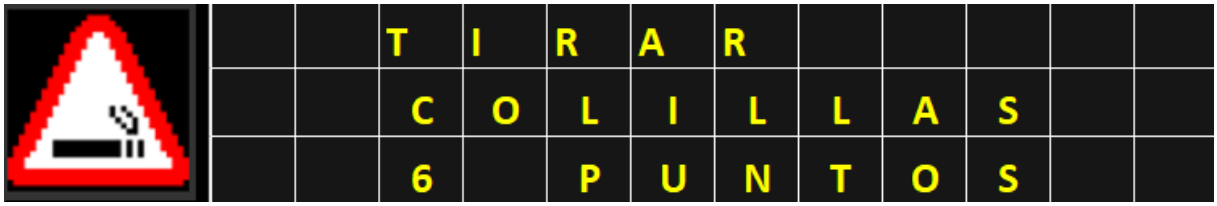
JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-16 09:33:43 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ESHVQI4V5HYGCCS479EL5PENB4C5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

durante los periodos en que se mantenga la alerta de riesgo extremo **en nivel rojo o naranja**.



(Opcional con texto en inglés).



3.- De manera complementaria, y en entornos especialmente sensibles o de especial riesgo, por parte del Director del Centro de Gestión se establecerán planes de señalización específicos en ámbitos concretos temporales o espaciales que aborden posibles factores de riesgo desencadenantes de incendios forestales, dando cuenta a la Subdirección de Gestión del Tráfico y Movilidad, el Jefe Provincial de las provincias afectadas y al Jefe Provincial Coordinador de la Zona.

B.- Actuaciones en materia operativa

1.- Si se observara por el circuito de cámaras CCTV operadas por los Centros de Gestión del Tráfico cualquier incidencia que pudiera devenir en un incendio forestal (humos en mediana o zonas próximas a las vías) se procederá a dar aviso de la misma al 112, a la ATGC y a la empresa de mantenimiento integral de la vía, realizándose un posterior seguimiento de las actuaciones desarrolladas sin perjuicio de las posibles actuaciones complementarias protocolizadas.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-16 09:33:43 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: . OIP_ESHVQI4V5HYGCCS479EL5PENB4C5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

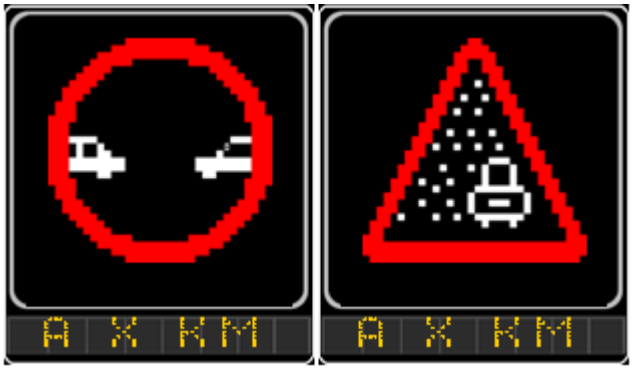
2.- Ante la existencia de incendios forestales que pudieran implicar la necesidad de actuaciones en el ámbito de la movilidad, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Se desarrollarán actuaciones bajos los principios de prevención y seguridad, prestando especial atención a la posible afección a la red de alta capacidad.

- En caso de necesidad, se valorará el establecimiento de cortes preventivos en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido. También podrán establecerse restricciones para vehículos pesados con posibilidad de desvío a áreas de servicio con capacidades de embolsamiento.

3.- En caso de que la incidencia pudiera provocar una disminución de la visibilidad, dentro del ámbito de aplicación con Paneles de Mensaje Variable, se procederá a informar de la misma a los usuarios de la vía a través de los Paneles de Señalización Variable.





JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-16 09:33:43 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ESHVQI4V5HYGCCS479EL5PENB4C5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.- En caso de especial gravedad, esta señalización podrá ser reforzada por los elementos de señalización variables portátiles existentes en el ámbito de los diferentes contratos de los Centros de Gestión del Tráfico. Igualmente se valorará el despliegue de cámaras móviles y movilización de medios aéreos de apoyo a la regulación (helicópteros y RPAS).

5.- Se reforzará la coordinación operativa con las Jefaturas Provinciales de Tráfico de las provincias limítrofes en las posibles zonas de afección de incendios forestales, poniendo en común, revisando y actualizando los tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, habilitación de vías de evacuación, desvíos de larga distancia, planes de señalización, disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo una continua comunicación con el Centro de Gestión de Tráfico.

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

6.- En caso de incidencias que afecten a la red de alta capacidad o episodios de especial relevancia ó gravedad, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión del Tráfico, con los Jefes Provinciales de provincias limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, prever y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia, habilitación de vías de evacuación, plan de señalización, dotación y ubicación de medios de señalización,...)

Además, mantendrá contacto con el Jefe Provincial Coordinador y con el Director del CGT quien reportará a Subdirección General de Gestion de la Movilidad y Tecnología cualquier incidencia reseñable y solicitará en su caso, la colaboración que sea precisa.

En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador, del Director del Centro de Gestión de Tráfico y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de la dirección de correo sgmovilidad@dgt.es).

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-16 09:33:43 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ESHVQI4V5HYGCCS479EL5PENB4C5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

7- Ante la existencia de incendios forestales de severidad significativa o entornos especialmente sensibles, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración sobre la afección a las vías y seguimiento, contando en las mismas con la presencia de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico.

8 - Se tendrán en cuenta las previsiones contempladas en la Resolución de 18 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022, respecto a las exenciones a vehículos destinados a labores de extinción de incendios cuando vayan a prestar este servicio y a la distribución de combustibles a bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios.

C. Aspectos Clave.-

En resumen, tanto en la fase preventiva como en la fase operativa se han de tener muy en cuenta estos elementos esenciales:

- **INFORMACIÓN EN LINCE**.- En todo momento se mantendrá actualizado el estado de la circulación dando de alta, actualizando y dando de baja, cuando ha cesado, las incidencias mediante el sistema de información LINCE, única base de datos de la DGT sobre el estado de las carreteras y única información divulgable al exterior a través de los medios del Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico.
  Las incidencias serán dadas de alta en LINCE por los medios automáticos de alimentación o por:
  - La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).
  - El personal de los Centros de Gestión de Tráfico (CGT).

  Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el COTA debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-16 09:33:43 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ESHVQI4V5HYGCCS479EL5PENB4C5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, el Jefe Provincial de Tráfico y los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito provincial bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

- **ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS CON LA MÁXIMA ANTICIPACIÓN TEMPORAL Y ESPACIAL**.- Los desvíos, embolsamientos de vehículos y cortes de carreteras para evitar el acceso a zonas de riesgo, son las herramientas de gestión de la circulación existentes para minimizar las consecuencias sobre el tráfico de un incidente forestal y deberán tomarse con la suficiente anticipación temporal y espacial para garantizar la seguridad vial y la seguridad de los ocupantes de los vehículos en las inmediaciones de zonas afectadas. La máxima que ha de guiar estos trabajos es la prevención de situaciones de riesgo por circulación permitida en zonas afectadas o que se pueden ver afectadas en un corto espacio de tiempo.
- **MÁXIMA INFORMACIÓN A LOS CIUDADANOS, A TRAVÉS DE LOS CANALES ESTABLECIDOS, Y ESPECIALMENTE EN LOS PANELES DE MENSAJE VARIABLE**, para materializar las medidas preventivas y correctivas que se establezcan en la carretera, informando con anticipación suficiente de la zona afectada para que los conductores puedan utilizar itinerarios alternativos o de desvío que minimicen los efectos de la incidencia sobre la circulación.
- **MÁXIMA COORDINACIÓN** entre los actores implicados de manera que se garanticen los principios de prevención y seguridad enunciados, que son la base de la actuación de la DGT.

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Firmado electrónicamente

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-16 09:33:43 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ESHVQI4V5HYGCCS479EL5PENB4C5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MOV

Escrito Directriz MOV 2022/04
Asunto: *Distribución de funciones y tareas de los Centros de Gestión de Tráfico*

1. FINALIDAD Y NECESIDAD

El Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior atribuye a la Subdirección General de la Movilidad y Tecnología (SGGMT en adelante) de la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante) las funciones de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, el suministro información sobre el estado del tráfico en tiempo real e incidencias, así como la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte (ITS en adelante), funciones que la misma ejerce, a través de los Centros de Gestión de Tráfico (CGT en adelante).

Los CGT desarrollan las mencionadas funciones con el objetivo de mantener un adecuado nivel de fluidez y seguridad en la circulación de usuarios por carretera, teniendo por ello la consideración de servicio esencial.

Por otra parte, la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo del 7 de julio de 2010 por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera recoge, entre sus ámbitos prioritarios, la utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos.

Los Reglamentos Delegados (UE) nº 886/2013 y 2015/962 de la citada Directiva 2010/40/UE disponen, como acción necesaria para lograr dicho objetivo, la obligación de crear un Punto de Acceso Nacional (NAP en adelante) donde esté accesible para proveedores de servicios, ciudadanos y administraciones, toda la información de tráfico en tiempo real proveniente de distintas fuentes.

Por tanto, conforme a todo lo anterior, los CGT como unidades que prestan un servicio esencial, serán encargadas de cumplir lo dispuesto en la Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real.

En orden a que los CGT puedan desarrollar correctamente el servicio mencionado en el párrafo anterior y con los estándares de calidad exigidos en la citada normativa de la Unión

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV:. OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Europea, la SGGMT ha puesto en marcha una estrategia que tiene como fin la modernización y optimización del uso y explotación de los ITS y sistemas de información de tráfico.

Dentro de esta estrategia de modernización y optimización, se ha aprobado ya la Instrucción 20/TV-118 de la DGT, sobre Funciones de los Centros de Gestión de Tráfico detallando las funciones y tareas que han realizar estos centros, reforzando con ello su labor en la correcta prestación de los servicios relacionados con el suministro de la información de tráfico en tiempo real al NAP

Conviene, pues ahora, hacer un reparto de estas funciones y tareas de los CGT entre su personal y medios, garantizando en todo momento que el uso y explotación de ITS y sistemas de información cumplan con los requerimientos exigidos para el NAP y prestación de un servicio esencial.

Este Escrito establece un marco general para la distribución de funciones y tareas de los CGT, sin perjuicio de que, para atender necesidades o peculiaridades concretas de algún centro, el Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología pueda establecer alguna alteración de la misma.

2. DISTRIBUCIÓN DE FUNCIONES Y TAREAS ENTRE EL PERSONAL Y MEDIOS

Para el ejercicio de las funciones y tareas descritas en la Instrucción 20/TV-118 y correcto suministro de información al NAP, los CGT contarán con al menos, el personal propio y medios especializados en materia de gestión de tráfico provistos a través de contratos relacionados con los CGT que describen a continuación.

2.1 FUNCIONES Y TAREAS DE PERSONAL PROPIO

El personal propio de la DGT considerado para este Escrito Directriz será:

- Jefes de explotación
- Operadores de CGT

En el anexo I se describen las funciones del CGT en las que participarán, detallando las tareas que desempeñarán dentro de cada una.

2.2 FUNCIONES Y TAREAS A REALIZAR POR OTROS MEDIOS

En el anexo II se detallan las tareas que serían susceptibles de realización por los medios que puedan ser aportados por empresas adjudicatarias de contratos relacionados con los CGT, cuyo objetivo sea la prestación de servicios relacionados con la conservación, adecuación y

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

explotación de las instalaciones ITS, así como la elaboración de estudios e informes de tráfico y seguridad vial.

Las tareas cuya realización corresponde a medios aportados por las empresas consideradas se clasifican, según su naturaleza en tareas de:

- Explotación de sistemas de información y equipamiento ITS
- Mantenimiento del equipamiento ITS
- Estudios e informes en materia de tráfico y seguridad vial

3. ORGANIZACIÓN DEL PERSONAL PROPIO DE LA DGT

Debido a que se trata de desempeñar funciones esenciales y cumplir con la obligación de suministrar información de tráfico en tiempo real al NAP, las tareas a realizar para cada función por el personal propio de la DGT deberán ser desarrolladas presencialmente, desde las dependencias de algún CGT.

A estos efectos, se establecerá una coordinación entre los distintos centros garantizando que, en cualquier momento, siempre habrá al menos uno de ellos que disponga de personal propio presente con capacidad de realizar o supervisar las tareas de otro centro que, en algún momento determinado o por la configuración del mismo, no pueda contar con personal propio presente en el mismo.

De manera complementaria a lo dispuesto en el anexo I, cuando surja la necesidad de realizar alguna tarea no contemplada en el mismo, pero sea de naturaleza similar, el Director de un CGT podrá hacer una asignación de la misma entre su personal propio, siempre y cuando sea ello sea necesario para el desarrollo de las funciones del CGT.

4. ORGANIZACIÓN DE OTROS MEDIOS Y COORDINACIÓN CON PERSONAL PROPIO

Las empresas adjudicatarias de contratos relacionados con los CGT serán las responsables de organizar los medios que aporten para la realización de las funciones y tareas establecidas en el anexo II que, en todo caso lo harán conforme a lo establecido en los pliegos de contratación correspondientes.

No obstante, en orden a que exista una correcta coordinación entre el personal propio de la DGT y los medios que las empresas adjudicatarias aporten, especialmente cuando se trate de tareas de explotación de sistemas de información y equipamiento ITS, en los pliegos de contratación se exigirá que la empresa adjudicataria garantice la existencia de un coordinador para cada turno.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Este coordinador de turno será el encargado de mantener una comunicación directa con el personal propio de DGT para el intercambio de necesidades específicas relativas a la prestación del servicio en cada momento.

5. ENTRADA EN VIGOR

Este escrito directriz entrará en vigor al día siguiente de su firma y será el Subdirector General el que determinará la incorporación progresiva de los CGT a las previsiones de este ED.

Asimismo, la SGGMT solicitará a los directores de cada CGT, cuando así lo estime conveniente y con la frecuencia oportuna, información sobre las acciones que estén llevando a cabo para cumplir con lo dispuesto en este Escrito Directriz.

(Firmado electrónicamente)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

JORGE ORDÁS ALONSO

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I. FUNCIONES Y TAREAS DEL PERSONAL PROPIO DE LA DGT

1.- JEFES DE EXPLOTACIÓN

Función nº 1.- Gestión de las vialidades creadas por los sucesos en carretera a través de la aplicación de gestión de incidencias que proceda
• Revisión previa de las vialidades del evento, acciones y regulación de las previsiones introducidas desde algún sistema integrado • Recepción de autorizaciones, informes o avisos del órgano competente que contienen previsiones que han de ser introducidas manualmente • Introducción de los datos para alta avanzada de previsiones a introducir manualmente (creación de previsiones manuales), incluyendo regulación y acciones • Creación si procede, de la plantilla para acontecimientos sin previsión • Supervisión de la gestión de todos los sucesos, comunicando al coordinador de turno de la empresa adjudicataria correspondiente, las necesidades específicas que al respecto surjan en cada momento para una correcta prestación del servicio • Seguimiento del vuelo de los helicópteros y gestión de las incidencias que comuniquen
Función nº 2.- Difusión de la información de tráfico
• Difusión de la información de tráfico (texto, imágenes y vídeo) en redes sociales • Supervisión de la difusión de toda la información de tráfico proporciona por PMV, comunicando necesidades específicas que surjan, al coordinador de turno de la empresa adjudicataria correspondiente, siguiendo en todo caso los protocolos de coordinación que se establezcan para el desarrollo de esta función • Atención del 011 para difusión de información de tráfico, cuando proceda y otras consultas telefónicas de los ciudadanos sobre incidencias en carretera, cuando el protocolo de coordinación con la empresa adjudicataria del contrato de explotación así lo establezca • Atención a medios para informar sobre incidencias en tiempo real, cuando ello no suponga emisión en directo
Función nº 3.- Información de incidencias de tráfico de especial consideración en tiempo real a directivos de la DGT y demás autoridades.
• Envío del mensaje y cuadros de mando a través del medio acordado cuando corresponda
Función nº 4.- Mejoras sobre la infraestructura o propuestas de instalaciones de nuevo equipamiento
• Apoyo al Director en el estudio de la red para detección de lugares en los que existan problemas de seguridad vial o fluidez de tráfico, así como en el análisis de solicitudes

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: . OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

procedentes de terceros o JPT • Apoyo al Director en la elaboración de propuesta de actuaciones
Función nº 5.- Coordinación con ayuntamientos y comunidades autónomas para la gestión del tráfico en acceso a ciudades y otros lugares de afluencia masiva
• Participación en el análisis de los patrones de movilidad y situación de la seguridad vial en la zona • Apoyo al Director en la definición de las actuaciones y medidas a implementar • Apoyo al Director en la elaboración de los planes de explotación
Función nº 6.- Instalación de paneles móviles y aforadores y recogida de datos
• Apoyo al Director en los trabajos de planificación de los lugares donde procede la instalación de los equipos ITS móviles
Función nº 7.- Mantenimiento de equipos ITS
• Apoyo al Director del CGT en la supervisión y seguimiento de las tareas encomendadas a empresas adjudicatarias de contratos del CGT • Seguimiento y supervisión de todos los partes de averías y auditoría del histórico de averías, así como alta de las averías que ellos detecten
Función nº 9.- Elaboración de cuadros de mando de indicadores de movilidad, estudios e informes
• Petición de datos de siniestralidad necesarios para el estudio a JPT u Observatorio, según corresponda
Función nº 10.- Asistencia técnica a Jefaturas Provinciales en gestión, regulación de tráfico y en medidas sobra la infraestructura
• Recepción de la petición hecha por la JPT • Apoyo al Director en la evaluación de los parámetros e indicadores de tráfico que se precisan o, en su caso, sean de interés para una reunión • Asistencia a la reunión o grupo de trabajo, si se estima oportuno
Función 11.- Explotación de los datos obtenidos a partir de equipos ITS para atender peticiones de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y entidades judiciales
• Recepción de la petición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o entidades judiciales o tributarias conforme al procedimiento establecido. • Comprobación de que constan todos los datos necesarios para procesar dicha solicitud • Supervisión de la extracción de los datos

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: . OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

• Elaboración de respuesta y envío al Director del CGT para su firma cuando, según el protocolo establecido, se deba responder mediante un oficio • Envío o aviso para recogida a la entidad policial o judicial solicitante
Función 12.- Tramitación de solicitudes específicas de información para terceros
• Apoyo al Director en la definición de informe a obtener • Elaboración de la respuesta, conforme a los criterios finalmente establecidos por el Director del CGT y envío a la entidad solicitante
Función nº 13.- Elaboración y seguimiento coordinado de medidas de regulación y gestión de tráfico dentro de los protocolos de actuación de otros organismos
• Revisión de informe con lo ocurrido en el último periodo o edición del hecho en cuestión • Apoyo al Director en la elaboración de la propuesta de actuaciones, medidas de regulación y señalización. • Participación en simulacros • Programación del protocolo y planes de señalización que corresponda en el SCADA (tarea ejecutada en el marco de las funciones 1 y 2 sobre LINCE y SCADA) • Creación de las plantillas que correspondan en LINCE para seguimiento en la aplicación de gestión de incidencias (tarea ejecutada según lo dispuesto para la función 1, sobre LINCE) • Actualización o seguimiento de la actualización de las medidas de regulación y gestión del tráfico programadas en LINCE y SCADA durante el desarrollo del fenómeno o suceso, según el protocolo de coordinación establecido con los medios aportados en el marco de un contrato de explotación (tarea ejecutada en marco de las funciones 1 y 2, de LINCE y SCADA) • Apoyo al Director en la elaboración de informe final con el desarrollo de las incidencias y las medidas de regulación y gestión de tráfico implementadas
Función nº 14.- Medidas especiales de regulación para operaciones de tráfico y otros eventos de especial relevancia
• Revisión del informe con lo ocurrido en el último período o edición del evento en cuestión. • Apoyo al Director para la elaboración de la propuesta de medidas de regulación y planificación de las mismas. • Creación de las previsiones correspondientes a las medidas de regulación establecidas en LINCE (tarea ejecutada en el marco de la función 1) • Actualización o seguimiento de la actualización de las medidas de regulación y gestión del tráfico programadas en LINCE y SCADA durante el desarrollo del fenómeno o suceso,

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

según el protocolo de coordinación establecido con los medios aportados en el marco de un contrato de explotación (tarea ejecutada en el marco de las funciones 1 y 2, LINCE y SCADA) • Apoyo al Director en la elaboración de informe final con el desarrollo de las incidencias y las medidas de regulación y gestión de tráfico implementadas
Función nº 16.- Elaboración de la resolución anual de medidas especiales de circulación y otras resoluciones de carácter puntual
• Recepción de propuestas concretas de los Jefes Provinciales de Tráfico sobre restricciones o habilitaciones temporales al margen de la Resolución anual y apoyo al Director en su valoración y elaboración de la respuesta que proceda • Apoyo al Director del CGT para elaborar la consulta a realizar a los JPT para la resolución anual y, posteriormente revisar la respuesta y consolidar una propuesta para su envío a la SGGMT
Función nº 17.- Tramitación de obras y eventos
• Apoyo al Director para establecer la relación de carreteras, períodos y horarios por carretera en los que se puede realizar obras genéricas para su publicación en la página web de la DGT • Supervisión de la tramitación de comunicaciones de obras e informes de incidencias para eventos deportivos y otros eventos de carácter tradicional • Apoyo al Director del CGT en la expedición y firma de la IRT para envío al interesado o informe de afección de la circulación para envío a la JPT que se lo haya solicitado.
Función nº 18.- Funciones de organización y gestión del CGT
• Gestión de incidencias de los equipos de SIRDEE existentes en el CGT • Elaboración de turnos de trabajo y propuesta de servicios mínimos. • Gestión de vacaciones y ausencias del personal funcionario adscrito al CGT. • Registro de entrada y salida vía geiser, correo electrónico corporativo, fax. • Supervisión de la atención telefónica hecha por medios aportados en el marco de un contrato de explotación del CGT, conforme a lo dispuesto en los protocolos de coordinación con estos medios correspondiente • Supervisión de las anotaciones en el libro de incidencias
Función nº 19.- Coordinación técnica con centros de conservación del titular de la vía gestionados directamente o a través de sociedades concesionarias y con otros centros de emergencias
• Recepción de peticiones de acceso a equipos ITS de la DGT

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

• Coordinación entre centros en caso de incidencias • Validación de las propuestas de incidencias en LINCE (tarea ejecutada en el marco de la función nº 1)

2.- OPERADORES DE CGT

Función nº 1.- Gestión de las vialidades creadas por los sucesos en carretera a través de la aplicación de gestión de incidencias que proceda
• Revisión previa de las vialidades del evento, acciones y regulación de las previsiones introducidas desde algún sistema integrado • Recepción de autorizaciones, informes o avisos del órgano competente que contienen previsiones que han de ser introducidas manualmente • Introducción de los datos para alta avanzada de previsiones a introducir manualmente (creación de previsiones manuales), incluyendo regulación y acciones • Creación si procede, de la plantilla para acontecimientos sin previsión • Supervisión de la gestión de todos los sucesos, comunicando al coordinador de turno de la empresa adjudicataria correspondiente, las necesidades específicas que al respecto surjan en cada momento para una correcta prestación del servicio • Seguimiento del vuelo de los helicópteros y gestión de las incidencias que comuniquen
Función nº 2.- Difusión de la información de tráfico
• Difusión de la información de tráfico (texto, imágenes y vídeo) en redes sociales • Supervisión de la difusión de toda la información de tráfico proporciona por PMV, comunicando necesidades específicas que surjan, al coordinador de turno de la empresa adjudicataria correspondiente, siguiendo en todo caso los protocolos de coordinación que se establezcan para el desarrollo de esta función • Atención del 011 para difusión de información de tráfico, cuando proceda y otras consultas telefónicas de los ciudadanos sobre incidencias en carretera, cuando el protocolo de coordinación con la empresa adjudicataria del contrato de explotación así lo establezca • Atención a medios para informar sobre incidencias en tiempo real, cuando ello no suponga emisión en directo
Función nº 3.- Información de incidencias de tráfico de especial consideración en tiempo real a directivos de la DGT y demás autoridades
Envío del mensaje y cuadros de mando a través del medio acordado cuando corresponda

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Función nº 7.- Mantenimiento de equipos ITS
• Seguimiento y supervisión de todos los partes de averías y auditoría del histórico de averías, así como alta de las averías que ellos detecten
Función 11.- Explotación de los datos obtenidos a partir de equipos ITS para atender peticiones de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y entidades judiciales
• Recepción de la petición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o entidades judiciales o tributarias conforme al procedimiento establecido • Comprobación de que constan todos los datos necesarios para procesar dicha solicitud (diligencia, matrículas, período de tiempo, carretera y punto kilométrico) • Supervisión de la extracción de los datos • Elaboración de respuesta y envío al Director del CGT para su firma cuando, según el protocolo establecido, se deba responder mediante un oficio • Envío o aviso para recogida a la entidad policial o judicial solicitante
Función nº 13.- Elaboración y seguimiento coordinado de medidas de regulación y gestión de tráfico dentro de los protocolos de actuación de otros organismos
• Programación del protocolo y planes de señalización que corresponda en el SCADA (tarea ejecutada en el marco de las funciones 1 y 2 sobre LINCE y SCADA) • Creación de las plantillas que correspondan en LINCE para seguimiento en la aplicación de gestión de incidencias (tarea ejecutada según lo dispuesto para la función 1, sobre LINCE) • Actualización o seguimiento de la actualización de las medidas de regulación y gestión del tráfico programadas en LINCE y SCADA durante el desarrollo del fenómeno o suceso, según el protocolo de coordinación establecido con los medios aportados en el marco de un contrato de explotación (tarea ejecutada en marco de las funciones 1 y 2, de LINCE y SCADA)
Función nº 14.- Medidas especiales de regulación para operaciones de tráfico y otros eventos de especial relevancia
• Creación de las previsiones correspondientes a las medidas de regulación establecidas en LINCE (tarea ejecutada en marco de la función 1) • Actualización o seguimiento de la actualización de las medidas de regulación y gestión del tráfico programadas en LINCE y SCADA durante el desarrollo del fenómeno o suceso, según el protocolo de coordinación establecido con los medios aportados en el marco de un contrato de explotación (tarea ejecutada en el marco de las funciones 1 y 2, LINCE y SCADA)

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: . OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Función nº 17.- Tramitación de obras y eventos
• Supervisión de la tramitación de comunicaciones de obras e informes de incidencias para eventos deportivos y otros eventos de carácter tradicional • Apoyo al Director del CGT en la expedición y firma de la IRT para envío al interesado o informe de afección de la circulación para envío a la JPT que se lo haya solicitado.
Función nº 18.- Funciones de organización y gestión del CGT
• Registro de entrada y salida vía geiser, correo electrónico corporativo, fax. • Supervisión de la atención telefónica hecha por medios aportados en el marco de un contrato de explotación del CGT, conforme a lo dispuesto en los protocolos de coordinación con estos medios correspondiente • Supervisión de las anotaciones en el libro de incidencias
Función nº 19.- Coordinación técnica con centros de conservación del titular de la vía gestionados directamente o a través de sociedades concesionarias y con otros centros de emergencias
• Validación de las propuestas de incidencias en LINCE (tarea ejecutada en el marco de la función nº 1)

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO II. FUNCIONES Y TAREAS A REALIZAR POR OTROS MEDIOS

1.- FUNCIONES Y TAREAS RELATIVAS A LA EXPLOTACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y EQUIPAMIENTO ITS

Función nº 1.- Gestión de las vialidades creadas por los sucesos en carretera a través de la aplicación de gestión de incidencias correspondiente
• Monitorización de las previsiones de LINCE y actualización, confirmando el inicio de vialidades, modificaciones según desarrollo de la mismas y finalización cuando proceda • Monitorización del tráfico para detección incidencias no previstas • Generación de alta rápida LINCE, seguimiento de las vialidades de incidencias no previstas para su actualización y finalización cuando proceda • Completar la información propuesta en el caso de sucesos sin previsión que vienen de otros sistemas integrados, según proceda • Acometer las acciones y regulación previstas en el manual de procedimiento y directrices establecidas por el coordinador de turno
Función nº 2.- Difusión de la información de tráfico
• Señalización manual usando el SCADA, de los PMV tanto fijos como móviles, de los sucesos registrados en LINCE, según lo previsto en los manuales de procedimiento correspondiente y directrices establecidas por el coordinador de turno de la empresa adjudicataria de un contrato de explotación de CGT • Señalización automática a través del SCADA de los PMV tanto fijos como móviles, para facilitar información sobre tiempos de recorrido, previsiones de eventos, información de campañas u otros sucesos relevantes
Función nº 3.- Información de incidencias de tráfico de especial consideración en tiempo real a directivos de la DGT y demás autoridades.
Envío de mensajes sobre acontecimientos a través de los medios acordados, conforme a protocolo de coordinación con el personal propio de la DGT correspondiente.
Función nº 6.- Instalación de paneles móviles, aforadores y recogida de datos
• Recogida de sus datos intensidad, velocidad e información señalizada • Comprobación del funcionamiento rutinario de los equipos ITS móviles
Función nº 7.- Mantenimiento de equipos ITS

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

• Comprobación continua y en tiempo real del funcionamiento de los equipos, anotación de averías, reparaciones y calibraciones. • Comprobación de los estándares de calidad establecidos para las bases de datos centralizadas que almacenen las imágenes de las cámaras de circuitos cerrados de televisión (CCTV en adelante), datos de los detectores de matrículas (LPR en adelante), datos de detectores de vehículos y velocidad (ETD en adelante), datos de las meteorológicas (SEVAC en adelante). • Altas de partes de averías.
Función nº 9.- Elaboración de cuadros de mando de indicadores de movilidad, estudios e informes
• Extracción de datos de la base de datos correspondiente para el cálculo de los indicadores de movilidad establecidos por la SGGMT.
Función nº 10.- Asistencia técnica a jefaturas provinciales en gestión y regulación de tráfico y medidas sobre la infraestructura
• Extracción de los datos de tráfico
Función 11.- Explotación de los datos de movilidad obtenidos a partir del equipo ITS para atender peticiones de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y entidades judiciales
• Extracción de los datos
Función nº 12.- Tramitación de solicitudes específicas de información para terceros
• Extracción de los datos a partir de las bases de datos correspondientes.
Función nº 13.- Elaboración y seguimiento coordinado de medidas de regulación y gestión de tráfico dentro de los protocolos de actuación de otros organismos
• Seguimiento de la actualización de las medidas de regulación y gestión del tráfico programadas en LINCE y SCADA durante el desarrollo del fenómeno o suceso, según el protocolo de coordinación establecido con los medios aportados en el marco de un contrato de explotación (tarea ejecutada en el marco de las funciones 1 y 2, LINCE y SCADA)
Función nº 14.- Medidas especiales de regulación para operaciones de tráfico y otros eventos de especial relevancia
• Actualización de las medidas de regulación y gestión del tráfico programadas en LINCE y SCADA durante el desarrollo del fenómeno o suceso, según el protocolo de coordinación establecido con los medios aportados en el marco de un contrato de explotación (Tarea ejecutada en el marco de las funciones 1 y 2)

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Función nº 18.- Funciones de organización y gestión del CGT
• Atención telefónica, conforme a protocolo de coordinación con el personal propio de la DGT correspondiente • Anotaciones en libro de incidencias (órdenes)

2.- FUNCIONES Y TAREAS RELATIVAS AL MANTENIMIENTO DEL EQUIPAMIENTO ITS

Función nº 6.- Instalación de paneles móviles y aforadores y recogida de datos
• Instalación de aforos y paneles móviles • Comprobación del funcionamiento rutinario de los equipos ITS móviles
Función nº 7.- Mantenimiento de equipos ITS
• Salidas y visitas a las instalaciones en carretera • Conservación sistemática del equipamiento en carretera, obra civil, suministro eléctrico y equipamiento e instalaciones dentro del CGT. • Operativa diario de mantenimiento y limpieza de punto de información durante la Operación Paso del Estrecho. • Actualización de planos e inventario en IMAN • Comunicación de las obras propias a través de TRAZA y RENO para la obtención de la instrucción de regulación de tráfico (IRT en adelante) • Alta del parte de averías y gestión de las mismas hasta su resolución

3.- FUNCIONES Y TAREAS RELATIVAS A ESTUDIOS E INFORMES EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Función nº 2.- Difusión de la información de tráfico
• Elaboración de notas informativas
Función nº 4.- Mejoras sobre la infraestructura o propuestas de instalaciones de nuevo equipamiento
• Evaluación de la ubicación de los equipos conforme a los criterios de los planes ITS • Estudio individualizado del problema o de la situación. Incluyendo en su caso, simulación y salidas a campo, así como propuestas para carretera interurbana, travesías y zona urbana.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

• Evaluación a corto plazo de la actuación
Función nº 9.- Elaboración de cuadros de mando de indicadores de movilidad, estudios e informes
• Extracción de los datos de siniestralidad necesarios para el estudio, cuando ello sea posible • Cálculo de los indicadores y elaboración de informes
Función nº 10.- Asistencia técnica a Jefaturas Provinciales en gestión, regulación de tráfico y en medidas sobra la infraestructura
• Cálculo de los indicadores y elaboración del informe
Función nº 13.- Elaboración y seguimiento coordinado de medidas de regulación y gestión de tráfico dentro de los protocolos de actuación de otros organismos
• Elaboración de previsiones a partir de los datos del informe de la edición anterior del hecho en cuestión
Función nº 14.- Medidas especiales de regulación para operaciones de tráfico y otros eventos de especial relevancia
• Elaboración de previsiones de movilidad • Análisis de las alternativas evaluando Coste-Beneficio y simulación • Elaboración del dossier informativo correspondiente
Función nº 15.- Planificación de vigilancia con helicóptero y drones
• Elaboración de un informe de accidentalidad por zonas o áreas concretas
Función nº 17.- Tramitación de obras y eventos
• Tramitación de la comunicación de obra para la expedición de la IRT • Tramitación de la solicitud de informe sobre incidencias en las vías de recorridos de eventos deportivos y otros eventos de carácter tradicional

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-06-13 09:55:39 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Este documento es copia del original cuya autenticidad puede ser comprobada mediante el CSV: . OIP_WNPUIIRK7MJ7CXKFN9ELRDBJPDM9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Asunto: *Proceso para la certificación de señales V16 conectadas a DGT 3.0.*

ESCRITO DIRECTRIZ MOV 2022/03

El pasado 17 de Marzo se publicaba el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas. En su disposición final segunda se modifica la señal V-16 del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, consistente en un dispositivo luminoso de preseñalización de peligro, indicando, por una parte, que el dispositivo deberá comunicar su activación, desactivación y posicionamiento al punto de acceso nacional.

El mismo Real Decreto indicaba que el listado de marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con lo dispuesto en el artículo serán publicados en la dirección http://www.dgt.es/v16.

El 10 de diciembre de 2021 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera.

En la actualidad se trabaja en una actualización del Real Decreto 159/2021 para, entre otras cuestiones, incluir nuevas exigencias a las balizas V16 que permitan garantizar la calidad de los productos ofrecidos a los ciudadanos y alinear determinadas cuestiones técnicas con lo dispuesto en el Reglamento ECE 65 de Naciones Unidas. Se espera que dichas modificaciones entren en vigor cuanto antes, a poder ser el 1 de Julio de 2022.

Objeto:

Los tiempos en el diseño de prototipos, así como el deterioro actual de los tiempos en la cadena de suministros y en la provisión de semiconductores, hacen que varios fabricantes de las señales V16 hayan solicitado el establecimiento del protocolo de certificación para poder avanzar en sus productos, aun sabiendo que no podrán ser certificados hasta que las modificaciones del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas se aprueben.

Así, este documento pretende aclarar los procesos mediante los cuales se garantizará que las señales V16 cumplen con la norma en sus características físicas, lumínicas y de conectividad y, de este modo, permitir a los fabricantes de dispositivos, teleoperadoras y

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ62Z2FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

servicios técnicos de homologación avanzar en los procesos que hagan que estos dispositivos conectados sean una realidad, cuanto antes, en nuestras carreteras.

Texto propuesto en la modificación del Real Decreto 159/2021:

Los aspectos técnicos que describen la señal V16, una vez que la modificación del reglamento ha sido sometida a los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública previstos en la Ley 39/2015, y a la consulta en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad, son:

1. Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su carga se encuentra caída sobre la misma.

2. Este dispositivo de color amarillo auto se colocará en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado garantizando su máxima visibilidad.

3. Tendrá las siguientes características:

a) Irradiación: el sistema óptico estará diseñado de forma que la luz cubra un campo de visibilidad horizontal de 360 grados y en vertical un mínimo de ± 8 grados hacia arriba y hacia abajo,

b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0 entre 40 y 700 candelas efectivas, y en los grados +-8 entre 25 y 600 candelas efectivas. En ambos casos dicha intensidad de mantendrá durante al menos 30 minutos.
El tiempo de encendido, "ON time" según se define en el Reglamento CEPE/ONU 65, será como máximo 0,4/frecuencia de destello.
El tiempo de apagado, "OFF time" según se define en el Reglamento CEPE/ONU 65, será como mínimo de 0,1 segundos.
El tiempo entre destellos inmediatamente consecutivos (Δe) para señales luminosas consistentes en grupos de varios destellos será el definido en el Reglamento ECE 65, Anexo 5.

c) Grado de protección IP: al menos será IP54.

d) Estabilidad: el equipo estará diseñado para quedar estable sobre una superficie plana, no desplazándose frente a una corriente de aire que ejerza una presión dinámica de 180 Pa, en la dirección más desfavorable para su estabilidad.

e) Frecuencia de destello: entre 0,8 y 2 Hz.

f) Se garantizará el funcionamiento de la luz a temperaturas de −10 ºC y 50 ºC.

g) Realización de los ensayos: la comprobación de cumplimiento de las características definidas en los párrafos a) hasta f) anteriores se realizará en un laboratorio acreditado de acuerdo a la norma UNE EN-ISO 17025 por la Entidad Nacional de Acreditación (o por cualquier otro Organismo Nacional de Acreditación designado por otro Estado miembro de acuerdo al Reglamento CE n.º 765/2008 y en las condiciones establecidas en el artículo 11 de dicho Reglamento) para el Reglamento CEPE/ONU 65. El laboratorio, si los ensayos son satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, indicando las marcas que la identifiquen en la tulipa del dispositivo. La alimentación del dispositivo será autónoma a través de una pila o batería que deberá garantizar su uso al cabo de 18 meses. Se considerará que los dispositivos que utilicen

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ622FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

una batería recargable y siempre que la carga del mismo se pueda realizar en el propio vehículo cumplen con este requisito.

4. Este dispositivo comunicará, en todo caso, su activación, desactivación y geoposicionamiento, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad. La información sobre la ubicación del vehículo accidentado se enviará cada 100 segundos y dejará de enviarse una vez que se haya remitido la información de desactivación.

5. El coste de las comunicaciones estará incluido en el precio de venta al público y estas se garantizarán durante al menos 12 años.

6. El dispositivo incluirá en el interior de su carcasa todos los elementos necesarios para su operación, incluidos los de comunicaciones, sin depender en ningún caso de elementos externos como aplicaciones de teléfonos móviles u otros similares.

7. El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalizar un accidente, será publicado en la dirección http://www.dgt.es/v16.

8. La fecha de caducidad de servicio, referida al periodo de conectividad incluido con la adquisición de la baliza, deberá figurar tanto en el envase como en el propio dispositivo".

9. Los dispositivos de preseñalización de peligro V-16 estarán destinados exclusivamente a la visibilización del vehículo accidentado y consiguiente remisión a la Dirección General de Tráfico de la ubicación del vehículo accidentado, no pudiendo incorporar funcionalidades adicionales.

10. A fin de garantizar la correspondencia entre los prototipos ensayados, conforme a lo dispuesto en el párrafo g) del apartado 3, de la sección V-16 Dispositivo de preseñalización de peligro del anexo XI, y los dispositivos finalmente fabricados, el fabricante deberá disponer de un certificado de verificación periódica del control de la producción de los dispositivos V-16. Dicho certificado, será emitido por un servicio técnico de la conformidad de la producción designado para el Reglamento CEPE/ONU 65. Los requisitos para verificar la existencia de disposiciones y procedimientos para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción, así como las muestras a ensayar, serán los establecidos para el Reglamento CEPE/ONU 65.

11. Los servicios técnicos designados para la certificación de las señales V-16 deberán comunicar a la Dirección General de Tráfico la relación de aquellos dispositivos que obtengan certificación. Los servicios técnicos designados actuarán como punto de contacto único entre los fabricantes y la Dirección General de Tráfico.

12. En todo caso, el certificado deberá incluir el análisis de la efectividad de las comunicaciones, así como la conectividad de las señales V-16, con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico."

Téngase en cuenta que este texto puede variar en los trámites que aún faltan hasta su aprobación y publicación en el Boletín Oficial del Estado, lo que podría ocasionar variaciones en las exigencias de este tipo de señales pudiendo suponer rediseño o adaptación de los prototipos y necesidad de variación en los procesos de certificación.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ62Z2FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Participantes:

Los actores que participan en el proceso de certificación son:

- Fabricantes de señales V16 conectadas / Solicitantes de la certificación.
- Operadores de servicios celulares de telefonía u otros con capacidades equiparables.
- Equipo técnico de la plataforma de vehículo conectado DGT3.0.
- Subdirección General de Movilidad y Telemática de la Dirección General de Tráfico
- Servicios Técnicos de Homologación (STH): IDIADA, LCOE (por orden alfabético), u otros con capacidades al efecto.

Flujo de trabajo

A continuación se recoge el flujo de trabajo y los actores que intervienen en cada fase del proceso de certificación.



JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ622FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Descripción del proceso TELCO

A continuación de detalla el procedimiento a llevar a cabo entre el fabricante de dispositivos IoT y los Operadores de Telefonía

- Solicitud de conexión a la TELCO por parte del fabricante.
- Prepago de la conexión de la SIM por un periodo de 12+1 años.
- Configuración de APN por la TELCO para el fabricante.
- Pruebas de conexión del dispositivo IoT al APN.
- Presentación de certificados por el fabricante.

El certificado comprende la verificación técnica del producto comercial del cliente frente a la configuración de red disponible en la red móvil del operador en el momento de la prueba. La solicitud deberá contener:

- Solicitante
- Fabricante
- Modelo
- Hardware
- Software
- Tecnología de conexión LPWA

Las pruebas de conexión recogerán los siguientes aspectos:

- Documentos y certificados del módem utilizado
- Pruebas de radio en laboratorio y campo
- Comportamiento de dispositivo (señalización)
- Funcionalidad básica de conectividad
  - Conexión / desconexión
  - Envíos datos
  - Estabilidad de la comunicación en red
- Compatibilidad con plataforma de gestión del operador
- Pruebas específicas del producto (nombre)

El fabricante del dispositivo debe disponer de los siguientes certificados para equipos electrónicos de comunicaciones según la legislación vigente en cada momento y requisitos de calidad:

- Directiva sobre equipos radioeléctricos. Funcionamiento radio (CE RED).
- Informe MPE (Exposición Máxima Permisible)
- Módem GCF.
- ROSH
- Otros certificados aportados por el fabricante

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ6Z2FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Una vez satisfechas las condiciones de conexión de acuerdo al protocolo establecido con la Operadora, esta emitirá el Certificado según el modelo recogido en el ANEXO I

Descripción del proceso DGT3.0

A continuación se detalla el procedimiento a llevar a cabo entre el fabricante de dispositivos IoT y el equipo técnico de la plataforma DGT3.0:

- Solicitar la conexión a la plataforma mediante correo electrónico a la dirección sgmovilidad@dgt.es
- Acceder a la plataforma de gestión del Punto de Acceso Nacional (NAP) mediante certificado digital proporcionado por la plataforma DGT3.0.
- Implementar los protocolos e interfaces descritos en la resolución para el envío de los mensajes generados por la señal V-16.
- Enviar un mensaje de activación y otro de desactivación del dispositivo por cada
- evento.
- Enviar la señal de activación 100 segundos después del encendido físico del
- dispositivo.
- Mantener una frecuencia de envío de mensajes cada 100 segundos durante 30 minutos.
- Proporcionar una precisión inferior a 5 metros en el posicionamiento del dispositivo.
- Realizar correctamente las pruebas de conexión mediante los protocolos A y B descritos en el Anexo I de Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera, utilizando los interfaces y modelos de datos establecidos en la misma

Una vez satisfechas las condiciones de conexión de acuerdo al protocolo establecido con la plataforma DGT3.0, esta emitirá el Certificado según el modelo recogido en el ANEXO II

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ6Z2FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Descripción del proceso por parte de los laboratorios de certificación:

A continuación de detalla el procedimiento a llevar a cabo entre el fabricante de dispositivos IoT y los responsables de los Servicios Técnicos de Homologación:

- Solicitar la certificación formalmente al Servicio Técnico de Homologación (STH) acreditado de acuerdo con la norma ISO 17025 por ENAC para el Reglamento CEPE/ONU 65 (en España a fecha de este escrito directriz: IDIADA V16@idiada.com y LCOE V16@ffii.es). Los STH actuarán como punto de contacto único entre los fabricantes y la Dirección General de Tráfico (DGT).

- Los STH responsables de la certificación de las señales V-16 verificarán con la DGT 3.0 el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, según Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera. Una vez que se haya comprobado este protocolo de comunicación, la DGT remitirá a los STH un certificado de cumplimiento **(Certificación DGT 3.0)** de estos requisitos de comunicación.

- Se deberá presentar certificado de cumplimiento de requisitos en materia de comunicaciones emitido por la compañía teleoperadora. El operador verificará el cumplimiento de los requisitos en materia de comunicaciones según la Resolución y emitirá un certificado de cumplimiento **(Certificación TELCO)** para el STH responsable de la certificación.

- Estos dos certificados, emitidos por la DGT y por la compañía teleoperadora, harán mención al solicitante, marca y tipo de la señal V-16 para que el STH pueda trazar sendos documentos posteriormente en el certificado de cumplimiento final de la señal V-16.

- El STH verificará el cumplimiento de los requisitos del punto 3 de la descripción de características técnicas para la señal V16 del Reglamento (Véase el apartado "*Texto propuesto en la modificación del Real Decreto 159/2021*" de este Escrito Directriz).

  NOTA: Durante los ensayos de medida de Intensidad luminosa, la señal V-16 funcionará en modo real, es decir, con la luz conectada y todas sus señales de geolocalización activadas y comunicando. De esta forma los ensayos de fotometría se medirán de acuerdo con el consumo real en un caso de uso de la señal. De este modo se representará el caso de consumo más desfavorable, ya que los ensayos fotométricos se realizan en el interior y, por lo tanto, el consumo será asimilable a accionar la señal V-16 en lugares de poca cobertura.

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ62Z2FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Las señales V-16 certificadas se fabricarán de modo que se ajusten al tipo certificado. Para verificar que los requisitos del punto 3 de la señal V16. DISPOSITIVO DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO del ANEXO XI (Señales en vehículos) del Real Decreto 2822/1998 (Reglamento General de Vehículos) se cumplen, se llevarán a cabo controles adecuados de la producción. Previamente a la emisión del informe de ensayos y certificado de cumplimiento, el fabricante de la señal V-16 deberá obtener el certificado de conformidad de producción de la UCA (Unidad de Certificación del Automóvil: https://ucanet.es). El fabricante será inspeccionado para la Evaluación Inicial del sistema implantado en la organización para asegurar la fabricación de las señales V-16 de acuerdo con el tipo certificado y la Evaluación de la Conformidad de Producción (COP).

- Finalmente, cuando se hayan finalizado todos los ensayos de la parte del STH, éste emitirá un informe de ensayos y un certificado de cumplimiento de esta señal de acuerdo con el RGV (RD2822/1998). Las marcas que identificarán a la señal V-16 del cumplimiento con esta normativa que deben de ir marcados en la tulipa del dispositivo y se indicará en el certificado. La marca estará compuesta epor el nombre del STH de ensayos seguido del número de informe de ensayos. Este marcaje tiene que ser visible e indeleble.

- Estos certificados se enviarán a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT para que las señales V-16 que hayan cumplido con esta legislación sean publicadas en http://www.dgt.es/v16 conforme lo dispuesto en el Reglamento.

(Firmado electrónicamente)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

JORGE ORDAS ALONSO

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO E INTERESADOS EN EL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE SEÑALES V16 CONECTADAS

JORGE ORDAS ALONSO - 2022-05-23 11:49:30 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_TMZVIVZ6Z2FD72WEN9EJVGF6BVWA en https://www.pap.hacienda.gob.es

ANEXO I
Servicio de comunicaciones móviles corporativas de banda estrecha para internet de las cosas para balizas V-16. Cumplimiento de requisitos en materia de comunicaciones (CERTIFICADO TELCO)

El operador XXXX, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo II de la Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera,

MANIFIESTA

1. Que en fecha _____, la entidad _____ (en adelante, el "Cliente"), con C.I.F._____ y El operador XXX, formalizaron un contrato para la prestación del Servicio de Comunicaciones Móviles Corporativas de Banda Estrecha para Internet de las Cosas para balizas conectadas v16 (en adelante, el "Contrato").

2. Que el alcance del citado Contrato recoge y da cumplimiento a los requisitos que en materia de conectividad han de cumplirse de acuerdo con lo dispuesto en la citada Resolución de 30 de noviembre de 2021, y en concreto:

   2.1 Tecnología de comunicaciones. El servicio de conectividad será prestado bajo el uso de tecnología celular en banda licenciada dentro de los estándares 4G/5G LPWA de 3GPP, garantizando de este modo la permanencia en funcionamiento de dicha tecnología durante el transcurso del Contrato, evitando de este modo la obsolescencia temprana.

   2.2 Gestión, seguridad y privacidad en las comunicaciones. El servicio será prestado por El operador XXX:

   – Bajo un entorno privado y seguro de comunicaciones (APN privado).
   – Sin oportunidad de extracción de la tarjeta SIM del dispositivo.
   – Mediante la provisión automática y desatendida, y ello con objeto de evitar procedimientos de activación intermedios que puedan interferir en el momento de un accidente o avería.
   – Incluyendo una herramienta de gestión de alarmas para el control del fraude por malos usos con posibilidad de bloqueo automático de las comunicaciones.
   – El cliente y el operador XXX ha acordado establecer un plazo de duración en la prestación del servicio de conectividad no inferior a 12 años.

Validación de dispositivo. Con el fin de garantizar los requisitos en materia de validación de los dispositivos se adjuntan como apéndice al presente Anexo los certificados aportados por el fabricante, así como el resultado de las pruebas de laboratorio efectuadas por el operador xxxxxx y el porcentaje de cobertura actual y previsto en la tecnología LPWA seleccionada en el territorio nacional.

En XXXX, a XX de XX del año 20XX

Por el Cliente

Fdo.:

Por el operador XXX

Fdo:

ANEXO II
Pruebas de conexión de los dispositivos V-16 a la plataforma de coche conectado de la Dirección General de Tráfico, DGT3.0

El responsable de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Telemática, de la dirección General de Tráfico , de conformidad con los dispuesto en el Anexo I de la Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera.

MANIFIESTA

- Que en fecha _____, la entidad _____ (en adelante el "Cliente"), con CIF _____ y los responsables de la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico (en adelante "DGT3.0) han llevado a cabo las pruebas descritas en dicha Resolución.

- Que el Cliente ha satisfecho correctamente los siguientes requisitos recogidos en la citada Resolución de 30 de noviembre de 2021, siendo estos los siguientes:

    - Acceder a la plataforma de gestión del Punto de Acceso Nacional (NAP) mediante certificado digital proporcionado por la Dirección General de Tráfico.
    - Implementar los protocolos e interfaces descritos en esta resolución para el envío de los mensajes generados por la señal V-16.
    - Enviar un mensaje de activación y otro de desactivación del dispositivo por cada
    - evento.
    - Enviar la señal de activación 100 segundos después del encendido físico del
    - dispositivo.
    - Mantener una frecuencia de envío de mensajes cada 100 segundos.
    - Proporcionar una precisión inferior a 5 metros en el posicionamiento del dispositivo.

- Que el Cliente ha realizado correctamente las pruebas de conexión mediante los protocolos A y B descritos en el Anexo I de dicha Resolución de 30 de noviembre de 2021, utilizando los interfaces y modelos de datos establecidos en la misma
- Que las pruebas y requisitos anteriormente descritos han sido satisfechos por:

Solicitante:	Versión del Hardware:
Fabricante	Versión del software:
Modelo	Tecnología de conexión LPWA:

Firmado en Madrid, a _____ de _____ de XXXX

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Escrito Directriz MOV 2021/6
Campaña de vialidad invernal 2021-2022

Los fenómenos meteorológicos adversos frecuentes en invierno, fundamentalmente nieve y hielo, afectan a las carreteras comprometiendo en numerosas ocasiones las condiciones de vialidad y suponiendo, en muchos casos, un riesgo para la seguridad de los ciudadanos que circulan por ellas.

En estas situaciones, la Dirección General de Tráfico desempeña un papel relevante en coordinación con el resto de órganos de la Administración General del Estado implicados; regulando y gestionando el tráfico con el apoyo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y manteniendo informados a los usuarios sobre las incidencias en las vías que pueden condicionar su circulación.

El objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas de carácter preventivo, reforzar la agilidad y oportunidad de la adopción de medidas operativas, establecer mecanismos eficaces de comunicación entre los interlocutores y difundir la información a los ciudadanos.

En relación con la presente campaña de vialidad invernal, y tras la celebración el pasado 10 de noviembre del Comité Estatal de Coordinación sobre Vialidad Invernal 2021-2022, se trasladan las siguientes directrices generales de actuación, dentro del marco de los distintos protocolos a nivel estatal, autonómico o provincial:

1. **PROTOCOLOS.** Por las Jefaturas Provinciales se remitirá a la Subdirección General de la Gestión de Movilidad y Tecnología (por email: sgmovilidad@dgt.es) copia de la última versión actualizada de los protocolos provinciales o regionales que se hayan establecido en su ámbito territorial.

2. **AVISOS METEOROLÓGICOS.** Sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Jefes Provinciales y los Directores de los Centros de Gestión de Tráfico la previsión (a 3 días) de avisos meteorológicos por nieve de la AEMET del ámbito territorial de influencia correspondiente, accesible a través de la página web www.aemet.es.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI54I9D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

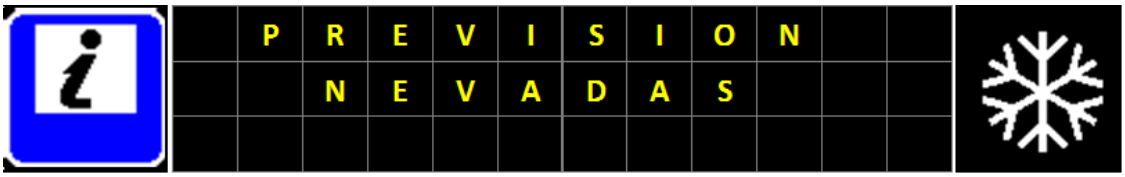
FIRMADO

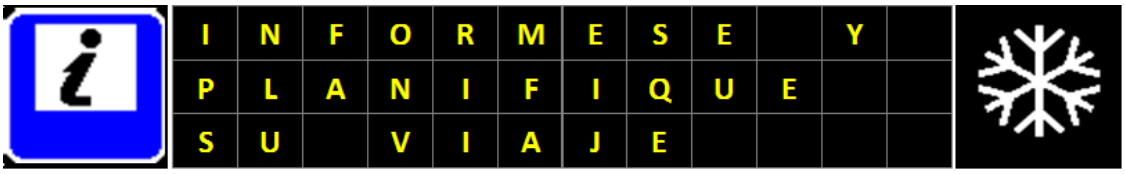
A los efectos de valorar la incidencia de la previsión de nevadas, la aplicación de mapa de movilidad permite obtener la relación de tramos de carretera con cota superior a una determinada a través del acceso http://mapamovilidad.dgt.es

Asimismo, se dará acceso a los Centros de Gestión de Tráfico, a las aplicaciones que la AEMET ponga a nuestra disposición para anticiparnos a eventos climatológicos adversos relacionadas con la vialidad invernal, y para el seguimiento de los distintos episodios.

3. **PREPARACIÓN Y MEDIDAS PREVENTIVAS:** A la recepción del boletín de aviso de la previsión de nevadas en cotas bajas que puedan afectar a la red viaria, se adoptarán las siguientes medidas de información al ciudadano y asociaciones de transportistas:

- Paneles de Mensaje Variable: se señalizará en los Paneles de Mensaje Variable disponibles en las provincias afectadas por alertas por nieve y, en las provincias limítrofes en vías que conecten con aquellas (sólo en el sentido de la circulación hacia la provincia afectada), utilizando mensajes como el siguiente:

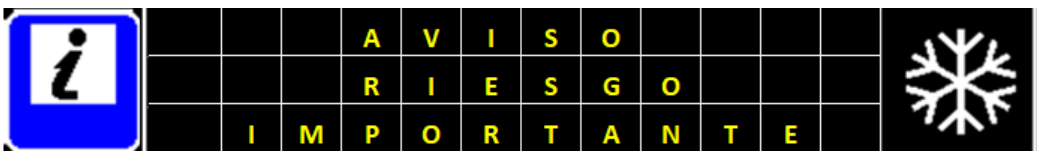




Se realizará seguimiento de la evolución de los pronósticos en cuanto a su nivel de alerta y zonas afectadas varíe actualizando las zonas donde se deben mostrar los mensajes.

A tal efecto se consultará en http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/avisos y las aplicaciones que AEMET ponga a disposición de los Centros de Gestión de Tráfico).

Durante los periodos de alerta en las zonas afectadas por avisos nivel naranja o rojo y en las situaciones que se indique por las autoridades de protección civil, se recomendará **evitar desplazamientos** utilizando el siguiente mensaje:



JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI5419D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



- Radio tráfico. A la recepción del aviso, las conexiones del servicio de Radio-Tráfico destacarán la información relativa a la previsión, recomendando la planificación del viaje, elección del modo de transporte o itinerario alternativo, y el uso de neumáticos de invierno o llevar cadenas en el vehículo. Durante los periodos de alerta en las zonas afectadas por avisos nivel naranja o rojo y en las situaciones que se indique por las autoridades de protección civil, se recomendará **evitar desplazamientos.**

- Activación del carrusel en página Web de la DGT. Desde el CGT Centro, se solicitará al administrador de contenidos de la página web la activación del carrusel con el boletín de "Carreteras afectadas por hielo y nieve. Última actualización"

- Redes sociales: A la recepción del aviso, se intensificarán los mensajes de recomendación y se divulgará la previsión sobre zonas en alerta.

- Comunicación a Asociaciones de transporte de carretera: Desde Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología se dará traslado de las notas de prensa e indicaciones a las Asociaciones de empresas de transporte por carretera de ámbito nacional, siendo recomendable que se proceda de la misma forma en el ámbito autonómico de las zonas afectadas por las alertas.

4. **REFUERZO DE PERSONAL Y OTROS MEDIOS.** Los responsables de los CGT a la recepción del aviso revisará los turnos de personal del CGT planificados, dimensionando los refuerzos que en su caso fueran necesarios para la mejor gestión de los episodios. Estos refuerzos serán comunicados a la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología.

   Se contará igualmente con los medios personales y materiales de los contratos del ámbito del Centro de Gestión, en particular se valorará la utilización de paneles y cámara móviles.

5. **COMUNICACIÓN INTERNA**. Ante avisos de nevadas en un área importante, por la severidad de los avisos de alerta o por la especial incidencia en vías de alta capacidad la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración y seguimiento con las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas y Centros de Gestión de Tráfico para reforzar la coordinación y actualización de las medidas operativas previstas.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI5419D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Se establecerá un canal de chat entre Jefes Provinciales Coordinadores, Directores de Centros de Gestión de Tráfico y Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, para la comunicación de aquellas incidencias de hielo y nieve con nivel amarillo, rojo y negro, exclusivamente en redes de alta capacidad o incidencia especialmente relevantes.

6. **COMUNICACIÓN DE FASES.** Los Centros de Gestión de Tráfico deberán comunicar a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, a través del CGT Centro -por correo electrónico a la dirección cgtmad@dgt.es - las distintas fases; alerta, preemergencia y emergencia que se vayan activando del protocolo territorial correspondiente, para lo cual habrá de incluir en la lista de distribución de los protocolos territoriales del CGT y de su Director. Esta información se difundirá por SMS a la lista de incidencias definida.

7. **PARTICIPACIÓN EN LOS COMITÉS EJECUTIVOS**. Se fomentará dentro de las distintas fases operativas de los protocolos la convocatoria de los comités ejecutivos contenidos en los planes como el órgano más adecuado para la toma de decisiones tanto preventivas como operativas, asegurando la presencia del Jefe Provincial de Tráfico, o en quien el delegue, así como el apoyo del Director del CGT en caso de ser requerido.

8. **DISPONIBILIDAD.** Desde el momento en el que se establezca la fase de alerta, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión de Tráfico, con los Jefes Provinciales limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, preparar y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia , plan de señalización, dotación y ubicación de medios,...).

   En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador, del Director del Centro de Gestión de Tráfico y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de sgmovilidad@dgt.es).

   Además el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe Provincial Coordinador y con Director del CGT. Este reportará cualquier incidencia reseñable a la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología y solicitará, en su caso, las actuaciones precisas.

   En caso de pasar a la fase de preemergencia y emergencia, el Jefe/a Provincial afectado y el Director del CGT quedarán en situación de disponibilidad total y permanente. En caso de ausencia, deberán dejar designada la persona que asumirá sus funciones, comunicándoselo

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI5419D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

al Jefe Coordinador y Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología, respectivamente.

9. **PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS SOBRE RESTRICCIONES AL TRÁFICO**. En la toma de decisiones en el establecimiento de restricciones en toda la red y especialmente en la **red de alta capacidad o con elevado tráfico,** deberá primar siempre la prevención y se tendrán en cuenta las siguientes pautas:

   - Las restricciones a los vehículos pesados se tomarán con suficiente antelación.

   - Especialmente en la franja horaria de tarde y noche, ante previsiones de nevada importantes, se deberá valorar la conveniencia de la realización de cortes preventivos totales o parciales con suficiente antelación.

   - Idealmente deberán establecerse en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido y/o en los parkings de vialidad invernal o áreas de servicio con capacidad para el embolsado de vehículos.

   - En la medida de lo posible se procurará planificar junto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil los puntos de desvío y embolsamiento en áreas de servicio o zonas que cuenten con servicios básicos (cafetería, servicios públicos, etc.) para proporcionar avituallamiento y refugio.

   - Se procurará que todas las decisiones sobre restricciones de tráfico se tomen de común acuerdo entre los responsables de carreteras, los agentes de tráfico y el Centro de Gestión de Tráfico, pero si esto no fuera posible, por ausencia de algunos de ellos o por discrepancia, prevalecerá el criterio del que esté más próximo al lugar de la intervención.

   - La propuesta de decisión de levantar la restricción o el corte de circulación se llevará a cabo cuando desaparezca el riesgo. Esta propuesta será elevada, de manera consensuada, por los responsables de carreteras y los agentes de tráfico al responsable del Centro de Gestión de Tráfico.

     En función de la evolución observada se podrá levantar la medida, o permitir la circulación de convoyes controlados de vehículos

   - Los Centros de Gestión de Tráfico podrán mantener la aplicación de la restricción como medida de apoyo a restricciones adoptadas en otros tramos del itinerario.

   - En el seno de los comités ejecutivos se recabará la colaboración para materializar los cierres preventivos del personal de conservación y explotación de los titulares

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI54I9D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

de las vías así como, en su caso, de las unidades de seguridad ciudadana de la Guardia Civil, si se estimara necesario.

- El establecimiento de las restricciones circulación podrá ser realizado mediante señalización variable o medidas de balizamiento gestionadas desde el Centro de Gestión de Tráfico. A tal efecto, se procederá como establece **la *Instrucción 20/TV-109 "Señalización y control del establecimiento de desvíos y cierres automatizados con equipamiento ITS por condiciones de meteorología adversa*. Nivel amarillo/rojo nevadas."** Los desvíos automatizados operativos en esta campaña figuran en el anexo I.

- Se desaconseja, como norma general, el establecimiento de niveles rojos (uso de cadenas) por lo complejo de su gestión y control.

- Se prestará especial atención a las necesidades de apoyo de restricciones ya adoptadas en otros tramos del itinerario de la red viaria mediante el establecimiento de restricciones a las condiciones normales de circulación en zonas no afectadas directamente por las condiciones meteorológicas adversas. Estas se tomarán por los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico, en coordinación con los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, comunicándoselo al responsable de carreteras del sector dónde se vayan a aplicar las restricciones a la circulación.

10. **COORDINACIÓN ENTRE PROVINCIAS LIMÍTROFES.** Se reforzará la coordinación operativa de las Jefaturas Provinciales de Tráfico limítrofes para las vías de la red de alta capacidad que discurran por ambas, en especial aquellas en las que el límite provincial sea una zona de montaña o afectada por nieve de manera recurrente (AP-66 León-Asturias, A-6 Madrid-Segovia-Ávila-Valladolid, A-1 Madrid-Segovia , A-52 Zamora-Orense, A-67 Palencia-Cantabria, A-23 Castellón-Teruel, A-92 Granada- Almería, etc.), poniendo en común, revisando y actualizando, cuando sea necesario, tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, planes de señalización, desvíos de larga distancia , disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo continua comunicación con CGT.

    Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

11. **COORDINACIÓN CON LOS ORGANOS COMPETENTES EN MATERIA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO EN COMUNIDADES AUTÓNOMAS DONDE SE HAYAN TRANSFERIDO COMPETENCIAS SOBRE GESTIÓN DEL TRÁFICO.** Se reforzará la coordinación operativa entre los Centros de Gestión de Tráfico para las vías de la red de alta capacidad que discurran por ambas comunidades autónomas, en especial aquellas en las que el límite provincial sea una zona de montaña o afectada por nieve de manera recurrente.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI5419D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Esta coordinación comprenderá la recíproca información sobre la situación de carreteras, adopción de restricciones a la circulación y evolución prevista. Igualmente se prestará especial atención a las necesidades de apoyo en la adopción de restricciones.

Se planificarán e intercambiará previamente la información sobre los puntos para el embolsamiento que sirvan de apoyo mutuo en caso de establecimiento de restricciones.

12. **SISTEMA DE INCIDENCIAS LINCE**. Resulta fundamental vigilar y enfatizar, en todas las fases, a los distintos actores implicados, la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, en su sistema de información de incidencias LINCE, de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas, de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: Radio tráfico, página web de la DGT, Twitter , teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico (ej. Google, Waze, Tomtom, etc) que toman información del ***Punto nacional de información de tráfico y movilidad (https://nap.dgt.es/).***

Las fuentes básicas de información de LINCE serán:

- La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- El personal de los Centros de Gestión de Tráfico.
- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que transmitirá directamente las incidencias relacionadas a LINCE desde su sistema de información.
- Los titulares de la vía, sociedades concesionarias y empresas de conservación y explotación (a través de la aplicación IGLÚ).

Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el Centro Operativo de Tráfico (COTA) debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

En situación de temporal de nieve o hielo, se deberá introducir desde el momento que se produzca, cualquier tipo de restricción de circulación en todas las carreteras de la red nacional (excluidas Cataluña y País Vasco).

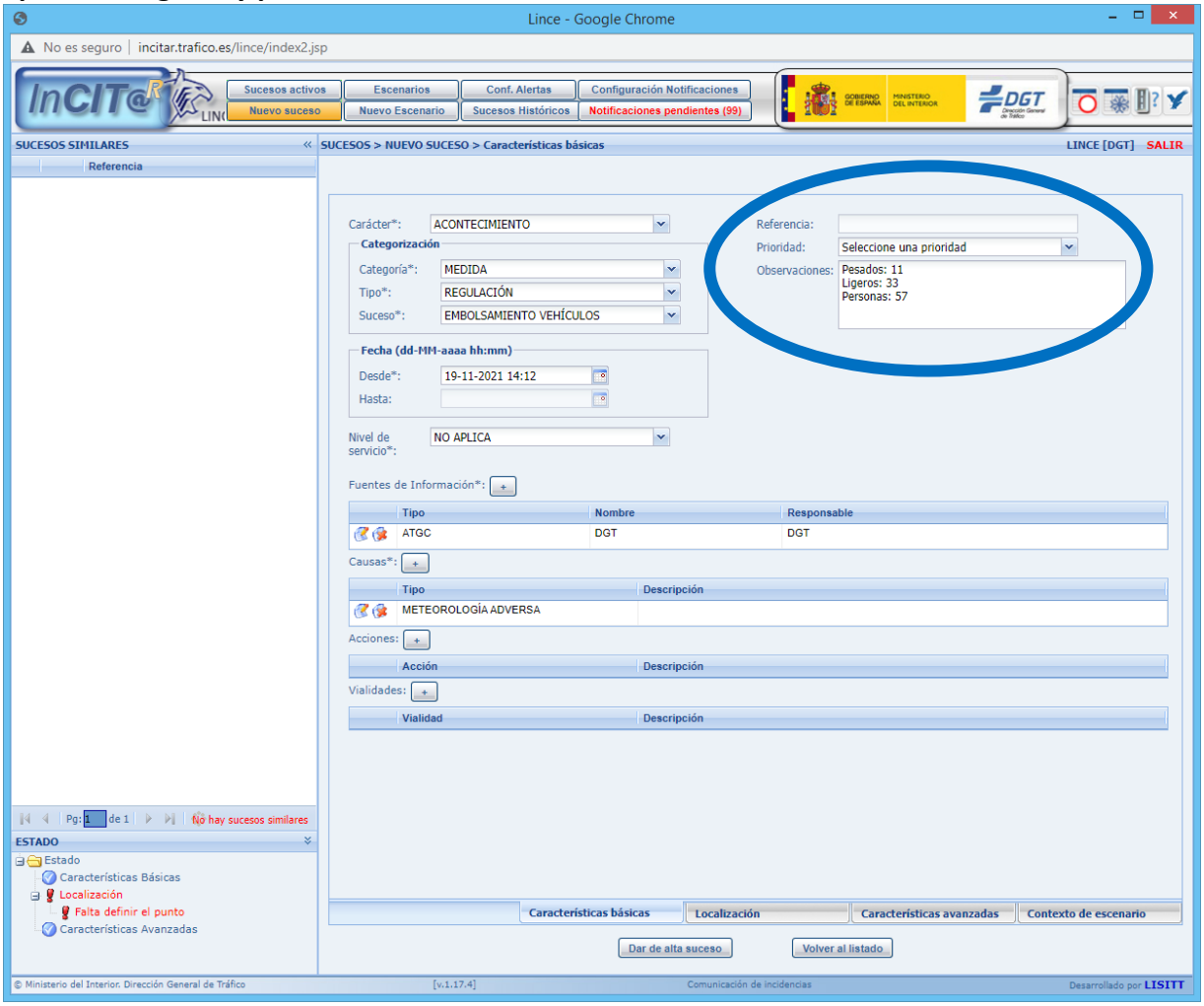
En una misma vía, aunque las incidencias afecten a más de una provincia, si suponen la misma vialidad se introducirán como un único tramo, alineados con la idea de que la gestión de la vialidad invernal debe ser global y traspasar los límites provinciales para ajustarse de un mejor modo a la realidad que pretende reflejar.

El COTA trasladará a LINCE **la información relativa a la situación de los embolsamientos** (localización, número de vehículos embolsados por tipología, número de personas), y en su caso, a las situaciones de bloqueo de vehículos en calzada (localización, número de vehículos

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI5419D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

bloqueados por tipología, número de personas) que haya recibido de los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que se encuentren en el punto. **Se rellenarán las características básicas del embolsamiento incluyendo en las "observaciones" el número de pesados, ligeros y personas.**



Asimismo, si la situación lo requiriera, se trasladarán al CGT por los medios habilitados, las necesidades de asistencia (mantas, víveres, etc). El Centro de Gestión de Tráfico canalizará esta información conforme establezcan los protocolos o indicaciones recibidas.

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

13. **CUADROS DE MANDO.** Al objeto de evitar inconsistencias, la comunicación externa sobre incidencias y estado de la circulación difundida por representantes de la DGT (Jefes Provinciales, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o Subdirección general de Gestión de

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI5419D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

la Movilidad) debe basarse exclusivamente en la información consolidada de los cuadros de mando de las aplicaciones corporativas:

- **Cuadro de mando de carreteras cortadas o de vialidad invernal (en la aplicación LINCE),** accesibles desde los botones  situados en la parte superior derecha de la aplicación LINCE. Una vez situado en el cuadro de mando, se podrá filtrar la información por provincia, comunidad o ámbito del CGT desde el botón  situado en la parte inferior izquierda. Nos presentará el siguiente cuadro para seleccionar la información a mostrar.



Como resultado se obtendrá una tabla con el siguiente formato en la que se podrán apreciar las incidencias a nivel de carretera.

CARRETERAS AFECTADAS POR HIELO, NIEVE Y VENTISCAS

COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO VÍA	CARRETERA	TITULAR	PK INI	PK FIN	SENTIDO	LOCALIZACION	HACIA	EVENTO METEOROLÓGICO	NIVEL DE SERVICIO	VIALIDAD(ES)
ARAGÓN	HUESCA	OTRAS	A-139	Serv. Prov. Obras Públicas, Urb. y Transportes de Huesca (DGA)	70.0	72.0	AMBOS SENTIDOS	BENASQUE		NEVADA	ROJO	PROHIBIDO CAMIONES Y ARTICULADOS, PROHIBIDO AUTOBUSES, OBLIGATORIO CADENAS O NEUMATICOS DE INVIERNO
ARAGÓN	HUESCA	OTRAS	A-176	Serv. Prov. Obras Públicas, Urb. y Transportes de Huesca (DGA)	30.0	31.0	CRECIENTE DE LA KILOMETRACIÓN	ANSÓ		HIELO	AMARILLO	PAVIMENTO DESLIZANTE, PROHIBIDO CAMIONES Y ARTICULADOS

- **Estado de las vías y carreteras afectadas: accesible en la página web:**

https://www.dgt.es/conoce-el-estado-del-trafico/informacion-e-incidencias-de-trafico/

(Firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y tecnología

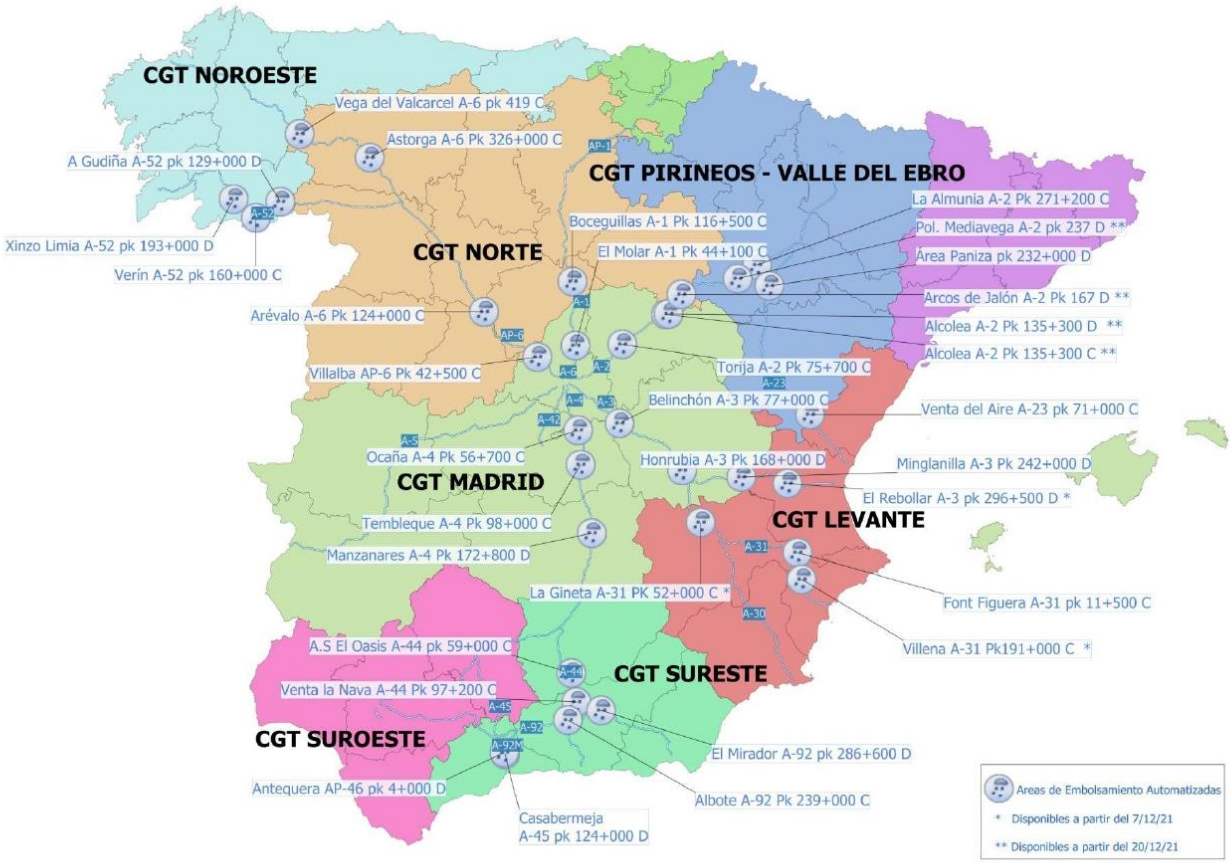
Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI54I9D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I

1. ÁREAS DE EMBOLSAMIENTO AUTOMATIZADAS



JORGE ORDAS ALONSO - 2021-11-26 14:28:31 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_RYJ7HN6OJXSYAI5419D25EADBKFG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Escrito Directriz SGGMT 3/2021
Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación. Campaña 2021.

Con la llegada de las altas temperaturas y la disminución de precipitaciones durante la época estival, se incrementa el riesgo de incendios forestales. Para alertar a los ciudadanos sobre esta situación y llamar a la responsabilidad de toda la población en la prevención de los incendios forestales se pone en marcha la "Campaña de prevención de incendios forestales", que implica la movilización de importantes medios humanos y materiales, resultando imprescindible la colaboración de todos las Administraciones y agentes implicados.

Dicha colaboración puede ser tanto preventiva como operativa, participando la Dirección General de Tráfico (DGT) en ambas, dentro de sus competencias recogidas en los Artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el resto de normativa de aplicación.

La existencia de una incidencia asociada a incendio forestal puede requerir la activación de medidas de regulación y gestión del tráfico en función del impacto que tenga sobre la movilidad, con la implicación directa de la Dirección General de Tráfico en coordinación con el resto de Administraciones implicadas y, en particular, con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, resultando de gran relevancia la difusión de la información en materia de afección a la circulación para el conjunto de usuarios de las vías. Es objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas preventivas, operativas y en materia de comunicación.

Resulta fundamental supervisar y reforzar con los distintos actores implicados la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, a través de medios telemáticos (LINCE), de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas, de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: radio tráfico, página web de la DGT, Twitter, teléfono 011 y servicios de proveedores

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

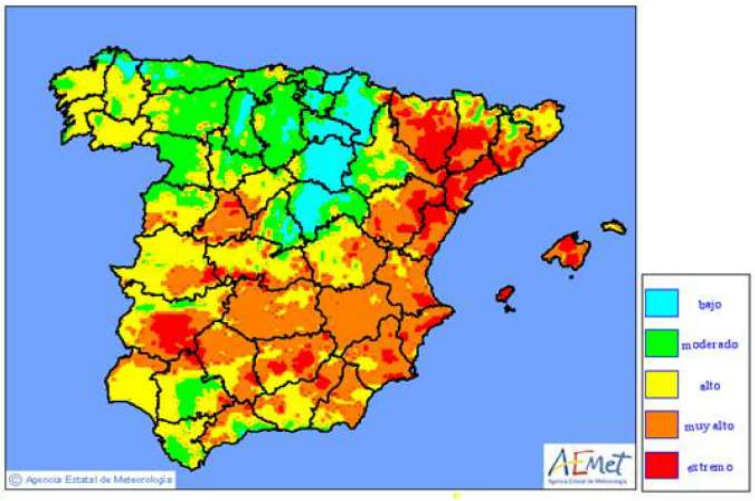
privados de información de tráfico (ej. Google, waze, etc) que toman información del Punto de Acceso Nacional de Información de tráfico (NAP). A tenor de lo anterior, cualquier circunstancia que provoque alguna afección sobre la vialidad deberá conllevar el alta inmediata en sistema LINCE, velándose por su actualización y normalización.

En relación con la presente Campaña de prevención de incendios forestales 2021, y tras la celebración el pasado 19 de Mayo del Comité Estatal de Coordinación de Incendios Forestales, se trasladan las siguientes directrices generales de actuación:

A.- Actuaciones en materia preventiva

1.- De manera complementaria a las indicaciones que se pudieran dirigir por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología relativas a señalización en Campaña de prevención de incidencias forestales, y sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Centros de Gestión del Tráfico la información existente relativa a incendios forestales en la página de la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior en lo relativo a mapa de previsión de riesgo de incendios y resúmenes de incidencias registradas durante las últimas 24 horas.

Mapa de niveles de riesgo de incendio previstos para el día 03 de julio de 2019



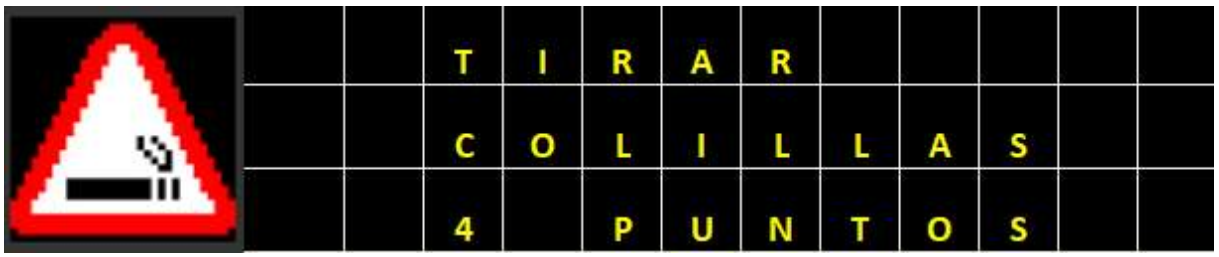
JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2.- En relación con el punto anterior, se prestará especial atención desde los Centros de Gestión de Tráfico al despliegue de señalización en Paneles de Mensaje Variable durante los periodos en que se mantenga la alerta de riesgo extremo en nivel rojo o naranja.



(Opcional con texto en inglés).



3.- De manera complementaria, y en entornos especialmente sensibles o de especial riesgo, por parte del Director del Centro de Gestión se establecerán planes de señalización específicos en ámbitos concretos temporales o espaciales que aborden posibles factores de riesgo desencadenantes de incendios forestales, dando cuenta a la Subdirección de Gestión del Tráfico y Movilidad, el Jefe Provincial de las provincias afectadas y al Jefe Provincial Coordinador de la Zona.

B.- Actuaciones en materia operativa

1.- Si se observara por el circuito de cámaras CCTV operadas por los Centros de Gestión del Tráfico cualquier incidencia que pudiera devenir en un incendio forestal

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

(humos en mediana o zonas próximas a las vías) se procederá a dar aviso de la misma al 112, a la ATGC y a la empresa de mantenimiento integral de la vía, realizándose un posterior seguimiento de las actuaciones desarrolladas sin perjuicio de las posibles actuaciones complementarias protocolizadas.

2.- Ante la existencia de incendios forestales que pudieran implicar la necesidad de actuaciones en el ámbito de la movilidad, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Se desarrollarán actuaciones bajos los principios de prevención y seguridad, prestando especial atención a la posible afección a la red de alta capacidad.

- En caso de necesidad, se valorará el establecimiento de cortes preventivos en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido. También podrán establecerse restricciones para vehículos pesados con posibilidad de desvío a áreas de servicio con capacidades de embolsamiento.

3.- En caso de que la incidencia pudiera provocar una disminución de la visibilidad, dentro del ámbito de aplicación con Paneles de Mensaje Variable, se procederá a informar de la misma a los usuarios de la vía a través de los Paneles de Señalización Variable.



JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



4.- En caso de especial gravedad, esta señalización podrá ser reforzada por los elementos de señalización variables portátiles existentes en el ámbito de los diferentes contratos de los Centros de Gestión del Tráfico. Igualmente se valorará el despliegue de cámaras móviles y movilización de medios aéreos de apoyo a la regulación (helicópteros y RPAS).

5.- Se reforzará la coordinación operativa con las Jefaturas Provinciales de Tráfico de las provincias limítrofes en las posibles zonas de afección de incendios forestales, poniendo en común, revisando y actualizando los tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, habilitación de vías de evacuación, desvíos de larga distancia, planes de señalización, disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo una continua comunicación con el Centro de Gestión de Tráfico.

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

6.- En caso de incidencias que afecten a la red de alta capacidad o episodios de especial relevancia ó gravedad, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión del Tráfico, con los Jefes Provinciales de provincias limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, prever y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia, habilitación de vías de evacuación, plan de señalización, dotación y ubicación de medios de señalización,...)

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Además, mantendrá contacto con el Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología y el Jefe Provincial Coordinador para reportar cualquier incidencia reseñable y/o recabar la colaboración que sea precisa.

En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de la dirección de correo sgmovilidad@dgt.es).

7- Ante la existencia de incendios forestales de severidad significativa o entornos especialmente sensibles, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración sobre la afección a las vías y seguimiento, contando en las mismas con la presencia de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico.

C. Aspectos Clave.-

En resumen, tanto en la fase preventiva como en la fase operativa se han de tener muy en cuenta estos elementos esenciales:

- **INFORMACIÓN EN LINCE**.- En todo momento se mantendrá actualizado el estado de la circulación dando de alta, actualizando y dando de baja, cuando ha cesado, las incidencias mediante el sistema de información LINCE, única base de datos de la DGT sobre el estado de las carreteras y única información divulgable al exterior a través de los medios del Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico.
  Las incidencias serán dadas de alta en LINCE por los medios automáticos de alimentación o por:
  - La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).
  - El personal de los Centros de Gestión de Tráfico (CGT).

  Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el COTA debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, el Jefe Provincial de Tráfico y los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito provincial bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

- **ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS CON LA MÁXIMA ANTICIPACIÓN TEMPORAL Y ESPACIAL**.- Los desvíos, embolsamientos de vehículos y cortes de carreteras para evitar el acceso a zonas de riesgo, son las herramientas de gestión de la circulación existentes para minimizar las consecuencias sobre el tráfico de un incidente forestal y deberán tomarse con la suficiente anticipación temporal y espacial para garantizar la seguridad vial y la seguridad de los ocupantes de los vehículos en las inmediaciones de zonas afectadas. La máxima que ha de guiar estos trabajos es la prevención de situaciones de riesgo por circulación permitida en zonas afectadas o que se pueden ver afectadas en un corto espacio de tiempo.
- **MÁXIMA INFORMACIÓN A LOS CIUDADANOS, A TRAVÉS DE LOS CANALES ESTABLECIDOS, Y ESPECIALMENTE EN LOS PANELES DE MENSAJE VARIABLE**, para materializar las medidas preventivas y correctivas que se establezcan en la carretera, informando con anticipación suficiente de la zona afectada para que los conductores puedan utilizar itinerarios alternativos o de desvío que minimicen los efectos de la incidencia sobre la circulación.
- **MÁXIMA COORDINACIÓN** entre los actores implicados de manera que se garanticen los principios de prevención y seguridad enunciados, que son la base de la actuación de la DGT.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

(firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-06-10 20:18:33 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_DUSAKNIUQ5VMEGOOG9DNXAWSJIG9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

MOV

Asunto: Tramitación y firma de convenios singulares entre la Jefatura Central de Tráfico y entidades locales en materia de intercambio de datos e imágenes para la gestión del tráfico en los accesos a ciudades y participación de los casos de uso de la plataforma de vehículo conectado

DIRECTRIZ MOV 2021/01

1. INTRODUCCIÓN Y FINALIDAD

Atendiendo a las competencias que ejerce el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico sobre regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas, actualmente la JCT dispone de un gran número de equipos instalados en carretera que aporta información en tiempo real de la situación del tráfico con la que se trabaja para mejorar el servicio que se presenta a los ciudadanos. Entre estos equipos se cuenta con cámaras que trabajan 24/7 y cuyas imágenes se reciben en los Centros de Gestión del Tráfico (CGT) que dependen de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT), tal y como se define en la Instrucción 20/TV- 118.

Además, hay que tener en cuenta que los nodos principales generadores y receptores de tráfico son las ciudades, por lo que resulta especialmente interesante disponer también de imágenes en tiempo real de la situación del flujo circulatorio en las zonas de influencia de las arterias de acceso/salida a la Ciudad.

Resulta, por tanto, de gran interés establecer la interconexión de este equipamiento entre los CGT y los distintos municipios que cuenten con sistemas de cámaras de control de tráfico, como se recoge en el punto 5) de funciones que desarrollan los CGT en la Instrucción 20/TV-118 “Coordinación con los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas para la gestión del tráfico en los accesos a las ciudades y otros lugares de afluencia masiva.

Por lo anteriormente expuesto, se redacta la presente directriz para agilizar la firma de convenios que permitan este intercambio de información y datos de tráfico y además facilite la participación de los municipios en los casos de uso de la plataforma de vehículo conectado de la JCT.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_PD73N7MDFTTUPSIKV9DHXDBKBUKS en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2. ANTECEDENTES

Para facilitar la firma de estos convenios se ha tramitado el siguiente convenio normalizado siguiendo tanto las instrucciones contenidas en la Orden PRA/1267/2017 por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017, por el que se aprueban las instrucciones para la tramitación de convenios; como por las instrucciones dictadas por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Interior relativas a la elaboración y tramitación de convenios:

CONVENIO ENTRE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO Y LA ENTIDAD LOCAL XXX EN MATERIA DE INTERCAMBIO DE DATOS E IMÁGENES PARA LA GESTIÓN DEL TRÁFICO EN LOS ACCESOS A CIUDADES Y PARTICIPACIÓN DE LOS CASOS DE USO DE LA PLATAFORMA DE VEHÍCULO CONECTADO

Este convenio normalizado cuenta ya con el informe favorable de la Abogacía del Estado y del Ministerio de Hacienda. Esto significa que estas dos consultas no habrá que realizarlas para aprobar los convenios singulares objeto de esta directriz.

3. CONVENIOS SINGULARES

Contando ya con el modelo de convenio normalizado aprobado, se podrán firmar los distintos convenios singulares con las entidades Municipales que interesen.

Los **convenios singulares** que se firmen tendrán que mantener el texto del convenio normalizado, y únicamente diferir en los firmantes del mismo.

La **memoria justificativa** de cada convenio singular también seguirá un formato común y diferirán entre ellas en las partes que hagan referencia al ente local firmante.

El texto del convenio singular (antes de la firma), la memoria justificativa que lo acompaña, informe previo favorable de Hacienda del convenio normalizado y una declaración responsable (firmada por el Director General de Tráfico indicando que el texto del convenio no ha variado) se deben enviar a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Interior (SGT) para que emita informe y solicite cualquier otro que sea necesario.

Una vez firmado el convenio, éste deberá ser inscrito en el REOICO y publicado en el BOE, remitiendo a la Vicesecretaría General Técnica del Ministerio del Interior el certificado de inscripción, número de BOE y copia del convenio singular firmado.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_PD73N7MDFTTUPSIKV9DHXDBKBUKS en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4. TRAMITACIÓN Y FIRMA DE CONVENIOS SINGULARES

La tramitación de los convenios se desarrollará conforme al siguiente procedimiento:

1. Actuaciones previas. La Jefatura Provincial de Tráfico (JPT) y CGT, bajo la supervisión de la SGGMT, habrán valorado la mejora en la gestión, viabilidad técnica y existencia de los medios necesarios para la conexión entre los centros.

2. Desde la **JPT** se coordinarán las comunicaciones con el Municipio firmante del convenio y se preparará el Convenio Normalizado y el Borrador de la Memoria Justificativa conforme a los modelos recogidos en el Anexo I y II adjuntos.

   Además, las actividades de tratamiento de datos personales que se deriven del convenio deben ser recogidas en el documento técnico que se adjunta como anexo III. Este documento no forma parte del convenio, por lo que puede ser modificado por la Comisión de seguimiento.

3. El **Director del CGT** correspondiente deberá estar informado de tales comunicaciones ya que posteriormente se tendrá que establecer la conexión de los equipos que permita el intercambio de imágenes y datos.

4. Una vez se haya completado el texto del convenio singular y la memoria justificativa, la **JPT** los remitirá a la Subdirección Adjunta de Circulación (**SACir**) al correo sgacir@dgt.es.).

5. **SACir** enviará la documentación necesaria para tramitar el convenio a **Gabinete de Dirección** para ser reenviada a la SGT:

   - Convenio singular
   - Memoria justificativa (firmada electrónicamente por el Director General de Tráfico y en formato word)
   - Autorización del Ministerio de Hacienda al convenio normalizado
   - Informe de servicio jurídico
   - Declaración responsable (firmada por el Director General de Tráfico) (Anexo IV)

6. Tras recibir la **SACir**, a través de **Gabinete de Dirección,** los informes preceptivos que ha solicitado la SGT, se preparará la declaración responsable completa (Anexo V).

   La declaración completa se remitirá a **Gabinete de Dirección** para que sea enviada a la SGT.

7. Una vez **Gabinete de Dirección** reciba el informe favorable de la SGT, y tras su visto bueno, coordinará la firma del convenio por parte del Director General de Tráfico y por parte del representante de la entidad local.

8. Por último, **desde la JPT** se reenviará copia del convenio firmado a:

   - Gabinete de dirección para su archivo
   - convenios@centroestrada.es y publicaciones@dgt.es para su publicación en REOICO, BOE y Portal de Transparencia.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_PD73N7MDFTTUPSIKV9DHXDBKBUKS en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- sgacir@dgt.es

En la SACir se guardará copia de la documentación generada en la aprobación del convenio (convenio firmado, memoria justificativa, documento técnico relativo a las actividades de tratamiento de datos personales, informes…)

5. EQUIPOS DE LOS QUE SE CEDERÁN DATOS

Dado que el texto del convenio normalizado no recoge la citación explícita de los dispositivos de los cuales se hará el intercambio de imágenes y datos, estos se recogerán en acta de la primera reunión de la comisión de seguimiento, y siendo actualizados periódicamente.

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_PD73N7MDFTTUPSIKV9DHXDBKBUKS en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo 1- Convenio Normalizado
Anexo 2- Borrador de la Memoria Justificativa.
Anexo 3- Documento técnico tratamiento de datos personales
Anexo 4- Declaración responsable
Anexo 5- Declaración responsable completa

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_PD73N7MDFTTUPSIKV9DHXDBKBUKS en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgacir@dgt.es

JOSEFA VALCARCEL, 44
28071 MADRID

Escudo entidad municipal

DGT Dirección General de Tráfico

CONVENIO ENTRE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO Y LA ENTIDAD LOCAL XXX EN MATERIA DE INTERCAMBIO DE DATOS E IMÁGENES PARA LA GESTIÓN DEL TRÁFICO EN LOS ACCESOS A CIUDADES Y PARTICIPACIÓN DE LOS CASOS DE USO DE LA PLATAFORMA DE VEHÍCULO CONECTADO.

En Madrid, a ____de _____de 20

REUNIDOS

De una parte, D/Dña. XXXXXXXXXXXXX, presidente/a del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (en adelante JCT), adscrito al Ministerio del Interior, cargo para el que fue nombrado/a por el Real Decreto XXX/XXXX, de X de XXX, a quien corresponde las funciones señaladas en el artículo 11 del Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior y con domicilio a los efectos del presente convenio en Madrid, calle Josefa Valcárcel nº 28, y de acuerdo con el artículo 48.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

De otra parte, D/Doña XXX, Alcalde/Alcaldesa del Excmo. Ayuntamiento de XXX, cargo para el que fue nombrado por XXX, a quien corresponde las funciones señaladas en el artículo 21 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y con domicilio a los efectos del presente convenio en XXX.

Ambas partes, en la representación que ostentan, se reconocen mutua capacidad para obligarse y convenir.

EXPONEN

PRIMERO.- Que el Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, tiene competencia exclusiva sobre el tráfico y circulación de vehículos a motor, correspondiendo al Ministerio del Interior a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (en adelante JCT), el ejercicio de las competencias que en la materia le atribuye el artículo 6.1 del texto refundido de la Ley

sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y con arreglo al artículo 11 del Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, tiene por objeto y fines, entre otros:

- La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías; la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte necesarios, así como propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- La elaboración de instrucciones sobre vehículos y los procedimientos administrativos relacionados con el Registro de Vehículos, así como facilitar la implantación del vehículo conectado, el desarrollo de la conducción autónoma y el impulso de plataformas tecnológicas para su gestión en el ámbito de las competencias del organismo.

SEGUNDO.- Que de conformidad con el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, les corresponde a los municipios las siguientes competencias:

- La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración
- El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.
- La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

TERCERO.- Que, atendiendo a las funciones expuestas anteriormente, la JCT cuenta con equipamiento (cámaras, estaciones de toma de datos…) instaladas en las inmediaciones de las carreteras sobre las que ejerce sus competencias con el objetivo

de poder controlar en tiempo real el flujo de tráfico. Este trabajo se desarrolla desde el Centro de Gestión de Tráfico (en adelante CGT) correspondiente atendiendo al área de influencia de cada uno de ellos.

CUARTO.- Que, atendiendo a las funciones expuestas anteriormente, la Entidad Local firmante dispone de un sistema de Control de Tráfico que gestiona equipamiento (cámaras, estaciones de toma de datos…) en las vías de zona urbana.

QUINTO.- Que con motivo de coordinar las distintas actuaciones y estar en condiciones de prestar un servicio más efectivo al ciudadano, se hace necesaria el intercambio de imágenes en tiempo real/datos entre la JCT y la Entidad Local firmante a fin de alcanzar una gestión integrada.

Por lo expuesto, las partes acuerdan suscribir el presente convenio y se regirá por las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA.- OBJETO DEL CONVENIO.

El objeto del presente convenio es, por un lado, el intercambio de imágenes en tiempo real y datos de tráfico entre el CGT asignado por la DGT, atendiendo a su área de influencia, y la Entidad Local firmante obtenidos a través de los equipos que gestionan ubicados en las zonas limítrofes de sus respectivas zonas de competencia; y por otro lado, la promoción de la participación de los casos de uso de la plataforma de vehículo conectado de la JCT por parte de la Entidad Local.

SEGUNDA.- COMPROMISOS DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO.

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico se compromete a:

- suministrar a la Entidad Local firmante las imágenes de televisión en tiempo real y datos de tráfico de los equipos ubicados en los accesos/salida a la Ciudad.
- mantener la capacidad de gestión y mantenimiento sobre sus respectivos equipos.
- colaborar con los medios técnicos y humanos necesarios con el fin de solventar cualquier problema que pudiera surgir derivado de la interconexión de sus Centros para el intercambio de sus imágenes/datos.
- colaborar con la Entidad Local firmante en la búsqueda de soluciones y vías que faciliten a ésta última la participación en los casos de uso de la plataforma de vehículo conectado de JCT.

TERCERA.- COMPROMISOS DE LA ENTIDAD LOCAL FIRMANTE

La Entidad Local firmante se compromete a:

- suministrar al CGT correspondiente las imágenes de televisión en tiempo real y datos de los equipos ubicados en las zonas de influencia de las arterias de acceso/salida a la Ciudad.
- mantener la capacidad de gestión y mantenimiento sobre sus respectivos equipos
- colaborar con los medios técnicos y humanos necesarios con el fin de solventar cualquier problema que pudiera surgir derivado de la interconexión de sus Centros para el intercambio de sus imágenes/datos.
- colaborar con la JCT en la búsqueda de soluciones y vías que permitan su participación en los casos de uso de la plataforma de vehículo conectado de la JCT.

CUARTA.- CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO O DE SU DENUNCIA.

En caso de incumplimiento de las obligaciones esenciales asumidas en este convenio por parte de alguno de los firmantes, se notificará por la parte que así lo considere a la

parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en el plazo de 30 días naturales la obligación incumplida. Este requerimiento será comunicado a los miembros de la Comisión prevista en la Cláusula SÉPTIMA y a las partes firmantes.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio, puesto que es aconsejable que tal circunstancia se recoja expresamente en el acta que a tal efecto se levante de la sesión de la Comisión de Seguimiento, en la que se hará constar la circunstancia que ha motivado el incumplimiento (que habrá de quedar debidamente justificada), así como la fecha de efectos de la extinción del Convenio.

El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos en el presente convenio no generará indemnización entre las partes al tratarse de un acuerdo que no genera obligación económica alguna.

QUINTA.- FINANCIACIÓN.

La materialización de las obligaciones de las partes firmantes descritas en las cláusulas segunda y tercera se integran dentro de su actividad y recursos ordinarios, sin que suponga un coste añadido.

Del presente convenio no se derivan nuevas obligaciones económicas para las partes firmantes.

SEXTA.- CONFIDENCIALIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

1. Las partes se comprometen a mantener en secreto todos los datos e informaciones facilitados por la otra parte y que sean concernientes a la ejecución del objeto del presente Convenio. En particular, será considerado como información confidencial todo el saber hacer resultante de la ejecución del objeto del mismo, debiendo las partes mantener dicha información en reserva y secreto y no revelarla de ninguna forma, total o parcialmente, a ninguna persona física o jurídica que no sea parte del convenio.

2. Las partes se obligan al cumplimiento de lo previsto en el Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

A estos efectos, las entidades firmantes del Convenio tendrán la consideración de responsables de los tratamientos propios en los que se incorporen datos de carácter personal respectivamente recabados de los conductores objeto del mismo. El acceso a los datos por parte de una de las entidades al tratamiento de la otra parte, se realizará con la condición de encargado de tratamiento, única y exclusivamente con la finalidad derivada de la realización de las actividades objeto del Convenio. Los datos de carácter personal no serán cedidos ni comunicados a terceros, salvo cuando se cedan a encargados de tratamiento legitimados o cuando se cedan a otras Administraciones Públicas conforme a lo previsto legalmente.

3. En relación con los datos personales necesarios para el cumplimiento del objeto del presente Convenio, actuarán como responsables del tratamiento la Jefatura Central de Tráfico y la Entidad Local firmante, legitimados sobre la base del cumplimiento de una obligación legal aplicable al responsable del tratamiento y para el cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos conferidos al responsable del tratamiento, al amparo de lo previsto en el artículo 6.1.c) y e), respectivamente, del Reglamento General de Protección de Datos.

4. Los datos objeto de tratamiento tendrán por finalidad la recogida de datos para la gestión de tráfico y seguridad vial. Se clasificarán en las siguientes categorías:

- Datos identificativos: imágenes de usuarios de la vía, imágenes

5. Las partes firmantes están obligadas a implantar medidas técnicas y organizativas necesarias que garanticen la seguridad e integridad de los datos de carácter personal y eviten su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado.

6. Las partes firmantes del Convenido quedan exoneradas de cualquier responsabilidad que se pudiera generar por incumplimiento de las obligaciones anteriores efectuada por cualquiera otra parte. En caso de quebrantamiento de las obligaciones asumidas, la entidad que los hubiera cometido responderá de las infracciones en que hubiera incurrido.

SÉPTIMA.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

Para garantizar la debida coordinación y seguimiento de las actuaciones contempladas en este convenio se constituirá una comisión de seguimiento. Dicha Comisión se constituirá de forma mixta y paritaria con la siguiente composición:

- dos representantes del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico
- dos representantes de la Entidad Local firmante

A la Comisión Mixta se le encomiendan las siguientes funciones:

- Seguimiento del presente convenio, pudiendo proponer la modificación del contenido
- Evaluación del cumplimiento de las obligaciones asumidas en las cláusulas
- Resolución de cualquier discrepancia o duda que pudiera surgir de la interpretación del convenio.
- Proponer la solución amistosa de las controversias que pudieran surgir en la interpretación y aplicación del convenio.
- Estudio y propuestas de los proyectos y actividades a desarrollar en relación a los objetivos del convenio.

Esta Comisión deberá quedar constituida en el plazo máximo de un mes contado desde el día siguiente en que el convenio adquiera eficacia.

Esta Comisión se ajustará, en cuanto a su funcionamiento y adopción de acuerdos, a lo dispuesto en el artículo 15 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre. La Comisión podrá establecer o completar su propio régimen jurídico de funcionamiento, debiéndose reunir cuando lo solicite alguna de las partes, y en todo caso al menos una vez al año. Asimismo deberá levantar acta de todas las reuniones por escrito con la firma de los representantes de todas las partes.

OCTAVA.- JURISDICCIÓN COMPETENTE Y RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Las dudas o controversias que surjan entre las partes sobre los efectos, interpretación, modificación o resolución del mismo que no puedan resolverse por la conciliación en la Comisión Mixta de Seguimiento, serán sometidas a los tribunales competentes de la jurisdicción contencioso-administrativa.

NOVENA.- LEGISLACIÓN APLICABLE.

Este convenio queda sometido al régimen jurídico de los convenios previsto en el Capítulo VI del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, teniendo naturaleza administrativa.

DÉCIMA.- VIGENCIA DEL CONVENIO.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente convenio resultará eficaz una vez sea inscrito en el Registro Electrónico Estatal de órganos e instrumentos de cooperación del Sector Público Estatal y tras su publicación en el boletín Oficial del Estado.

El presente convenio tendrá una duración de 4 años. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 h) 1º de la Ley 40/2010, de 1 de octubre, en cualquier momento antes de la finalización de dicho plazo, los firmantes podrán acordar su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales o su extinción.

DECIMOPRIMERA.- CAUSAS DE EXTINCIÓN DEL CONVENIO

Son causas de extinción del presente convenio las establecidas en el artículo 51 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Terminada la actuación relativa al presente convenio, así como en el caso de su resolución, se estará a lo dispuesto en el artículo 52.1 de dicha Ley.

DECIMOSEGUNDA.- MODIFICACIÓN DEL CONVENIO

Este convenio podrá ser modificado mediante acuerdo expreso de las entidades firmantes, requiriendo acuerdo unánime de los firmantes de conforme a lo recogido en el artículo 49.g de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, debiendo ser objeto de inscripción en idénticos términos a los previstos en la cláusula DÉCIMA y estará regulado conforme a la legislación vigente.

Y, en prueba de conformidad de cuanto antecede, firman el presente convenio en dos ejemplares originales, igualmente válidos, en el lugar y la fecha arriba indicados.

Por el Excmo. Ayuntamiento de XX EL ALCALDE/ALCALDESA	Por la Jefatura Central de Tráfico. EL PRESIDENTE
Fdo: D/Dª xxx	Fdo: D./Dª XXXX

Escudo entidad municipal

MEMORIA JUSTIFICATIVA

CONVENIO ENTRE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO Y LA ENTIDAD LOCAL XXX EN MATERIA DE INTERCAMBIO DE DATOS E IMÁGENES PARA LA GESTIÓN DEL TRÁFICO EN LOS ACCESOS A CIUDADES Y PARTICIPACIÓN DE LOS CASOS DE USO DE LA PLATAFORMA DE VEHÍCULO CONECTADO.

Necesidad y oportunidad

La Jefatura Central de Tráfico (JCT) tiene entre sus funciones:

- la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías; la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte necesarios, así como propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- La elaboración de instrucciones sobre vehículos y los procedimientos administrativos relacionados con el Registro de Vehículos, así como facilitar la implantación del vehículo conectado, el desarrollo de la conducción autónoma y el impulso de plataformas tecnológicas para su gestión en el ámbito de las competencias del organismo.

El objetivo final del Organismo es incrementar la seguridad vial en las carreteras para conseguir las ansiadas cifras de 0 fallecidos, 0 lesionados, 0 congestión y 0 emisiones. Para ello, el trabajo y la gestión del mismo se centran en distintas áreas de actuación, entre las que están el equipamiento en la infraestructura e ITS.

Actualmente la JCT cuenta con un gran despliegue de equipamiento en las carreteras bajo su competencia (interurbanas), tales como cámaras y estaciones de toma de datos, que suministran valiosa información para realizar una gestión en tiempo real del tráfico. Así mismo, en los accesos a ciudades resultará también especialmente interesante para la JCT conocer el estado del tráfico en las zonas limítrofes dentro de

zona urbana, cuya competencia en regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico ostentan los municipios.

Muchos municipios cuentan con equipamiento propio localizado dentro de zona de urbana para desarrollar sus competencias sobre la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad. Al igual que en el caso de la JCT, es sustancialmente importarte conocer el estado del tráfico en las carreteras de acceso a la ciudad.

Atendiendo a lo anterior, es importante el intercambio de las imágenes de tráfico en tiempo real y datos de tráfico entre la JCT y el municipio correspondientes a las zonas de acceso a la ciudad, ya que las incidencias en el flujo circulatorio pueden extenderse en el espacio y se tendrá una visión general del tráfico de salida y de entrada.

Con esto, se conseguirá coordinar las distintas actuaciones y estar en condiciones de prestar un servicio más efectivo al ciudadano.

Por otro lado, la plataforma de vehículo conectado en la que están implementados distintos casos de uso (como por ejemplo transmitir al usuario final la regulación semafórica en tiempo real) se crea por la JCT con el propósito de que sea utilizada por el por mayor número posible de entes relacionados con el tráfico (públicos y privados). Las Entidades Locales que cuentan con Centro de Gestión de Tráfico tienen un alto nivel de desarrollo en la utilización de las tecnologías inteligentes de transporte, lo que los hace unos socios clave imprescindibles para conseguir que la plataforma alcance su máximo rendimiento.

En la acción propuesta únicamente intervienen la JCT y la Entidad Local interviniente, siendo necesario concretar en un convenio la relación entre las administraciones públicas que establezca lo compromisos para conseguir el desarrollo satisfactorio de la colaboración.

Con la firma del Convenio **se contribuirá a la mejora de la seguridad vial y movilidad.**

Impacto económico:

El alcance de los compromisos de la JCT recogidos en el Convenio no supone impacto económico alguno en cuanto a coste.

La conservación y explotación del equipamiento no se verá alterada por la firma del convenio; y con el intercambio de imágenes y datos de tráfico se evitará duplicar equipos de captación de imágenes y datos en las mismas localizaciones, teniendo cubiertas las necesidades de ambas administraciones sin duplicar gasto.

Justificación de la naturaleza jurídica y carácter no contractual de la actividad del objeto del convenio

El Convenio no tiene carácter contractual dado que ninguna de las partes recibirá contraprestación económica ni se prevé la prestación de un servicio de carácter estable y permanente por ninguna de ellas en el contexto del mismo, por lo que en ningún caso está sujeto a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

Las partes adecuarán su actuación a lo previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, particularizado en el Convenio.

Ámbito de las competencias de cada una de las partes para suscribir el convenio

La suscripción de este convenio no supone cesión de la titularidad de las competencias atribuidas a cada uno de los intervinientes, en todo caso contribuirá a mejorar la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico y las propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentabilidad.

En concreto, las competencias de la JCT se desprenden de lo siguiente:

El Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, tiene competencia exclusiva sobre el tráfico y circulación de vehículos a motor, correspondiendo al Ministerio del Interior a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (en adelante JCT), el ejercicio de las competencias que en la materia le atribuye el artículo 6.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico,

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y con arreglo al artículo 11 del Real Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, tiene por objeto y fines, entre otros:

- La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y travesías; la implantación, mantenimiento y explotación de los medios y sistemas inteligentes de transporte necesarios, así como propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- La elaboración de instrucciones sobre vehículos y los procedimientos administrativos relacionados con el Registro de Vehículos, así como facilitar la implantación del vehículo conectado, el desarrollo de la conducción autónoma y el impulso de plataformas tecnológicas para su gestión en el ámbito de las competencias del organismo.

Por su parte, las competencias de la Entidad Local se exponen a continuación:

De conformidad con el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, les corresponde a los municipios las siguientes competencias:

- La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración
- El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.
- La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Mejora en la eficiencia de la gestión pública

Con la firma del convenio se facilita la utilización conjunta de medios y servicios públicos, contribuyendo así a la realización de actividades de utilidad pública como entre otras:

- Informar a los usuarios de la vía de las incidencias en el tráfico
- Prever medidas de regulación
- Prever planes de actuación conjunta en las zonas limítrofes competenciales
- Ampliar la información a los usuarios en cada caso de uso de la plataforma del vehículo conectado.

Justificación del cumplimiento de lo previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en particular en el artículo 48 de la citada ley.

La colaboración entre las Entidades Locales y la Jefatura Central de Tráfico en materia de intercambio de datos e imágenes para la gestión del tráfico en los accesos a ciudades y participación de los casos de uso de la plataforma de vehículo conectado exige un acuerdo con efectos jurídicos mediante la delimitación de compromisos para conseguir su desarrollo satisfactorio, lo que se corresponde con la definición de convenio recogida en el artículo 47 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Los compromisos de los intervinientes se concretan en las cláusulas: segunda y tercera.

A los efectos de lo previsto en el artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el presente Convenio se refiere al ámbito de competencias de la Jefatura Central de Tráfico, sin que suponga en ningún caso una cesión de la titularidad de la competencia, en todo caso contribuirá a mejorar la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico y las propuestas de mejora de la seguridad vial en las vías para reducir la accidentalidad.

En nombre de la Jefatura Central de Tráfico suscribe el Convenio, D. Pere Navarro Olivella, Presidente del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, cargo para

el que fue nombrado por el Real Decreto 838/2018, de 6 de julio, (BOE núm. 164, de 6 de julio de 2018), a quien corresponde las funciones señaladas en el artículo 11 del Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, facultado para la celebración de convenios.

En nombre de la entidad local….

Tal y como prevé la cláusula décima, conforme a lo dispuesto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Convenio si bien se perfeccionará por la prestación de consentimiento de las partes, solo devendrá eficaz en tanto sea inscrito en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, al que se refiere la disposición adicional séptima y publicado en el Boletín Oficial del Estado.

Como se ha expuesto en apartados anteriores, con la firma del convenio se mejora la eficiencia de la gestión pública al facilitar la utilización conjunta de los medios y no conlleva compromisos financieros.

Las partes implicadas prestaran su consentimiento a la perfección del convenio con la firma del mismo.

EL PRESIDENTE ORGANISMO AUTÓNOMO

JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO

D. Pere Navarro Olivella

Anexo V

Documento técnico sobre tratamiento de datos personales

1.- Estipulaciones como encargado de tratamiento:

De conformidad con lo previsto en el artículo 28 del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (en adelante, Reglamento General de Protección de Datos), *XXX* se obliga y garantiza el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) Tratar los datos personales conforme a las instrucciones documentadas en el presente convenio y aquellas que, en su caso, reciba de *Jefatura Central de Tráfico* por escrito en cada momento.

El *XXX* informará inmediatamente a la *Jefatura Central de Tráfico* cuando, en su opinión, una instrucción sea contraria a la normativa de protección de datos personales aplicable en cada momento.

b) No utilizar ni aplicar los datos personales con una finalidad distinta a la ejecución del objeto del presente convenio.

c) Tratar los datos personales de conformidad con los criterios de seguridad y el contenido previsto en el artículo 32 del Reglamento General de Protección de Datos, así como observar y adoptar las medidas técnicas y organizativas de seguridad necesarias o convenientes para asegurar la confidencialidad, secreto e integridad de los datos personales a los que tenga acceso.

En particular, y sin carácter limitativo, se obliga a aplicar las medidas de protección del nivel de riesgo y seguridad detallados en el apartado 2 del presente Anexo.

d) Mantener la más absoluta confidencialidad sobre los datos personales a los que tenga acceso para la ejecución del convenio, así como sobre los que resulten de su tratamiento, cualquiera que sea el soporte en el que se hubieren

obtenido. Esta obligación se extiende a toda persona que pudiera intervenir en cualquier fase del tratamiento por cuenta del *XXX*, siendo deber de esta parte instruir a las personas que de él dependan, de este deber de secreto, y del mantenimiento de dicho deber aún después de la terminación de la ejecución del convenio o de su desvinculación.

e) Llevar un listado de personas autorizadas para tratar los datos personales objeto de este convenio y garantizar que las mismas se comprometen, de forma expresa y por escrito, a respetar la confidencialidad, y a cumplir con las medidas de seguridad correspondientes, de las que les debe informar convenientemente, así como a mantener a disposición de la *Jefatura Central de Tráfico* dicha documentación acreditativa.

f) Garantizar la formación necesaria en materia de protección de datos personales de las personas autorizadas a su tratamiento.

g) Salvo que cuente en cada caso con la autorización expresa del responsable del tratamiento, no comunicar, ceder, ni difundir los datos personales a terceros, ni siquiera para su conservación.

h) Nombrar un delegado de protección de datos, en caso de que sea necesario según el Reglamento General de Protección de Datos, y comunicarlo a la *Jefatura Central de Tráfico*, también cuando la designación sea voluntaria, así como la identidad y datos de contacto de la(s) persona(s) física(s) designada(s) por el *XXX* como sus representante(s) a efectos de protección de los datos personales (representantes del encargado de tratamiento), responsable(s) del cumplimiento de la regulación del tratamiento de datos personales, en las vertientes legales/formales y en las de seguridad.

i) Una vez finalizada la prestación objeto del presente convenio, se compromete, según corresponda y se instruye en el presente Anexo “Tratamiento de Datos Personales”, a devolver o destruir:

1º.- Los datos personales a los que haya tenido acceso;

2º.- Los datos personales generados por el *la XXX* por causa del tratamiento; y

3º.- Los soportes y documentos en que cualquiera de estos datos consten, sin conservar copia alguna; salvo que se permita o requiera por ley o por norma de derecho de la Unión Europea su conservación, en cuyo caso no procederá la destrucción.

El encargado del tratamiento podrá, no obstante, conservar los datos durante el tiempo que puedan derivarse responsabilidades de su relación con el responsable del tratamiento. En este último caso, los datos personales se conservarán bloqueados y por el tiempo mínimo, destruyéndose de forma segura y definitiva al final de dicho plazo.

j) Según corresponda y se indique en el presente Anexo, a llevar a cabo el tratamiento de los datos personales en los sistemas/dispositivos de tratamiento, manuales y automatizados, y en las ubicaciones que en el presente Anexo se especifican, equipamiento que podrá estar bajo el control de la *Jefatura Central de Tráfico* o bajo el control directo o indirecto del *XXX*, u otros que hayan sido expresamente autorizados por escrito por la *Jefatura Central de Tráfico*, según se establezca en este Anexo en su caso, y únicamente por los usuarios o perfiles de usuarios asignados a la ejecución del objeto de este convenio.

k) Salvo que se indique otra cosa en este Anexo o se instruya así expresamente por la *Jefatura Central de Tráfico*, a tratar los datos personales dentro del Espacio Económico Europeo u otro espacio considerado por la normativa aplicable como de seguridad equivalente, no tratándolos fuera de este espacio ni directamente ni a través de cualesquiera terceros autorizados conforme a lo establecido en este convenio, salvo que esté obligado a ello en virtud del Derecho de la Unión o del Estado miembro que le resulte de aplicación.

En el caso de que por causa de Derecho nacional o de la Unión Europea el *XXX* se vea obligado a llevar a cabo alguna transferencia internacional de datos, el *XXX* informará por escrito a la *Jefatura Central de Tráfico* de esa exigencia legal, con antelación suficiente a efectuar el tratamiento, y garantizará el cumplimiento de cualesquiera requisitos legales que sean aplicables a la *Jefatura Central de Tráfico*, salvo que el Derecho aplicable lo prohíba por razones importantes de interés público.

l) De conformidad con el artículo 33 del Reglamento General de Protección de Datos, comunicar a *Jefatura Central de Tráfico*, de forma inmediata y a más tardar en el plazo de 72 horas, cualquier violación de la seguridad de los datos personales a su cargo de la que tenga conocimiento, juntamente con toda la información relevante para la documentación y

comunicación de la incidencia o cualquier fallo en su sistema de tratamiento y gestión de la información que haya tenido o pueda tener que ponga en peligro la seguridad de los datos personales, su integridad o su disponibilidad, así como cualquier posible vulneración de la confidencialidad como consecuencia de la puesta en conocimiento de terceros de los datos e informaciones obtenidos durante la ejecución del convenio. Comunicará con diligencia información detallada al respecto, incluso concretando qué interesados sufrieron una pérdida de confidencialidad.

m) Cuando una persona ejerza un derecho (de acceso, rectificación, supresión y oposición, limitación del tratamiento, portabilidad de datos y a no ser objeto de decisiones individualizadas automatizadas, u otros reconocidos por la normativa aplicable, conjuntamente, los "Derechos"), ante el encargado del tratamiento, éste debe comunicarlo a la *Jefatura Central de Tráfico* con la mayor prontitud. La comunicación debe hacerse de forma inmediata y en ningún caso más allá del día laborable siguiente al de la recepción del ejercicio de derecho, juntamente, en su caso, con la documentación y otras informaciones que puedan ser relevantes para resolver la solicitud que obre en su poder, e incluyendo la identificación fehaciente de quien ejerce el derecho.

Asistirá a la *Jefatura Central de Tráfico*, siempre que sea posible, para que ésta pueda cumplir y dar respuesta a los ejercicios de Derechos.

n) Colaborar con la *Jefatura Central de Tráfico* en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de:

1º.- Medidas de seguridad,

2º.- Comunicación y/o notificación de brechas (logradas e intentadas) de medidas de seguridad a las autoridades competentes o los interesados, y

3º.- Colaborar en la realización de evaluaciones de impacto relativas a la protección de datos personales y consultas previas al respecto a las autoridades competentes; teniendo en cuenta la naturaleza del tratamiento y la información de la que disponga.

Asimismo, pondrá a disposición de la *Jefatura Central de Tráfico*, a requerimiento de esta, toda la información necesaria para demostrar el cumplimiento de las obligaciones previstas en este convenio y colaborará en la

realización de auditoras e inspecciones llevadas a cabo, en su caso, por la *Jefatura Central de Tráfico*.

ñ) En los casos en que la normativa así lo exija (de acuerdo con el artículo 30.5 del Reglamento General de Protección de Datos), llevar, por escrito, incluso en formato electrónico, y de conformidad con lo previsto en el artículo 30.2 del Reglamento General de Protección de Datos, un registro de todas las categorías de actividades de tratamiento efectuadas por cuenta de la *Jefatura Central de Tráfico* (Responsable del tratamiento), que contenga, al menos, las circunstancias a que se refiere dicho artículo.

o) Disponer de evidencias que demuestren su cumplimiento de la normativa de protección de datos personales y del deber de responsabilidad activa, como, a título de ejemplo, certificados previos sobre el grado de cumplimiento o resultados de auditorías, que habrá de poner a disposición de la *Jefatura Central de Tráfico* a requerimiento de esta. Asimismo, durante la vigencia del convenio, pondrá a disposición de *Jefatura Central de Tráfico* toda información, certificaciones y auditorías realizadas en cada momento.

p) Derecho de información: El encargado del tratamiento, en el momento de la recogida de los datos, debe facilitar la información relativa a los tratamientos de datos que se van a realizar. La redacción y el formato en que se facilitará la información se debe consensuar con el responsable antes del inicio de la recogida de los datos.

La presente cláusula de este anexo y las obligaciones en ella establecidas, constituyen el acto jurídico de encargo de tratamiento entre la *Jefatura Central de Tráfico* y XXX a que hace referencia el artículo 28.3 Reglamento General de Protección de Datos. Las obligaciones y prestaciones que aquí se contienen no son retribuibles de forma distinta de lo previsto en el presente convenio y tendrán la misma duración que el convenio, prorrogándose en su caso por períodos iguales a éste. No obstante, a la finalización del convenio, el deber de secreto continuará vigente, sin límite de tiempo, para todas las personas involucradas en la ejecución del convenio.

Para el cumplimiento del objeto de este convenio no se requiere que el *XXX* acceda a ningún otro dato personal responsabilidad de la *Jefatura Central de Tráfico*, y por tanto no está autorizado en caso alguno al acceso o tratamiento de otro dato, que no sean los especificados en este Anexo. Si se

produjera una incidencia durante la ejecución del convenio que conllevara un acceso accidental o incidental a datos personales responsabilidad de la Jefatura Central de Tráfico no contemplados en el presente Anexo, el *XXX* deberá ponerlo en conocimiento de *Jefatura Central de Tráfico*, con la mayor diligencia y a más tardar en el plazo de 72 horas.

2.- Tratamiento de datos de carácter personal por terceros ajenos al convenio:

Cuando el convenio permita que las actividades objeto del convenio sean llevadas a cabo por otra persona física o jurídica, y en caso de que el *XXX* pretenda ejecutar las prestaciones del convenio con terceros, y éste deba acceder a datos personales, XXX lo pondrá en conocimiento previo de la *Jefatura Central de Tráfico*, identificando qué tratamiento de datos personales conlleva, para que la *Jefatura Central de Tráfico* decida, en su caso, si otorgar o no su autorización a dicha ejecución de actividades.

En todo caso, para autorizar la ejecución de actividades, es requisito imprescindible que se cumplan las siguientes condiciones (si bien, aun cumpliéndose las mismas, corresponde a la *Jefatura Central de Tráfico* la decisión de si otorgar, o no, dicho consentimiento):

a) Que el tratamiento de datos personales por parte del tercero que ejecuta las prestaciones del convenios se ajuste a la legalidad vigente, lo contemplado en este convenio y a las instrucciones de la *Jefatura Central de Tráfico.*

b) Que el *XXX* y el tercero que ejecute parte de las prestaciones del convenio formalicen un acto jurídico de encargo de tratamiento de datos en términos no menos restrictivos a los previstos en el presente convenio, el cual será puesto a disposición de la *Jefatura Central de Tráfico* a su mera solicitud para verificar su existencia y contenido.

El *XXX* informará a la *Jefatura Central de Tráfico* de cualquier cambio previsto en la incorporación o sustitución de otros terceros que ejecuten el convenio, dando así a la *Jefatura Central de Tráfico* la oportunidad de otorgar

el consentimiento previsto en esta cláusula. La no respuesta de la *Jefatura Central de Tráfico* a dicha solicitud por el contratista equivale a oponerse a dichos cambios.

3.- Información sobre el tratamiento de los datos de carácter personal:

Los datos de carácter personal serán tratados por la *Jefatura Central de Tráfico* para ser incorporados al sistema de tratamiento *Datos para la gestión de tráfico y seguridad vial*, cuya finalidad es *recopilar datos que facilitan la gestión del tráfico y la seguridad vial*,, siendo una finalidad necesaria para el cumplimiento de una obligación legal de la *Jefatura Central de Tráfico.*

Los datos de carácter personal RECOGIDOS EN LAS IMÁGENES O DATOS CEDIDOS NO serán comunicados a NINGÚN ENTE.

Los datos personales que puedan incluir las imágenes que se intercambien a raíz del convenio no se conservarán, siendo sólo su emisión en tiempo real sin mediar sistema de grabación.

Los derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, se pueden ejercitar ante *Servicio de Construcción (Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología) Área de Comunicación (Unidad de Apoyo al Director General)*

Puede obtener más información en http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/participacion-ciudadana/proteccion-de-datos-de-caracter-personal/tutela-de-los-derechos.

4.- Descripción general del tratamiento de datos personales a efectuar:

4.1.- Descripción.

El tratamiento consistirá en: Datos para la gestión de tráfico y seguridad vial. Especificar de acuerdo con el artículo 28.3 del Reglamento General de Protección de Datos, la naturaleza, finalidad, objeto del tratamiento: …..

El personal adscrito por *la XXX*, para ejecutar las prestaciones del presente convenio puede tratar datos personales. Éstos se tratarán únicamente por el personal adscrito y al único fin de efectuar el alcance del objeto del convenio.

En caso de que como consecuencia de la ejecución de las prestaciones del convenio resultara necesario en algún momento la modificación de lo estipulado en este Anexo, el *XXX* lo requerirá razonadamente y señalará los cambios que solicita. En caso de que *Jefatura Central de Tráfico* estuviese de acuerdo con lo solicitado, *Jefatura Central de Tráfico* emitiría un Anexo actualizado, de modo que el mismo siempre recoja fielmente el detalle del tratamiento.

4.2.- Colectivos y datos tratados:

Los colectivos de interesados y datos personales tratados a las que puede tener acceso el *XXX* son:

Tratamientos y principales colectivos de interesados	***Datos personales del tratamiento a los que se puede acceder***
Tratamiento 1: Datos para la gestión de tráfico y seguridad vial	*Imágenes, matrículas*

4.3.- Elementos del tratamiento:

El tratamiento de los datos personales comprenderá: (márquese lo que proceda)

☐ Recogida (captura de datos)	☐ Registro (grabación)	☐ Estructuración	☐ Modificación
☐ Conservación (almacenamiento)	☐ Extracción (retrieval)	☒ Consulta	☐ Cesión
☐ Difusión	☐ Interconexión (cruce)	☐ Cotejo	☐ Limitación
☐ Supresión	☐ Destrucción (de copias temporales)	☐ Conservación (en sus sistemas de información)	☐ Otros:_____
☐ Duplicado	☐ Copia (copias temporales)	☐ Copia de seguridad	☐ Recuperación

4.4.- Disposición de los datos al finalizar el objeto del convenio:

Una vez finalice el objeto del convenio, el *XXX* debe:

a) Devolver al responsable del tratamiento los datos de carácter personal y, si procede, los soportes donde consten, una vez cumplido el objeto del convenio. La devolución debe comportar el borrado total de los datos existentes en los equipos informáticos utilizados por el encargado. No obstante, el encargado puede conservar una copia, con los datos debidamente bloqueados, mientras puedan derivarse responsabilidades de la ejecución del objeto del convenio.

No obstante, el responsable del tratamiento podrá requerir al encargado para que en vez de la opción a), cumpla con la b) o con la c) siguientes:

b) Devolver al encargado que designe por escrito el responsable del tratamiento, los datos de carácter personal y, si procede, los soportes donde consten, una vez cumplido el objeto del convenio. La devolución debe comportar el borrado total de los datos existentes en los equipos informáticos utilizados por el encargado. No obstante, el encargado puede conservar una copia, con los datos debidamente bloqueados, mientras puedan derivarse responsabilidades de la ejecución de la prestación.

c) Destruir los datos, una vez cumplido el objeto del convenio. Una vez destruidos, el encargado debe certificar su destrucción por escrito y debe entregar el certificado al responsable del tratamiento. No obstante, el encargado puede conservar una copia, con los datos debidamente boqueados, mientras puedan derivarse responsabilidades de la ejecución del objeto del convenio.

4.5.- Medidas de seguridad:

Los datos deben protegerse empleando las medidas que un sujeto diligente debe tomar para evitar que dichos datos pierdan su razonable confidencialidad, integridad y disponibilidad. De acuerdo con la evaluación de riesgos realizada, se deben implantar, al menos, las medidas de seguridad siguientes:

- *Las medidas de seguridad se corresponden con las previstas en el Anexo II (Medidas de seguridad) del Real Decreto 3/2010, de 8 de enero, por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad en el ámbito de la Administración Electrónica.*

El *XXX* no podrá no implementar o suprimir dichas medidas mediante el empleo de un análisis de riesgo o evaluación de impacto salvo aprobación expresa de la *Jefatura Central de Tráfico*. A estos efectos, el personal del *XXX e* debe seguir las medidas de seguridad establecidas por la *Jefatura Central de Tráfico*, no pudiendo efectuar tratamientos distintos de los definidos por éste último.

D. Pere Navarro Olivella

en su condición de presidente del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico , cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 838/2018, de 6 de julio actuando en nombre y representación del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11 de la norma Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior

DECLARO RESPONSABLEMENTE QUE:

1. El convenio a suscribir se ajusta íntegramente en su contenido al modelo normalizado de convenio autorizado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda en fecha 19/11/2020, variando únicamente alguno de los firmantes.

2. Se incorpora en el expediente la preceptiva memoria justificativa, en los términos previstos en la Orden PRA/1267/2017, de 21 de diciembre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017, por el que se aprueban las instrucciones para la tramitación de convenios y el informe del servicio jurídico.

Firmado:

D. Pere Navarro Olivella.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

D. Pere Navarro Olivella

en su condición de presidente del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico , cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 838/2018, de 6 de julio actuando en nombre y representación del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11 de la norma Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior

DECLARO RESPONSABLEMENTE QUE:

1. El convenio a suscribir se ajusta íntegramente en su contenido al modelo normalizado de convenio autorizado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda en fecha 19/11/2020, variando únicamente alguno de los firmantes.

2. Se incorpora en el expediente la preceptiva memoria justificativa, en los términos previstos en la Orden PRA/1267/2017, de 21 de diciembre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2017, por el que se aprueban las instrucciones para la tramitación de convenios, el informe del servicio jurídico y el resto de informes que, en este caso, resultan preceptivos (Ministerio de Política Territorial y Función Pública).

Firmado:

D. Pere Navarro Olivella.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

FIRMADO

Escrito Directriz SGGMT 8/2020
Campaña de vialidad invernal 2020-2021

Los fenómenos meteorológicos adversos frecuentes en invierno, fundamentalmente nieve y hielo, afectan a las carreteras comprometiendo en numerosas ocasiones las condiciones de vialidad y suponiendo, en muchos casos, un riesgo para la seguridad de los ciudadanos que circulan por ellas.

En estas situaciones, la Dirección General de Tráfico desempeña un papel relevante en coordinación con el resto de órganos de la Administración General del Estado implicados; regulando y gestionando el tráfico con el apoyo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y manteniendo informados a los usuarios sobre las incidencias en las vías que pueden condicionar su circulación.

El objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas de carácter preventivo, reforzar la agilidad y oportunidad de la adopción de medidas operativas, establecer mecanismos eficaces de comunicación entre los interlocutores y difundir la información a los ciudadanos.

En relación con la presente campaña de vialidad invernal, y tras la celebración el pasado 13 de noviembre del Comité Estatal de Coordinación sobre Vialidad Invernal 2020-2021, se trasladan las siguientes directrices generales de actuación, dentro del marco de los distintos protocolos a nivel estatal, autonómico o provincial:

1. Por las Jefaturas Provinciales se remitirá a la Subdirección General de la Gestión de Movilidad y Tecnología (por email: sgmovilidad@dgt.es) copia de la última versión actualizada de los protocolos provinciales o regionales que se hayan establecido en su ámbito territorial.

2. Sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Jefes Provinciales y los Directores de los Centros de Gestión de Tráfico la previsión (a 3 días) de avisos meteorológicos por nieve de la AEMET del ámbito territorial de influencia correspondiente, accesible a través de la página web www.aemet.es.

A los efectos de valorar la incidencia de la previsión de nevadas, la aplicación de mapa de movilidad permite obtener la relación de tramos de carretera con cota superior a una determinada a través del acceso http://mapamovilidad.dgt.es .

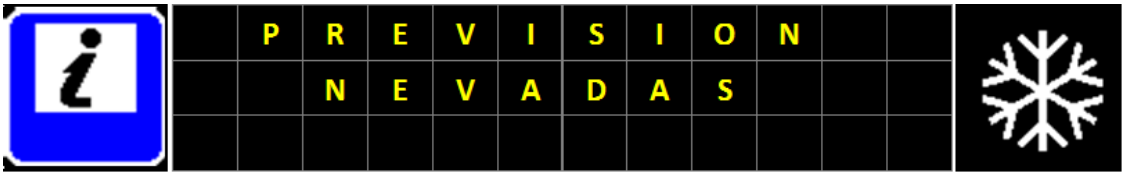
JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Asimismo, se dará acceso a los Centros de Gestión de Tráfico, a las aplicaciones que la AEMET ponga a nuestra disposición para anticiparnos a eventos climatológicos adversos relacionadas con la vialidad invernal, y para el seguimiento de los distintos episodios.

3. A la recepción del boletín de aviso de la previsión de nevadas en cotas bajas que puedan afectar a la red viaria, se adoptarán las siguientes medidas de información al ciudadano:

- Paneles de Mensaje Variable: se señalizará en los Paneles de Mensaje Variable disponibles en las provincias afectadas por alertas por nieve y, en las provincias limítrofes en vías que conecten con aquellas (sólo en el sentido de la circulación hacia la provincia afectada), utilizando mensajes como el siguiente:





Se realizará seguimiento de la evolución de los pronósticos en cuanto a su nivel de alerta y zonas afectadas varíe actualizando las zonas donde se deben mostrar los mensajes.

A tal efecto se consultará en http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/avisos y las aplicaciones que AEMET ponga a disposición de los Centros de Gestión de Tráfico).

- Radio tráfico. A la recepción del aviso, las conexiones del servicio de Radio-Tráfico destacarán la información relativa a la previsión, recomendando la planificación del viaje, elección del modo de transporte o itinerario alternativo, y el uso de neumáticos de invierno o llevar cadenas en el vehículo.

- Activación del carrusel en página Web de la DGT. Desde el CGT Centro, se solicitará al administrador de contenidos de la página web la activación del carrusel con el boletín de "Carreteras afectadas por hielo y nieve. Última actualización"

- Redes sociales: A la recepción del aviso, se intensificarán los mensajes de recomendación y se divulgará la previsión sobre zonas en alerta.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4. Ante avisos de nevadas en un área importante, por la severidad de los avisos de alerta o por la especial incidencia en vías de alta capacidad la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración y seguimiento con las Jefaturas Provinciales de Tráfico afectadas y Centros de Gestión de Tráfico para reforzar la coordinación y actualización de las medidas operativas previstas.

5. En la toma de decisiones respecto a la **red de alta capacidad o con elevado tráfico,** deberá primar siempre la prevención y se tendrán en cuenta las siguientes pautas:

- Las restricciones a los vehículos pesados se tomarán con suficiente antelación.

- Especialmente en la franja horaria de tarde y noche, ante previsiones de nevada importantes, se deberá valorar la conveniencia de la realización de cortes preventivos totales o parciales con suficiente antelación.

- Idealmente deberán establecerse en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido y/o en los parkings de vialidad invernal o áreas de servicio con capacidad para el embolsado de vehículos.

- En la medida de lo posible se procurará planificar junto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil los puntos de desvío y embolsamiento en áreas de servicio o zonas que cuenten con servicios básicos (cafetería, servicios públicos, etc.) para proporcionar avituallamiento y refugio.

- En función de la evolución observada se podrá levantar la medida, o permitir la circulación de convoyes controlados de vehículos.

- En el seno de los comités ejecutivos se recabará la colaboración para materializar los cierres preventivos del personal de conservación y explotación de los titulares de las vías así como, en su caso, de las unidades de seguridad ciudadana de la Guardia Civil, si se estimara necesario.

- Se desaconseja, como norma general, el establecimiento de niveles rojos (uso de cadenas) por lo complejo de su gestión y control.

6. Se reforzará la coordinación operativa de las Jefaturas Provinciales de Tráfico limítrofes para las vías de la red de alta capacidad que discurran por ambas, en especial aquellas en las que el límite provincial sea una zona de montaña o afectada por nieve de manera recurrente (AP-66 León-Asturias, A-6 Madrid-Segovia-Ávila-Valladolid, A-1 Madrid-Segovia , A-52 Zamora-Orense, A-67 Palencia-Cantabria, A-23 Castellón-Teruel, A-92 Granada- Almería, etc.), poniendo en común, revisando y actualizando, cuando sea necesario, tramos críticos, puntos de corte y

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

embolsamiento, planes de señalización, desvíos de larga distancia , disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo continua comunicación con CGT.

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

7. Se fomentará dentro de las distintas fases operativas de los protocolos la convocatoria de los comités ejecutivos contenidos en los planes como el órgano más adecuado para la toma de decisiones tanto preventivas como operativas, asegurando la presencia del Jefe Provincial de Tráfico, o en quien el delegue, así como el apoyo del Director del CGT en caso de ser requerido.

8. Los Centros de Gestión de Tráfico deberán comunicar a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, a través del CGT Centro -por correo electrónico a la dirección cgtmad@dgt.es - las distintas fases; alerta, preemergencia y emergencia que se vayan activando del protocolo territorial correspondiente, para lo cual habrá de incluir en la lista de distribución de los protocolos territoriales del CGT y de su Director. Esta información se difundirá por SMS a la lista de incidencias definida.

9. Se establecerá un canal de chat entre Jefes Provinciales Coordinadores, Directores de Centros de Gestión de Tráfico y Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, para la comunicación de aquellas incidencias de hielo y nieve con nivel amarillo, rojo y negro, exclusivamente en redes de alta capacidad o incidencia especialmente relevantes.

10. Desde el momento en el que se establezca la fase de alerta, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión de Tráfico, con los Jefes Provinciales limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, preparar y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia , plan de señalización, dotación y ubicación de medios,...).

En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial Coordinador y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de sgmovilidad@dgt.es).

Además el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe Provincial Coordinador y con Director del CGT. Este reportará cualquier incidencia reseñable a la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología y solicitará, en su caso, las actuaciones precisas.

En caso de pasar a la fase de preemergencia y emergencia, el Jefe/a Provincial afectado y el Director del CGT quedarán en situación de disponibilidad total y permanente. En caso de ausencia, deberán dejar designada la persona que asumirá sus funciones, comunicándoselo al

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Jefe Coordinador. La decisión sobre las restricciones se tomarán idealmente en el seno de los comités ejecutivos, sin perjuicio de que en la fase de premergencia y emergencia, si lo anterior no fuera posible, prevalecerá el criterio del que esté más próximo al terreno.

Durante esta campaña, se realizará una evaluación de la utilidad y detección de errores de los croquis de desvíos y embolsamiento elaborados en el ámbito de cada CGT.

11. Los responsables de los CGT a la recepción del aviso revisará los turnos de personal del CGT planificados, dimensionando los refuerzos que en su caso fueran necesarios para la mejor gestión de los episodios.

Se contará igualmente con los medios personales y materiales de los contratos del ámbito del Centro de Gestión, en particular se valorará la utilización de paneles y cámara móviles. Durante esta campaña se realizará una evaluación de su utilidad.

12. Los responsables de los CGT, con información sobre las condiciones de circulación, podrán acordar en coordinación con los agentes de la ATGC y los responsables de las carreteras la decisión del establecimiento de restricciones a las condiciones normales de circulación.

El establecimiento de las restricciones circulación podrá ser realizado mediante señalización variable o medidas de balizamiento gestionadas desde el Centro de Gestión de Tráfico. A tal efecto, se procederá como establece la Instrucción 20/TV-109 “Señalización y control del establecimiento de desvíos y cierres automatizados con equipamiento ITS por condiciones de meteorología adversa. Nivel amarillo/rojo nevadas.” Los desvíos automatizados operativos en esta campaña figuran en el anexo.

Los Centros de Gestión de Tráfico podrán mantener la aplicación de la restricción como medida de apoyo a restricciones en otros tramos del itinerario o derivado de otras incidencias con afección a la circulación que puedan aconsejarlo.

13. Resulta fundamental vigilar y enfatizar, en todas las fases, a los distintos actores implicados, la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT (en su sistema de información de incidencias LINCE) a través de medios telemáticos de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: Radio tráfico , página web de la DGT, Twitter , teléfono 011 y servicios de proveedores privados de información de tráfico que toman información del nodo nacional de información de tráfico DATEX II (ej. Google, waze, etc.).

Las fuentes básicas de información de LINCE serán:

- La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- El personal de los Centros de Gestión de Tráfico.
- Los titulares de la vía, sociedades concesionarias y empresas de conservación y explotación (a través de la aplicación IGLÚ).
- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que transmitirá directamente las incidencias relacionadas a LINCE desde su sistema de información.

Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el Centro Operativo de Tráfico (COTA) debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

En situación de temporal de nieve o hielo, se deberá introducir desde el momento que se produzca, cualquier tipo de restricción de circulación en todas las carreteras de la red nacional (excluidas Cataluña y País Vasco).

En una misma vía, aunque las incidencias afecten a más de una provincia, si suponen la misma vialidad se introducirán como un único tramo, alineados con la idea de que la gestión de la vialidad invernal debe ser global y traspasar los límites provinciales para ajustarse de un mejor modo a la realidad que pretende reflejar.

El COTA trasladará a LINCE la información relativa a la situación de los embolsamientos (localización, % de ocupación, número de vehículos embolsados por tipología, número de personas), y en su caso, a las situaciones de bloqueo de vehículos en calzada (localización, número de vehículos bloqueados por tipología, número de personas) que haya recibido de los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que se encuentren en el punto. Asimismo, si la situación lo requiriera, se trasladarán al CGT por los medios habilitados, las necesidades de asistencia (mantas, víveres, etc). El Centro de Gestión de Tráfico canalizará esta información conforme establezcan los protocolos o indicaciones recibidas.

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

14. Al objeto de evitar inconsistencias, la comunicación externa sobre incidencias y estado de la circulación difundida por representantes de la DGT (Jefes Provinciales, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o Subdirección general de Gestión de la Movilidad) debe basarse exclusivamente en la información consolidada de los cuadros de mando de las aplicaciones corporativas:

- **Cuadro de mando de carreteras cortadas o de vialidad invernal (en la aplicación LINCE),** accesibles desde los botones  situados en la parte superior derecha de la aplicación LINCE. Una vez situado en el cuadro de mando, se podrá filtrar la

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

información por provincia, comunidad o ámbito del CGT desde el botón situado en la parte inferior izquierda. Nos presentará el siguiente cuadro para seleccionar la información a mostrar.



Como resultado se obtendrá una tabla con el siguiente formato en la que se podrán apreciar las incidencias a nivel de carretera.



CARRETERAS AFECTADAS POR HIELO, NIEVE Y VENTISCAS

Castilla y León

COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO VÍA	CARRETERA	TITULAR	PK IM	PK FIN	SENTIDO	LOCALIZACION	HACIA	EVENTO METEOROLÓGICO	NIVEL DE SERVICIO	VIALIDAD(ES)
CASTILLA Y LEON	SALAMANCA	OTRAS	DSA-151	Excma. Diputación Provincial de Salamanca	5.0	12.0	AMBOS SENTIDOS	CANDELARIO		HIELO	NEGRO	INTRANSITABLE

- **Estado de las vías y carreteras afectadas: accesible en la página web:** http://www.dgt.es/es/el-trafico/carreteras-hielo-nieve/index.shtml

En Madrid, a 24 de noviembre de 2020

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y tecnología

Firmado electrónicamente

Jorge Ordás Alonso

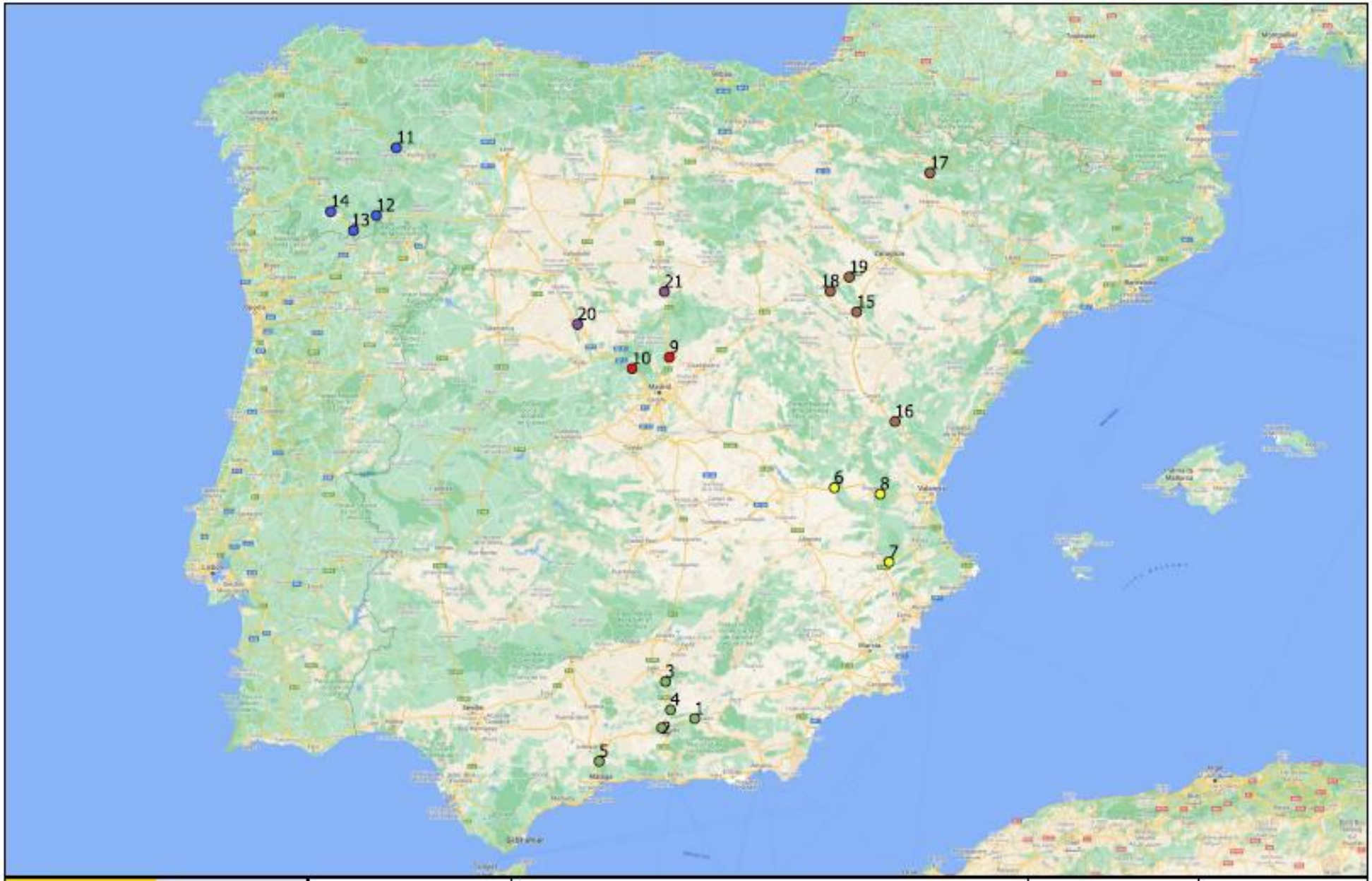
JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

ANEXO I

FIRMADO
JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es



MINISTERIO DEL INTERIOR / DGT Dirección General de Tráfico	TÍTULO: Campaña viabilidad invernal 2020-2021	FECHA: 12/11/2020	Nº DE PLANO Hoja 01 de 02

FIRMADO
JORGE ORDAS ALONSO - 2020-11-24 14:26:44 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_ZYJIEL4LMCLHQISFS9C66YXXYYP9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

CGT sureste

ID	Área de embolsamiento
1	Puerto de La Mora A-92 p.k. 282+000 D
2	Puerto de La Mora A-92 p.k. 239+000 C
3	Puerto del Carretero A-44 p.k. 59+000 C
4	Puerto del Carretero A-44 p.k. 97+000 D
5	Puerto de Las Pedrizas A-45 p.k. 124+000 D AP-46 p.k. 4+000 D

CGT Levante

ID	Área de embolsamiento
6	Minglanilla A-3 PK 242+200 C
7	Fuente La Higuera, A-35 p.k. 11+500 A
8	Rebollar, A-3 p.k. 297+000 C

CGT Centro

ID	Área de embolsamiento
9	El Molar, A-1 p.k. 44+100 C
10	Villalba, A-6 p.k. 42+500 C

CGT Noroeste

ID	Área de embolsamiento
11	Vega del Valcarcel, A-6 p.k. 419+000 C
12	A Gudiña, A-52 p.k. 129+000 D
13	Verín, A-52 p.k. 160+000 C
14	Xinzo de Limia, A-52 p.k. 193+000 D

CGT Pirineos

ID	Área de embolsamiento
15	Puerto de Paniza, A-23 p.k. 215+000 C
16	Puerto de Sarrión, N-234 p.k. 83+000 D
17	Puerto de Monrepós, N-330 p.k. 616+400 D
18	Puerto de Cavero, A-2 p.k. 237+000 C
19	Puerto de Cavero, A-2 p.k. 271+200 D

CGT Norte

ID	Área de embolsamiento
20	Puerto de Guadarrama, A-6 p.k. 124+000 D
21	Boceguillas, A-1 p.k. 118+850 D

MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT Dirección General de Tráfico

TÍTULO:
Campaña viabilidad invernal 2020-2021

FECHA:
12/11/2020

Nº DE PLANO
Hoja 02 de 02

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

CIR

Escrito Directriz SGGMT 3/2020
Asunto: Actuación preventiva y operativa de los CGT en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación. Campaña 2020.

Con la llegada de las altas temperaturas y la disminución de precipitaciones durante la época estival, se incrementa el riesgo de incendios forestales. Para alertar a los ciudadanos sobre esta situación y llamar a la responsabilidad de toda la población en la prevención de los incendios forestales se pone en marcha la "Campaña de prevención de incendios forestales", que implica la movilización de importantes medios humanos y materiales, resultando imprescindible la colaboración de todos las Administraciones y agentes implicados.

Dicha colaboración puede ser tanto preventiva como operativa, participando la Dirección General de Tráfico (DGT) en ambas, dentro de sus competencias recogidas en los Artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el resto de normativa de aplicación.

La existencia de una incidencia asociada a incendio forestal puede requerir la activación de medidas de regulación y gestión del tráfico en función del impacto que tenga sobre la movilidad, con la implicación directa de la Dirección General de Tráfico en coordinación con el resto de Administraciones implicadas y, en particular, con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, resultando de gran relevancia la difusión de la información en materia de afección a la circulación para el conjunto de usuarios de las vías. Es objeto de este escrito es concretar las actuaciones del organismo en aras de garantizar la adecuada adopción de medidas preventivas, operativas y en materia de comunicación.

Resulta fundamental supervisar y reforzar con los distintos actores implicados la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, a través de medios telemáticos (LINCE), de las decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas, de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión: radio tráfico, página web de la DGT, Twitter, teléfono 011 y servicios de proveedores

e-mail: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-15 07:48:09 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2ODPZ75XY2Y2G2IRS9CR6UW6B6AV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

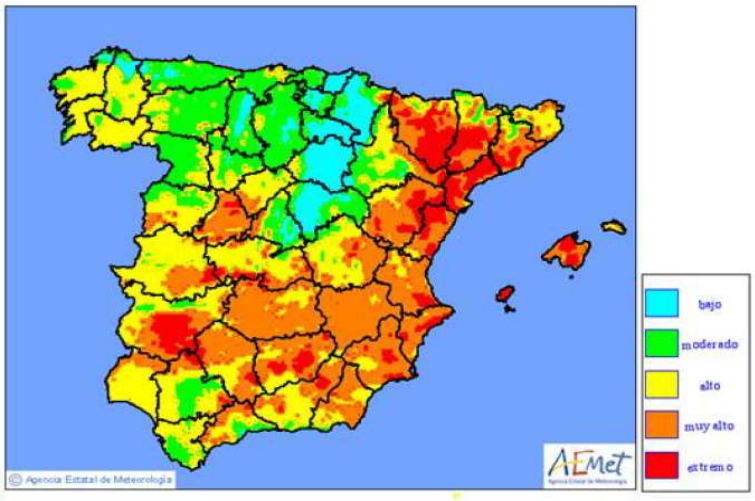
privados de información de tráfico (ej. Google, waze, etc) que toman información del Punto de Acceso Nacional de Información de tráfico (NAP). A tenor de lo anterior, cualquier circunstancia que provoque alguna afección sobre la vialidad deberá conllevar el alta inmediata en sistema LINCE, velándose por su actualización y normalización.

En relación con la presente Campaña de prevención de incendios forestales 2020, y tras la celebración el pasado 5 de mayo del Comité Estatal de Coordinación de Incendios Forestales, se trasladan las siguientes directrices generales de actuación:

A.- Actuaciones en materia preventiva

1.- De manera complementaria a las indicaciones que se dirigirán en oficio de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología relativo a señalización en Campaña de prevención de incidencias forestales, y sin perjuicio de los avisos que a través de distintas vías se puedan recibir, se consultará periódicamente por parte de los Centros de Gestión del Tráfico la información existente relativa a incendios forestales en la página de la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior en lo relativo a mapa de previsión de riesgo de incendios y resúmenes de incidencias registradas durante las últimas 24 horas.

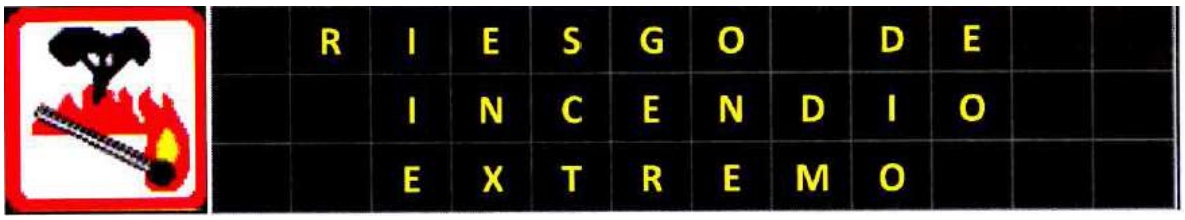
Mapa de niveles de riesgo de incendio previstos para el día 03 de julio de 2019



JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-15 07:48:09 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2ODPZ75XY2Y2G2IRS9CR6UW6B6AV en https://www.pap.hacienda.gob.es

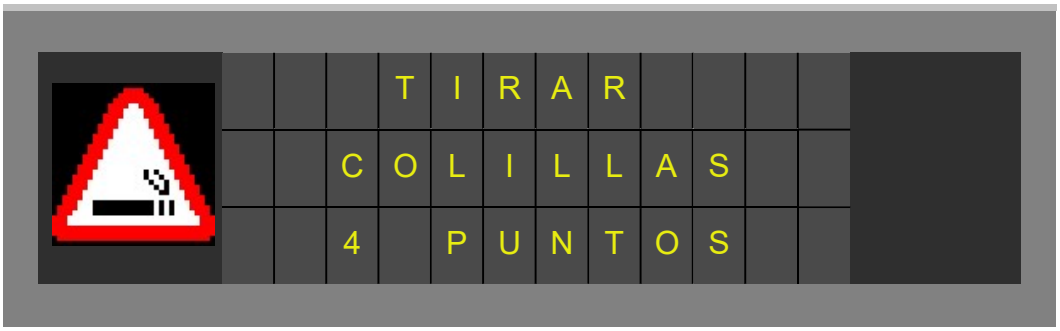
FIRMADO

2.- En relación con el punto anterior, se prestará especial atención desde los Centros de Gestión de Tráfico al despliegue de señalización en Paneles de Mensaje Variable durante los periodos en que se mantenga la alerta de riesgo extremo en nivel rojo o naranja.





(Opcional con texto en inglés).



3.- De manera complementaria, y en entornos especialmente sensibles o de especial riesgo, por parte del Director del Centro de Gestión se establecerán planes de señalización específicos en ámbitos concretos temporales o espaciales que aborden posibles factores de riesgo desencadenantes de incendios forestales, dando cuenta a la Subdirección de Gestión del Tráfico y Movilidad, el Jefe Provincial de las provincias afectadas y al Jefe Provincial Coordinador de la Zona.

B.- Actuaciones en materia operativa

1.- Si se observara por el circuito de cámaras CCTV operadas por los Centros de Gestión del Tráfico cualquier incidencia que pudiera devenir en un incendio forestal

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-15 07:48:09 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2ODPZ75XY2Y2G2IRS9CR6UW6B6AV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

(humos en mediana o zonas próximas a las vías) se procederá a dar aviso de la misma al 112, a la ATGC y a la empresa de mantenimiento integral de la vía, realizándose un posterior seguimiento de las actuaciones desarrolladas sin perjuicio de las posibles actuaciones complementarias protocolizadas.

2.- Ante la existencia de incendios forestales que pudieran implicar la necesidad de actuaciones en el ámbito de la movilidad, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Se desarrollarán actuaciones bajos los principios de prevención y seguridad, prestando especial atención a la posible afección a la red de alta capacidad.

- En caso de necesidad, se valorará el establecimiento de cortes preventivos en nudos donde existan alternativas de enrutamiento de largo recorrido. También podrán establecerse restricciones para vehículos pesados con posibilidad de desvío a áreas de servicio con capacidades de embolsamiento.

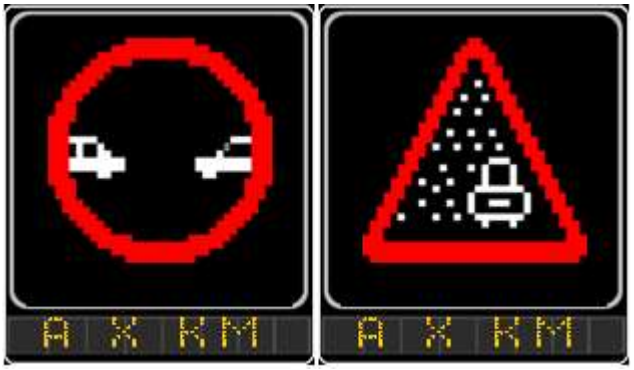
3.- En caso de que la incidencia pudiera provocar una disminución de la visibilidad, dentro del ámbito de aplicación con Paneles de Mensaje Variable, se procederá a informar de la misma a los usuarios de la vía a través de los Paneles de Señalización Variable.

En caso de especial gravedad, esta señalización podrá ser reforzada por los elementos de señalización variables portátiles existentes en el ámbito de los diferentes contratos de los Centros de Gestión del Tráfico.



JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-15 07:48:09 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2ODPZ75XY2Y2G2IRS9CR6UW6B6AV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



4.- Se reforzará la coordinación operativa con las Jefaturas Provinciales de Tráfico de las provincias limítrofes en las posibles zonas de afección de incendios forestales, poniendo en común, revisando y actualizando los tramos críticos, puntos de corte y embolsamiento, habilitación de vías de evacuación, desvíos de larga distancia, planes de señalización, disponibilidad y ubicación de medios, etc. manteniendo una continua comunicación con el Centro de Gestión de Tráfico.

Los CGT que compartan tramo de una misma red viaria deberán estar en continua comunicación y coordinación.

5.- En caso de incidencias que afecten a la red de alta capacidad o episodios de especial relevancia ó gravedad, el Jefe Provincial de Tráfico mantendrá contacto con el Jefe del Subsector o Sector de Tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el Director del Centro de Gestión del Tráfico, con los Jefes Provinciales de provincias limítrofes (cuando sea necesario), y los titulares de las vías afectadas para, en base a la previsión y el análisis de las posibles vías que puedan verse afectadas, prever y compartir las medidas a adoptar (puntos de control y almacenamiento de vehículos, cortes preventivos, desvíos alternativos de larga distancia, habilitación de vías de evacuación, plan de señalización, dotación y ubicación de medios de señalización,...)

Además, mantendrá contacto con el Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología y el Jefe Provincial Coordinador para reportar cualquier incidencia reseñable y/o recabar la colaboración que sea precisa.

En caso de ausencia del Jefe Provincial, este deberá dejar designada la persona que asumirá esta responsabilidad poniéndolo en conocimiento del Jefe Provincial

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-15 07:48:09 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2ODPZ75XY2Y2G2IRS9CR6UW6B6AV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Coordinador y de la Subdirección General de la Gestión de la Movilidad y Tecnología (a través de la dirección de correo sgmovilidad@dgt.es).

6- Ante la existencia de incendios forestales de severidad significativa o entornos especialmente sensibles, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología convocará reuniones o videoconferencias de valoración sobre la afección a las vías y seguimiento, contando en las mismas con la presencia de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de los responsables de los Centros de Gestión de Tráfico.

Aspectos Clave.-

En resumen, tanto en la fase preventiva como en la fase operativa se han de tener muy en cuenta estos elementos esenciales:

- **INFORMACIÓN EN LINCE**.- En todo momento se mantendrá actualizado el estado de la circulación dando de alta, actualizando y dando de baja, cuando ha cesado, las incidencias mediante el sistema de información LINCE, única base de datos de la DGT sobre el estado de las carreteras y única información divulgable al exterior a través de los medios del Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico.
  Las incidencias serán dadas de alta en LINCE por los medios automáticos de alimentación o por:
  - La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).
  - El personal de los Centros de Gestión de Tráfico (CGT).

  Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el COTA debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente vía LINCE.

  En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, el Jefe Provincial de Tráfico y los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito provincial bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-15 07:48:09 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2ODPZ75XY2Y2G2IRS9CR6UW6B6AV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- **ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS CON LA MÁXIMA ANTICIPACIÓN TEMPORAL Y ESPACIAL**.- Los desvíos, embolsamientos de vehículos y cortes de carreteras para evitar el acceso a zonas de riesgo, son las herramientas de gestión de la circulación existentes para minimizar las consecuencias sobre el tráfico de un incidente forestal y deberán tomarse con la suficiente anticipación temporal y espacial para garantizar la seguridad vial y la seguridad de los ocupantes de los vehículos en las inmediaciones de zonas afectadas. La máxima que ha de guiar estos trabajos es la prevención de situaciones de riesgo por circulación permitida en zonas afectadas o que se pueden ver afectadas en un corto espacio de tiempo.
- **MÁXIMA INFORMACIÓN A LOS CIUDADANOS, A TRAVÉS DE LOS CANALES ESTABLECIDOS, Y ESPECIALMENTE EN LOS PANELES DE MENSAJE VARIABLE**, para materializar las medidas preventivas y correctivas que se establezcan en la carretera, informando con anticipación suficiente de la zona afectada para que los conductores puedan utilizar itinerarios alternativos o de desvío que minimicen los efectos de la incidencia sobre la circulación.
- **MÁXIMA COORDINACIÓN** entre los actores implicados de manera que se garanticen los principios de prevención y seguridad enunciados, que son la base de la actuación de la DGT.

(firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2020-05-15 07:48:09 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_2ODPZ75XY2Y2G2IRS9CR6UW6B6AV en https://www.pap.hacienda.gob.es

2.C. RESOLUCIÓN

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DEL INTERIOR

11621 *Resolución de 4 de julio de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde los servicios de auxilio en carretera al Punto de Acceso Nacional.*

La Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente (ITS) en el sector del transporte por carretera, recoge en su artículo 3.b), entre sus acciones prioritarias, el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real. Entre los considerandos de la Directiva están el de asegurar una implantación coordinada y eficaz de los ITS estableciendo especificaciones, incluidas, si procede, normas, que definan en mayor medida disposiciones y procedimientos detallados. Asimismo establece que los ITS han de fundarse en sistemas interoperables basados en normas abiertas y públicas y que estén disponibles sin discriminación alguna para todos los proveedores y usuarios de aplicaciones y servicios.

En desarrollo de la citada acción prioritaria se dicta el Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014 por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea. En virtud de su artículo tercero, cada Estado miembro creará un punto de acceso nacional único para todos los usuarios respecto a los datos viarios y de tráfico proporcionados por las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios. En desarrollo del mismo, el pasado 15 de marzo el «Boletín Oficial del Estado» publicaba la Resolución de 22 de febrero de 2021, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional (NAP). La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico será la responsable de informar a los usuarios sobre los procedimientos a seguir para obtener el acceso e intercambio de información con el NAP.

En este contexto, el 17 de marzo de 2021 se publicaba el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas. El artículo 8, apartado 3, de dicho reglamento establece que en las operaciones de auxilio la inmovilización del vehículo se comunicará al tercero o al operador de auxilio, quien a su vez remitirá dicha comunicación por medios telemáticos a la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

Asimismo, en su disposición final tercera indica que en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor del mismo, que tuvo lugar el 1 de julio de 2021, el titular de la Dirección General de Tráfico aprobará, por medio de una resolución, el protocolo y el formato de envío de los datos requeridos por parte de los servicios de auxilio en carretera a los efectos de su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

Para proporcionar la difusión a través del NAP de las actuaciones de los servicios de auxilio en carretera, previamente se ha desarrollado un servicio dentro de la plataforma DGT3.0 que permite la recepción y seguimiento de las mismas.

En su virtud, el Director General de Tráfico resuelve lo siguiente:

Primero. *Aprobación del protocolo y el formato para el envío de datos.*

Se aprueban, tal y como establece la Disposición final tercera del Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, el protocolo y el formato para el envío de datos que deberán seguir los

cve: BOE-A-2022-11621
Verificable en https://www.boe.es

«terceros» para comunicar la actividad de auxilio en carretera a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el Punto de Acceso Nacional en materia de tráfico y movilidad.

Tanto el protocolo como el formato de datos serán los detallados en los anexos de la presente resolución.

Segundo. *Entrada en vigor.*

La presente resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 4 de julio de 2022.–El Director General de Tráfico, Pere Navarro Olivella.

ANEXO I

Protocolo de especificaciones técnicas para la conectividad entre los servicios de auxilio en carretera y la plataforma DGT 3.0

Los interesados en la conexión a la Plataforma DGT3.0 deben cumplir los siguientes requisitos:

– Acceder a la plataforma de gestión del Punto de Acceso Nacional (NAP) mediante certificado digital proporcionado por la Dirección General de Tráfico.
– Implementar los protocolos e interfaces descritos en esta resolución para el envío de los mensajes generados.
– Dado que esta señal será generada por un dispositivo directamente conectado a la red de alimentación se establece una frecuencia de envío de mensajes de un mensaje cada 30 segundos para eventos de tipo «Grúa en camino», y de 100 segundos, para tipo «Grúa en intervención».
– La posición proporcionada por el GPS no debe tener un error superior a 5 metros.
– La antigüedad máxima de los mensajes no superará los 30 segundos.

En relación con el posicionamiento, de acuerdo con el Real Decreto 1071/2007, de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España, para indicar la posición en longitud y latitud de un evento se dará en coordenadas grados sexagesimales, con cinco decimales, en sistema de referencia ETRS89.

Se empleará la escala de tiempo UTC independiente de zonas horarias.

La sincronización entre los dispositivos implicados en el tratamiento, se realizará usando el protocolo NTP (Network Time Protocol), el protocolo estándar de distribución de hora, utilizando como mínimo servidores stratum 1 conectados al Real Instituto y Observatorio de la Armada que ofrece el patrón nacional de la unidad básica de tiempo.

ANEXO II

Modelo de datos para la recepción de información

A continuación se define el modelo de datos que deben cumplir los mensajes.

Atributo	Descripción
actionId	(texto): Identificador único del evento.
beaconId	(texto):: identificador único del dispositivo / app (por ejemplo, la MAC).
beaconTypeId	(número entero): identificador del tipo de dispositivo. Posibles valores en /beaconTypes. 1 = Vehicle, 2 = Mobile.
timestamp	(fecha UTC): fecha y hora en formato UTC del momento en el que el evento se ha generado. Es necesario que sea de un máximo de 30 segundos de antigüedad con respecto a la hora UTC. La fecha debe finalizar con el carácter 'Z' que marca que está en UTC.
lon	(número decimal): longitud de coordenadas de tipo WGS 84 donde se ha generado el evento.

cve: BOE-A-2022-11621
Verificable en https://www.boe.es

Atributo	Descripción
lat	(número decimal): latitud de coordenadas de tipo WGS 84 donde se ha generado el evento.
eventTypeId	(número entero): identificador del tipo de evento. Posibles valores en /eventTypes. 1 = VAC en camino, 2 = VAC en intervención, 3 = VAC intervención finalizada.
hdop	(número entero): valor DOP para determinar la calidad de la información del GPS.

A través de la página https://www.dgt.es/auxilio se dará acceso a la información más actualizada sobre acceso y modelos de datos para la integración de terceros con los servicios del punto de acceso nacional.

Debido al gran número de eventos que se pueden manejar, dentro del servicio se han habilitado dos interfaces cuya descripción se encontrará accesible a través de la misma página web y que utilizan el mismo modelo de datos. Uno de ellos permite la recepción de eventos individuales, y otro para un conjunto de eventos al mismo tiempo.

cve: BOE-A-2022-11621
Verificable en https://www.boe.es

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DEL INTERIOR

20433 *Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se define el protocolo y el formato para el envío de datos desde la señal V-16 al Punto de Acceso Nacional, en el ámbito de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente en el sector del transporte por carretera.*

La Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligente (ITS) en el sector del transporte por carretera, recoge en su artículo 3.º b), entre sus acciones prioritarias, el suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real. Entre los considerandos de la Directiva están el de asegurar una implantación coordinada y eficaz de los ITS estableciendo especificaciones, incluidas, si procede, normas, que definan en mayor medida disposiciones y procedimientos detallados. Asimismo establece que los ITS han de fundarse en sistemas interoperables basados en normas abiertas y públicas y que estén disponibles sin discriminación alguna para todos los proveedores y usuarios de aplicaciones y servicios.

En desarrollo de la citada acción prioritaria se dicta el Reglamento Delegado (UE) 2015/962 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014 por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea. En virtud de su artículo 3.º, cada Estado miembro creará un punto de acceso nacional único para todos los usuarios respecto a los datos viarios y de tráfico proporcionados por las autoridades viarias, los operadores de infraestructuras viarias y los proveedores de servicios. En desarrollo del mismo, el pasado 15 de marzo el BOE publicaba la Resolución de 22 de febrero de 2021, por la que se crea el Punto de Acceso Nacional (NAP). La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico será la responsable de informar a los usuarios sobre los procedimientos a seguir para obtener el acceso e intercambio de información al NAP.

En este contexto, el pasado 17 de Marzo se publicaba el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas. En su disposición final segunda se modifica la señal V-16 del anexo XI del Reglamento General de Vehículos, consistente en un dispositivo luminoso de preseñalización de peligro, indicando, por una parte, que el dispositivo deberá comunicar su activación, desactivación y posicionamiento al punto de acceso nacional, y por otra, que el listado de marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con lo dispuesto en el artículo serán publicados en la dirección http://www.dgt.es/v16. Esta señal V-16 con propiedades de geolocalización, será de uso obligatorio a partir del 1 de enero de 2026.

Adicionalmente, el Real Decreto establece en su disposición final tercera, que en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor del mismo prevista para el 1 de julio de 2021, el titular de la Dirección General de Tráfico aprobará, por medio de una resolución, el protocolo y el formato de envío de los datos requeridos por parte de los servicios de auxilio en carretera y de la señal V-16 a los efectos de su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

En su virtud, el Director General de Tráfico resuelve lo siguiente:

Único. *Conexión con el Punto de Acceso Nacional.*

Los dispositivos emisores de la señal V-16 deberán conectarse con el Punto de Acceso Nacional (NAP) para el acceso de los usuarios a la información mínima

cve: BOE-A-2021-20433
Verificable en https://www.boe.es

universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, de acuerdo con el Protocolo de especificaciones técnicas establecido en el anexo I de esta resolución. Los requisitos técnicos en materia de comunicaciones, se detallan en el anexo II de la misma.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 30 de noviembre de 2021.–El Director General de Tráfico, Pere Navarro Olivella.

ANEXO I

Protocolo de especificaciones técnicas para la conectividad de la señal V-16 con el Punto de Acceso Nacional

Los fabricantes de dispositivos V-16 que pretenden conectarse al Punto de Acceso Nacional deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Acceder a la plataforma de gestión del Punto de Acceso Nacional (NAP) mediante certificado digital proporcionado por la Dirección General de Tráfico.
b) Implementar los protocolos e interfaces descritos en esta resolución para el envío de los mensajes generados por la señal V-16.
c) Enviar un mensaje de activación y otro de desactivación del dispositivo por cada evento.
d) Enviar la señal de activación 100 segundos después del encendido físico del dispositivo.
e) Mantener una frecuencia de envío de mensajes cada 100 segundos.
f) Proporcionar una precisión inferior a 5 metros en el posicionamiento del dispositivo.

En esta resolución se definen los dos protocolos a tener en cuenta en la conectividad entre el dispositivo V-16 y el punto de acceso nacional de información de tráfico.

– El protocolo A, que será el que rija el envío de datos desde el dispositivo V-16 a los servicios de información de los fabricantes de estos dispositivos.
– El protocolo B, que definirá la conexión entre los sistemas de información de los fabricantes de dispositivos y el punto de acceso nacional de la DGT.

Toda la documentación técnica actualizada se encontrará recogida en la página web www.dgt.es/v16.

Protocolo A: protocolo de comunicaciones entre el dispositivo V-16 y los sistemas de información del fabricante de las mismas

La implantación de un dispositivo de estas características requiere disponer de un canal estándar y de un lenguaje común.
Adicionalmente, definir este estándar facilita también que en caso de ser necesario por la existencia de alguna problemática sobrevenida a los sistemas de información de algún fabricante, un tercero pueda realizar dichas funciones.

cve: BOE-A-2021-20433
Verificable en https://www.boe.es

A continuación se define el modelo de datos que deben cumplir los mensajes que los dispositivos V-16 envíen a los servicios de información de sus fabricantes.

Campo	Descripción
Longitud.	Longitud de la trama actual.
Versión.	Versión de la trama.
Tipo de Trama.	Tipo de Trama que será: 0= Inicio de incidencia. 1=Incidencia. 2 =Fin de incidencia.
Secuencia.	Número secuencial de la trama. Este número se incrementará con cada trama transmitida. La secuencia se reiniciará por un nuevo incidente.
ID del fabricante.	Identificador del fabricante.
Versión SW.	Versión de software.
Versión HW.	Versión de hardware.
ID del dispositivo.	Número entero que identificará inequívocamente al dispositivo.
Batería.	Número de Voltios multiplicado por diez, en formato entero.
Tiempo Activación.	Tiempo que el dispositivo lleva activado en minutos.
IMEI.	Cadena de caracteres ASCII. IMEI="xxxxxxxxxxxxxxx".
Número de celda «+» número de ECL.	ID de la celda 30 bit «+» ECL.
RSSI.	Received signal strength level.
RSRP.	Reference signal received power.
RSRQ.	Reference signal received quality.
PLMN.	PLMN (Public Land Mobile Network). Cadena ASCII 5 a 6 dígitos (MCC MNC).
Auxiliar.	Campo auxiliar reservado para posibles usos futuros.
NS.	N (Norte) o S (Sur) (1 caracter).
DD.DDDDDD.	Latitud Grados (DD.DDDDDD).
EW.	E (Este) o W (oeste) (1 caracter).
DDD.DDDDDD.	Longitud Grados (DDD.DDDDDD).
Timestamp.	YYYYMMDDHHMISS UTC GPS TIMESTAMP.
Altitud.	Metros, entero.
EPE_horiz.	Error de posición horizontal (metros), entero.
Satélites.	Numero de satélites.
HDOP.	Horizontal dilution of precision multiplicado por cien, en formato entero.

Todos los atributos se enviarán en formato texto.

El protocolo incluirá un paquete UDP de respuesta (acuse de recibo) por parte del operador de telefonía, que el fabricante podrá utilizar e efectos de control de llegada del paquete, ya que el protocolo UDP no dispone de esta característica.

cve: BOE-A-2021-20433
Verificable en https://www.boe.es

Protocolo B: protocolo de comunicaciones entre los sistemas de información de los fabricantes de V-16 y el punto de acceso nacional.

A continuación se detalla la composición de los mensajes que se enviarán desde los sistemas de información de los fabricantes al punto de acceso nacional de tráfico.

Campo	Descripción
idcompany.	Nombre del certificado de cliente (Common Name, CN).
actionid.	Identificador único del evento anonimizando al dispositivo de origen, desde la activación a la desactivación.
token.	Identificador cifrado generada por la plataforma de vehículo conectado DGT 3.0 para la plataforma cliente durante el proceso de autenticación.
detection_time.	Timestamp del instante en el que ocurre el evento, en formato ISO 8601 YYYY-MM-DDTHH:MM:SSZ.
lon.	Longitud geográfica del evento en coordenadas WGS84.
lat.	Latitud geográfica del evento en coordenada WGS84.
device_event_type.	Tipo de evento: 1 – Vehículo detenido.
device_event_type_value.	Valor del tipo de evento: 1 = activación. 2 = activado. 3 = desactivación.
information_quality.	Precisión GPS estimada en metros (HDOP).

En relación al posicionamiento, de acuerdo con el Real Decreto 1071/2007 de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España, para indicar la posición en longitud y latitud de un evento, se dará en coordenadas grados sexagesimales, con 5 decimales, en sistema de referencia ETRS89.

Se empleará la escala de tiempo UTC independiente de zonas horarias.

La sincronización entre los dispositivos implicados en el tratamiento, se realizará usando el protocolo NTP (Network Time Protocol), el protocolo estándar de distribución de hora, utilizando como mínimo servidores stratum 1 conectados al Real Instituto y Observatorio de la Armada que ofrece el patrón nacional de la unidad básica de tiempo.

ANEXO II

Requisitos en materia de comunicaciones

Tecnología de comunicaciones:

Se requiere el uso de tecnología celular en banda licenciada para evitar interferencias del servicio, contemplada dentro de los estándares 4G/5G LPWA de la GSMA, garantizando la permanencia en funcionamiento de dicha tecnología durante el transcurso del tiempo y la no obsolescencia temprana.

Requisitos en materia de gestión, seguridad y privacidad en las comunicaciones:

– Entorno privado y seguro de comunicaciones (APN privado).
– Utilización de tarjeta SIM no extraíble para evitar manipulaciones.
– Provisión automática y desatendida para evitar procedimientos de activación intermedios que puedan interferir en el momento de un accidente o avería.

cve: BOE-A-2021-20433
Verificable en https://www.boe.es

– El fabricante del dispositivo V-16 dispondrá de una herramienta de gestión de alarmas para el control del fraude por malos usos con posibilidad de bloqueo automático de las comunicaciones, que será provista por el operador de comunicaciones que preste el servicio de conectividad.

– Contrato de servicio de comunicaciones con el operador incluidas, en modo prepago, por doce años.

Requisitos en materia de validación de los dispositivos:

– El fabricante del dispositivo deberá disponer de los certificados para equipos electrónicos de comunicaciones según la legislación vigente en cada momento.

– El fabricante del dispositivo utilizará un módulo de comunicaciones previamente validados por el operador prestador del servicio de comunicaciones, con el fin de garantizar la correcta interoperabilidad del mismo en su red.

– Verificación del correcto funcionamiento del dispositivo en la red del operador que presta el servicio de conectividad.

– Se deben utilizar protocolo de comunicaciones estándar UDP con el fin de garantizar la intercambiabilidad del servicio prestado.

Evoluciones tecnológicas:

En caso de que surjan en el mercado otras soluciones tecnológicas y de comunicaciones que, respetando los protocolos establecidos en el anexo I de la presente resolución, sean capaces de prestar al ciudadano accidentado un servicio integral de protección en la vía, estas podrán ser certificadas por la DGT para su utilización en los dispositivos V-16.

Para que una tecnología sea certificada deberá asegurar unos ratios de cobertura equivalentes a los ofrecidos por las tecnologías celulares en cada momento.

Adicionalmente, se deberá garantizar la disponibilidad del canal para el intercambio de mensajes ante un accidente y establecer los mecanismos suficientes para asegurar la permanencia en funcionamiento de dicha tecnología durante el transcurso del tiempo.

El listado de tecnologías certificadas será publicado en la página web www.dgt.es/v16.

cve: BOE-A-2021-20433
Verificable en https://www.boe.es

3.A. INSTRUCCIÓN

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico
SUBDIRECCION GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

CIR

Asunto: ”Señalización de tramos de elevado riesgo para motoristas”.

INSTRUCCIÓN 20 /TV-117

La evolución de la accidentalidad en motocicleta revela la urgente necesidad de adopción de nuevas medidas. La Dirección General de Tráfico, en colaboración con otras administraciones, instituciones y colectivos de motoristas viene trabajando durante un largo tiempo de manera coordinada e intensa a través del impulso de un conjunto de medidas y actuaciones que refuerzan la seguridad de los mismos.

En este sentido, y sin perjuicio de las medidas de ámbito normativo y estratégico en las que se está trabajando, mediante esta instrucción se establecen las directrices para la “Señalización de tramos de elevado riesgo para motoristas” como medida para advertir a estos usuarios que circulan por tramos de la vía donde se hace aún más necesaria la precaución y observancia de las normas; y en los que por lo tanto, se intensificará la vigilancia.

1.- Identificación y selección de los tramos de elevado riesgo para motoristas.

Para la identificación y selección de los tramos a señalizar se aplicará la siguiente metodología:

1. Se establece una longitud teórica de los tramos de 2 km.
2. Se fijan como criterios de priorización la accidentalidad del tramo y sinuosidad del mismo.
3. En la priorización no se tendrá en cuenta la velocidad promedio a la que se circula por el tramo o el límite de velocidad del mismo.

e-mail: sgmovilidad@dgt.es

C/Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-09-30 11:06:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JG3WLFMLKAAW2TIR69C2KSVIXKH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4. A partir de la tramificación de la red de carretera, se priorizará la intervención a partir de la obtención de los siguientes índices:

   - Índice de accidentalidad:

$$Acc = \frac{3(M + HG) + HL}{Nº\ de\ años}$$

   El ámbito temporal de los datos de accidentes se tomará desde el 1 de enero de 2014 hasta el 30 de junio de 2019 (cinco años y medio=5,5)

   Víctimas: Fallecidos, Heridos hospitalizados, Heridos leves *(Fuente: ARENA-2).*

   - Índice de sinuosidad:

   Se obtiene a partir de la Sinuosidad (S) de tramos de 200 metros:

$$S = 1 - \frac{Distancia\ segmento\ recto}{Distancia\ trayecto\ real}$$

   Se calcula la **sinuosidad agregada** en tramos de 2 Km a partir de los subtramos de 200m definida como sigue:

$$S_{Tramo} = \frac{\sum_n (S_{Subtramo\ n})}{N}$$

   Se eliminan de la muestra los tramos de 2 Km con sinuosidad agregada inferior a 0,1, de forma que la priorización lleva a vías de alta sinuosidad, generalmente alejadas de las grandes ciudades, que en combinación con el exceso de velocidad suelen resultar atractivas para un determinado perfil de motorista y tipo de circulación.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-09-30 11:06:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JG3WLFMLKAAW2TIR69C2KSVIXKH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

5. La función de prioridad queda definida de la siguiente manera:

$$Prioridad = C_S \cdot Accidentalidad = [5 \cdot (S + 0{,}1)] \cdot \frac{3(M + HG) + HL}{Nº\ de\ años}$$

6. Una vez fijados los tramos prioritarios en el número que se determine (inicialmente 100) se llevará a cabo una revisión y edición manual en gabinete, al objeto de:
   - Comprender el contexto de cada vía y verificar que realmente se corresponde con el perfil cuya identificación es objeto de este estudio.
   - Comprobar mediante valoración subjetiva que se trata realmente de tramos que por sus características pueden resultar atractivos para una conducción temeraria/recreativa de motos.
   - Ajustar el inicio y fin a puntos exactos en los que resulta más viable la instalación de la señalización vertical que anuncie que se está accediendo a un tramo especialmente peligroso para los motoristas por su sinuosidad.
   - En términos generales, en los tramos de 2km no se incluirán travesías, ni intersecciones de ningún tipo que pudieran suponer otras causas de accidentalidad diferentes de las que se pretende advertir.

El proceso realizado concretará los tramos priorizados cuya la longitud podrá diferir de los 2 km pudiendo aumentar o disminuir en no más de 500 metros con intención de incluir más accidentes, más curvas de gran sinuosidad o incluso para facilitar la instalación de la señalización vertical en función de las características de la vía y de su entorno.

El listado completo de los tramos seleccionados estará disponible para su consulta en la página web de la DGT.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-09-30 11:06:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JG3WLFMLKAAW2TIR69C2KSVIXKH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2.- Señalización de los tramos y actualización del dato de número de víctimas

La señalización de los tramos se realizará con un cartel coincidiendo con el inicio del tramo o adelantándolo unos metros conforme a la viabilidad de su instalación.

El cartel tendrá el siguiente diseño:



La cifra de víctimas se incluirá en la señal mediante un adhesivo.

Al inicio del año, la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, con la colaboración del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, realizará de nuevo el cálculo de las víctimas en los últimos 5 años procediendo a la actualización de las señales.

Los Centros de Gestión de Tráfico realizarán un seguimiento de las víctimas en los tramos señalizados, modificando el dato en el cartel del número de víctimas añadiendo las que se hayan podido producir desde el inicio del año.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-09-30 11:06:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JG3WLFMLKAAW2TIR69C2KSVIXKH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

3.- Medidas en los tramos señalizados

Una vez se acometa la señalización de los tramos, se adoptarán las siguientes medidas:

- Por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en coordinación con las Jefaturas Provinciales de Tráfico, se planificarán dentro su operativa los servicios necesarios para intensificar el control y vigilancia presencial y efectivo en estos tramos, con especial foco en el cumplimiento de las normas de seguridad en cuanto a velocidad o maniobras antirreglamentarias.
- Dentro de la programación de controles preventivos de alcoholemia y otras drogas se incluirán estos tramos en los horarios de mayor presencia de motoristas.
- La Unidad de Medios Aéreos de la Dirección General de Tráfico, en coordinación con las Jefaturas Provinciales de Tráfico, programará los vuelos de helicópteros y RPAS para incluir la vigilancia y control de estos tramos. Durante la realización de estos vuelos, se podrán programar actuaciones conjuntas con los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para la posible notificación en el acto de las infracciones que, en su caso, se puedan observar.
- Se valorará junto a los titulares de la vía, la posible adopción de otras medidas en los tramos seleccionados que mejoren la seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-09-30 11:06:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JG3WLFMLKAAW2TIR69C2KSVIXKH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 28 de Septiembre de 2020

El Director General de Tráfico

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2020-09-30 11:06:56 CEST
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_JG3WLFMLKAAW2TIR69C2KSVIXKH9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

CIR

Asunto: Cruces Inteligentes.

INSTRUCCIÓN 20/TV-110

Los Cruces Inteligentes nacen con el espíritu de incrementar la seguridad de la circulación en intersecciones a nivel de vías convencionales de calzada única, basándose en experiencias reales contrastadas y referencias técnicas internacionales, en el marco del concepto de Sistema Seguro.

Partiendo de los importantes avances logrados en los últimos años en materia de seguridad vial, es preciso dar nuevos pasos con un renovado enfoque, en el marco de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, en la que se incluyen diversos objetivos operativos, entre ellos el de “mejorar la seguridad de las carreteras convencionales”.

Este sistema, compuesto por elementos de sensorización, señalización y comunicaciones promueve un uso seguro de la vía que se ajuste a las circunstancias y función de la propia vía, por medio de una señalización más adaptada a cada circunstancia, y por tanto más creíble, que propicia la circulación a una velocidad segura. En efecto, partiendo del compromiso de responsabilidad compartida, desde el factor vía, se pretende proporcionar al usuario de una herramienta adicional al que ya proporcionan el resto de elementos de seguridad viaria a modo de sistema de ayuda a la conducción.

Según los datos de accidentalidad de 2018, el 62% de los accidentes con víctimas en vías interurbanas tuvo lugar en carreteras convencionales y el 32% de estos en intersecciones, por lo que es un hecho que estos elementos del trazado requieren de un tratamiento específico.

Se trata por tanto de un sistema pionero en España que no obstante ha sido desplegado internacionalmente y existen referencias de sus bondades en la reducción de la lesividad y mortalidad en las vías en que se aplica.

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

1 ESTADO DEL ARTE

Existen diferentes categorías de Cruces Inteligentes en función de la localización de la señalización (en poste o en báculo) y del lugar donde se informa y donde se detecta de la presencia de vehículo (vía principal y vía secundaria). En este documento se tomará como referencia la clasificación de la Federal Highway Administration (FHWA)[1]. Esta institución, además, ha realizado estudios sobre la efectividad de los Cruces Inteligentes para reducir la accidentalidad. A continuación, se expone la definición que establece de cada categoría, y la relación entre las diferentes categorías y los valores del Crash Modification Factor (CMF= Accidentes esperados/Accidentes actuales) en intersecciones con cuatro ramales.

- **CATEGORÍA 1:** Señales dinámicas en báculo en la vía principal y elementos de detección en la vía secundaria

- **CATEGORÍA 2:** Señales dinámicas en báculo en la vía secundaria y elementos de detección en la vía principal.

- **CATEGORÍA 3A:** Señales dinámicas en poste en los márgenes de la vía principal y elementos de detección en la vía secundaria

- **CATEGORÍA 3B**: Señales dinámicas en poste en los márgenes de la vía secundaria y elementos de detección en la vía principal

- **CATEGORÍA 4:** Combinación de la 1 y la 3.

[1] *Investigaciones de la Federal Highway Administration (Safety Evaluation of Intersection Conflict Warning System (ICWS)*

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Tabla 1. Crash Modification Factor según la categoría de Cruce Inteligente. Fuente: FHWA

INTERSECCIÓN DE CUATRO RAMALES					
CATEGORÍA	1	2	3a	3b	4
N (SITIOS)[2]	16	15	14	8	16
TOTAL	0,740	0,892	0,519	0,866	0,704
FALLECIDOS Y HERIDOS	0,600	0,944	0,450	1,064	0,742
ÁNGULO RECTO	0,807	1,084	0,454	1,247	0,697

Atendiendo al CMF la categoría más efectiva es la 3a, la que ha sido implantada hasta el momento en España. En situaciones de escasa visibilidad, la opción alternativa que se recomienda es la 1, en esta se sigue detectando al vehículo en la vía secundaria e informando de su presencia en la principal con señalización en báculo.

Por tanto, se logra reducir entre el 40 - 55% de muertos y heridos.

[2] *Hace referencia al número de casos en los que se ha estudiado la accidentalidad antes y después de instalar la contramedida.*

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2 DEFINICIÓN Y PRINCIPIOS DE FUNCIONAMIENTO

2.1 DEFINICIÓN

Se trata de un sistema de advertencia dinámica en intersecciones, denominado como Cruce Inteligente, es un conjunto de equipamientos sincronizados, dispuestos en los ramales y tronco de una intersección, que permiten detectar la presencia de un vehículo que se aproxima a la misma desde la vía secundaria, alertando de ello en la vía principal mediante señalización dinámica. Tiene como vocación maximizar la credibilidad de la señalización mediante un sistema adaptativo y circunstancial.

2.2 CRITERIOS DE SELECCIÓN DE INTERSECCIONES

Para seleccionar las intersecciones en las que debe instalar un cruce inteligente se debe recurrir a indicadores cuantitativos de la seguridad inherente de la infraestructura que nos permitan identificar elementos viales problemáticos, y guiarse por el histórico de accidentabilidad por otro lado para priorizar las actuaciones en función de su retorno potencial en reducción de accidentabilidad[3].

Para la determinación de la seguridad inherente del tramo de estudio en que se localice la intersección, en la inspección que se lleve a cabo (bien con métodos sistemáticos de alto rendimiento de inspección de la red o inspecciones ad-hoc localizadas) se prestará especial atención al trazado en planta y alzado, y a su coordinación, con el fin de detectar posibles problemas derivados de ausencia de visibilidad, a la orientación del eje vial respecto a la salida y puesta del sol, a la presencia de elementos que dificulten la visión como árboles, vallados u objetos en los márgenes de la vía, así como los fenómenos meteorológicos adversos que de manera recurrente pueden comprometer la visibilidad.

[3] Valor de la vida estadística (DGT).

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2.3 PRINCIPIOS DE FUNCIONAMIENTO

El funcionamiento de los Cruces Inteligentes se basa en la detección de los vehículos que se aproximan desde la vía secundaria a una intersección por medio de unos sensores colocados en la calzada, estos sensores mandan una señal al equipo de procesamiento de datos (EDP) que al recibir la señal genera otra capaz de activar la señalización dinámica, avisando al vehículo que circula por la vía principal de la presencia o aproximación de otro vehículo por la vía secundaria. Una vez que el vehículo detectado alcanza a la línea de detención, otros sensores (detectores de presencia), iguales a los anteriores y situados también en el firme, envían una señal de manera continua (mientras el vehículo está en la zona de detención) al controlador, este a su vez envía la señal, también de manera continua a la señalización dinámica manteniéndola encendida mientras el vehículo se encuentra detenido. Una vez el vehículo que esperaba consigue realizar la maniobra y abandona la intersección, la señalización se mantiene activa durante el tiempo de despeje de la maniobra, aproximadamente 3 segundos (dependiendo de la geometría de cada cruce).

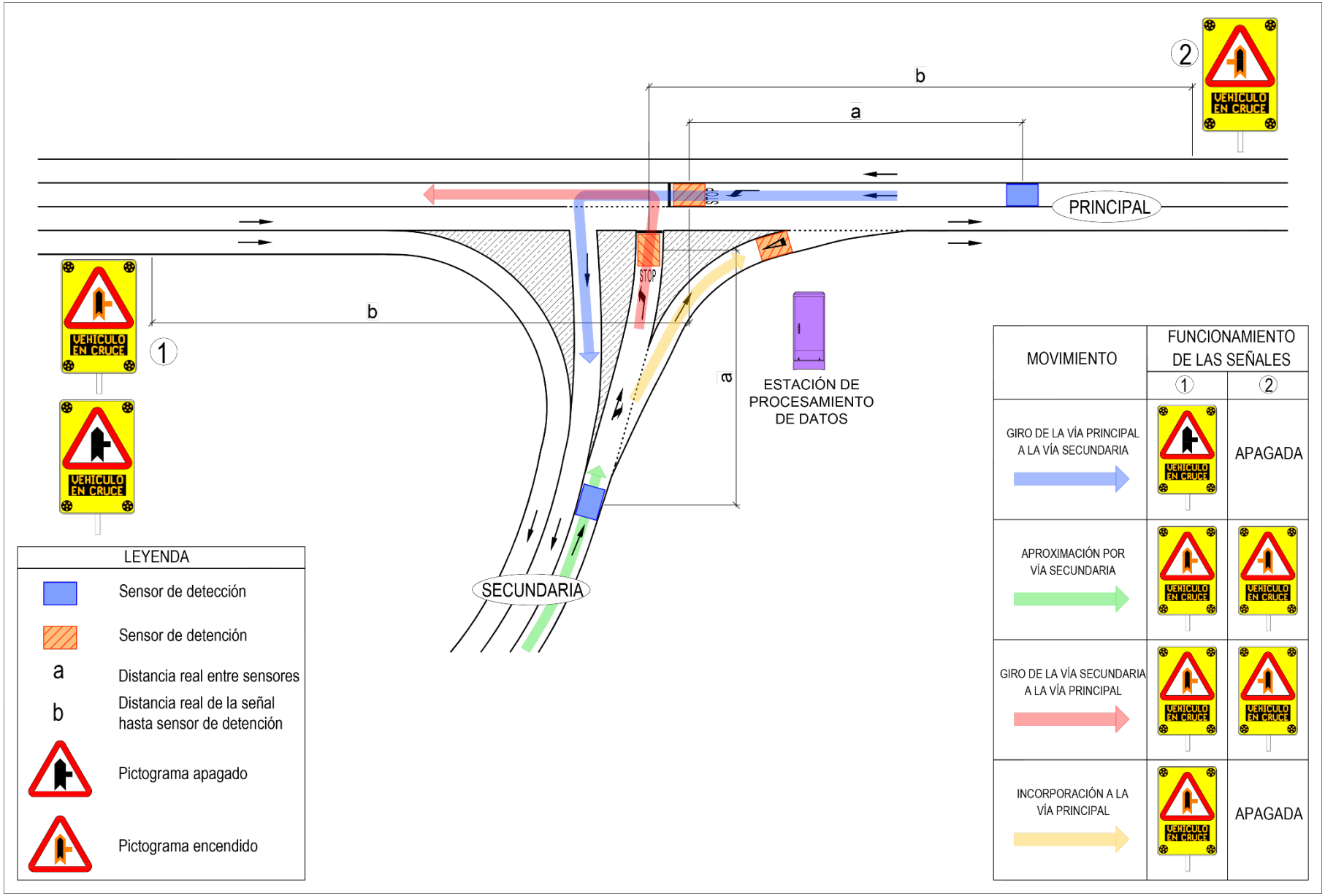
Es fundamental que el sensor que mantiene la señal encendida mientras el vehículo espera, esté ubicada en el punto concreto donde se produce la parada en la práctica, (ya que en algunas ocasiones por motivos de visibilidad o por la posición en el propio carril no coincide con la marca vial de detención) de lo contrario el vehículo no sería detectado y por tanto, la señalización dinámica estaría desactivada pese a haber un vehículo parado esperando a realizar un giro. Esto debe estudiarse in-situ mediante observación del comportamiento real de los vehículos.

Por otra parte, para que sea efectiva la señalización inteligente deben existir diferencias importantes entre el volumen de flujo de tráfico del tronco principal y el de los giros y/o de la vía secundaria. La intensidad media horaria del tronco debe ser mucho mayor que la de los giros y/o de la vía secundaria para el mismo periodo de tiempo para evitar que la señal esté permanentemente encendida con lo que perdería su utilidad y credibilidad.

En el siguiente esquema se representa gráficamente el principio de funcionamiento de un Sistema de Advertencia Dinámica en Intersecciones.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO
NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es



MINISTERIO DEL INTERIOR
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

FIRMADO

3 ELEMENTOS NECESARIOS

Los elementos necesarios para equipar un cruce inteligente son:

- Señalización de Advertencia Dinámica
- Estación de Procesamiento de Datos
- Sensores de aproximación, de detención y de velocidad
- Antenas y Repetidores

A continuación, se explicará por separado cual es la función que tiene cada uno de ellos dentro del funcionamiento general del sistema, asumiendo en cualquier caso que la instalación es en vías convencionales y puntos remotos sin acometida eléctrica ni redes de fibra óptica disponibles.

3.1 SEÑALIZACIÓN DE ADVERTENCIA DINÁMICA

Independientemente del tipo de señal y tecnología aplicada, la advertencia se compone de un pictograma, un texto “VEHÍCULO EN CRUCE” y cuatro elementos intermitentes situados en los vértices de la señal.

La señal se activa y desactiva desde un punto remoto mediante una comunicación por RF de bajo consumo eliminando la necesidad de cableado.

Se alimenta con energía solar fotovoltaica, por tanto, debe incorporar una fotocélula que permita regular la intensidad luminosa de manera automática en función de la luz ambiental, de tal forma que se eviten los deslumbramientos y se reduzca el consumo para maximizar la duración de la batería.

La señal enciende de forma continua el texto “VEHICULO EN CRUCE” durante el periodo de activación de la señal. También se enciende el pictograma P-1, P-1a o P-1b en función de la información suministrada por la unidad de control.

En las intersecciones en las que la incorporación de los vehículos procedentes de la vía secundaria se realice desde un carril de incorporación y/o la maniobra de giro cuente con carril de espera central la señal de advertencia dinámica será opcional.

Existen tres tipos de sistemas para realizar la señalización:

- Señal con pictograma troquelado
- Señal oculta
- Panel de Mensaje Variable

La señal con el pictograma troquelado es la más básica, su funcionalidad se limita a la señalización del cruce, se instala cuando su uso va a ser únicamente para advertir de la presencia de un vehículo en la vía secundaria. En el caso de la señal oculta las posibilidades pueden ser

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

más amplias y permitir alertar de otro tipo de peligro, como nieve o viento en caso de ser necesario. El panel de mensaje variable es el más versátil, no tiene limitación en el tipo de pictograma que se quiere representar puede servir para indicar velocidades, presencia de cinemómetros, entre otros. Se instala en aquellos casos en los que los problemas identificados en la carretera no solo sean los derivados de la intersección.

En el anexo II de especificaciones técnicas se pueden ver las características de cada una de ellas.

Tabla 2. Distancia de la Señal de Advertencia Dinámica al punto de cruce (b) en función de la velocidad de circulación de la Vía Principal.

VÍA PRINCIPAL		
VELOCIDAD $_{85}$ (KM/H)	DISTANCIA ENTRE LA SEÑAL Y PUNTO DE CRUCE (m)*	TIEMPO DE RECORRIDO (s)
100	180	6,48
90	150	6,00
80	120	5,40
70	90	4,63
60	70	4,20
50	50	3,60

* Para pendientes menores de -4% la distancia deberá aumentarse un 20%.

3.2 ESTACIÓN DE PROCESAMIENTO DE DATOS

La Estación de Procesamiento de Datos (EDP) es la encargada de recibir la información procedente de los sensores y procesarla, encender o mantener encendida la señal de advertencia dinámica y apagarla.

La conectividad de la EPD se adaptará a las particularidades del lugar de la instalación. A pesar de que existen múltiples posibilidades de conexión, la más común será por tecnología (3G, GPRS).

Esta estación podrá instalarse en una zona elevada (farola, mástil, etc) y con visión directa a la red de sensores, o en el lateral de la carretera en el interior de un armario.

- La tensión de entrada puede ser producida por:
- Acometida electica existente de 220V.
- Paneles Fotovoltaicos y batería que permitan garantizar el funcionamiento del sistema durante al menos 4 horas 5 días seguidos en ausencia de radiación.
- Punto con Suministro a Tiempo Parcial (por ejemplo, alumbrado encendido únicamente de noche) y complementarlo con una batería.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

3.3 SENSORES DE APROXIMACIÓN, DETENCIÓN Y VELOCIDAD

Los sensores de aproximación y detención (representados en el esquema de principios de funcionamiento) son elementos que deben detectar respectivamente el paso o la parada de un vehículo, y enviar una señal al equipo de procesamiento de datos para que active el funcionamiento de la señal.

Para determinar la ubicación de los sensores de detección es necesario saber cuál es la velocidad de circulación por las vías donde están instalados, de forma que los vehículos sean detectados con la suficiente antelación como para que la señal de advertencia dinámica se encienda y alerte al vehículo de que a su paso por el cruce podrá haber otro vehículo intentado realizar una maniobra.

Tabla 3. Distancia real entre sensor de aproximación y de detención (a) medida en metros en función de las velocidades de circulación (V85) de la vía principal y la secundaria.

VÍA PRINCIPAL		**VÍA SECUNDARIA**			
		VELOCIDAD$_{85}$ (km/h)			
		70	60	50	40
VELOCIDAD$_{85}$ (KM/H)	100	65	60	50	40
	90	65	60	50	40
	80	55	60	50	40
	70	55	45	50	40
	60	55	45	50	40
	50	55	45	30	40

Para el cálculo dela distancia entre los sensores de aproximación y detención de la vía secundaria se debe tener en cuenta la velocidad (preferentemente la del percentil 85 o V_{85}) a la que circula tanto el tráfico ligero de la vía principal como de la vía secundaria.

Un aspecto a considerar para la disposición del sensor de aproximación es que no debe existir ningún acceso intermedio entre éste y el sensor de detención, con el fin de detectar todos los vehículos que acceden a la intersección.

Los sensores de detención son los encargados de continuar enviando el impulso que permite que la señal permanezca encendida mientras el vehículo está esperando para realizar el giro.

Los sensores de velocidad se situarán en aquellas intersecciones en las que para efectuar giros a izquierda no exista carril central de espera en la vía principal y por ello el vehículo se detiene en el propio carril de la vía principal. El giro debe detectarse mediante un sensor doble capaz de medir la velocidad de paso, activándose cuando el valor sea menor de 40 km/h. Si el punto de rebaje del eje es conocido se deberá instalar un sensor adicional de detención que se active cuando el tiempo de ocupación del mismo sea superior a 2 segundos confirmando así que el vehículo va a realizar la maniobra. El simple paso por el

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

sensor de detención no activará el sistema, evitando que los giros desde la vía secundaria lo activen de manera errónea.

A fin de que los vehículos se detengan en el mismo punto, se recomienda canalizar el giro mediante isletas en la vía principal y/o secundaria recurriendo a balizamiento, marcas viales u obra civil.

Tipos de sensores:

3.3.1 ESPIRA DE LAZO DETECTOR ELECTROMAGNÉTICO

Se trata de detectores de bucle inductivo, basados en la perturbación de un campo magnético producido en una espira por la presencia de la masa metálica de un vehículo cuando este pasa por encima. Como parámetros básicos deberá ser variable la sensibilidad de detección y realizar el contaje de intensidad y medición del tiempo de ocupación con un error máximo de ± 2%. La profundidad de ranura en el pavimento será de 6,00 centímetros y la anchura 6,00 milímetros El cable de cobre que forma la espira será de 2,50 milímetros2 de sección. Las dimensiones de la espira se adaptarán a los carriles de circulación o anchura del acceso en cada caso particular. El número de vueltas será de 3, para perímetros de 6 a 10 m. Los puntos de medida dispondrán de oscilador, detector propiamente dicho, amplificador y bloque de salida.

Tendrá que ser doble en el caso de funcionamiento por detección de velocidad.

3.3.2 DETECTOR MAGNETROMETRO

Detector de presencia de vehículos en calzada, mediante sensor inalámbrico magnetómetro (SM) instalado bajo pavimento o sistema equivalente para el contaje de vehículos, compuesto por base de caja de PBT con fibra de vidrio de diámetro 110mm y 110mm de altura. Compatible con comunicación por radiofrecuencia a 868MHz. Tapa superior extraíble de PBT con fibra de vidrio, junta X-Ring y kit de juntas planas de EPDM de sellado.

Tendrá que ser doble en el caso de funcionamiento por detección de velocidad.

3.3.3 OTROS (DOPPLER, INFRARROJO)

Se podrán utilizar otro tipo de sensores tipo doppler o infrarrojo para la detección de los vehículos en cualquiera de las posiciones (aproximación o detención), siempre que se garantice la autonomía energética igual que el sistema principal. Además, las conexiones entre equipos se realizarán preferiblemente mediante radiofrecuencia y los equipos se instalarán en la medida de lo posible aprovechando las señales verticales existentes o el báculo destinado para la estación de procesamiento de datos, con el fin de minimizar los periféricos y elementos en la vía.

3.4 ANTENA Y REPETIDOR

La antena es el dispositivo que permite realizar la conexión inalámbrica entre la Estación de Procesamiento de Datos y la Señal de Advertencia Dinámica. Se dispondrá de una antena Multibanda: 700/800/850/900/1800/1900/2100/2600 MHz, con ganancia ≥ 3 dBi, dependiendo de la localización de los

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

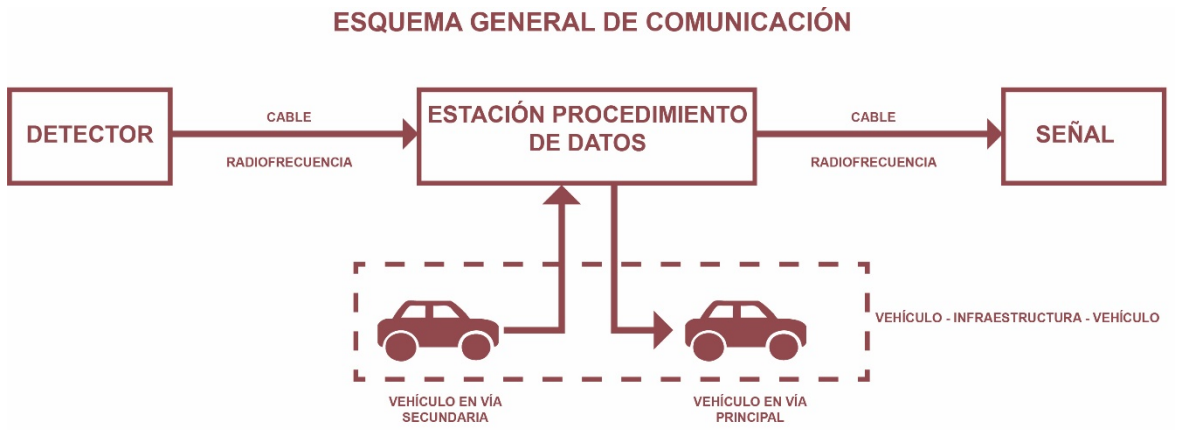
FIRMADO

equipos será necesario disponer de una ganancia superior o instalarla en altura para permitir la conexión entre equipos.

El repetidor es el elemento que posibilita la comunicación (en caso de que la distancia entre los sensores y la Estación de Procesamiento de Datos y de la Estación de Procesamiento de Datos y la Señal de Advertencia Dinámica sea muy grande o que la configuración intermedia del emplazamiento interrumpa la conexión) amplificando la señal emitida por los sensores y la Estación de Procesamiento de Datos.

En caso de no ser posible la comunicación inalámbrica, se acometerá mediante cableado por canalización.

3.5 ANTENA Y REPETIDOR



4 TIPOLOGÍA DE CRUCE (CATÁLOGO DE CRUCES)

Esta instrucción aplica a las intersecciones en las que todos los movimientos se realizan a nivel y sin regulación semafórica, excluyendo las glorietas.

A continuación, se clasifican los Cruces Inteligentes en función del tipo de intersección, lo cual determina el número de equipos necesarios para su correcto funcionamiento y su disposición.

El funcionamiento de las señales depende de los movimientos que se realizan en el cruce. Las opciones son:

- Encendidas las señales de ambos sentidos con el pictograma correspondiente. Si los movimientos son de aproximación o giro desde la vía secundaria o giro desde ramal de la vía principal.
- Encendida la señal del sentido de incorporación con el pictograma correspondiente: En caso de que el movimiento desde la vía secundaria sea de incorporación. La señal del sentido contrario a la incorporación permanecerá apagada al no interferir el movimiento en su trayectoria.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

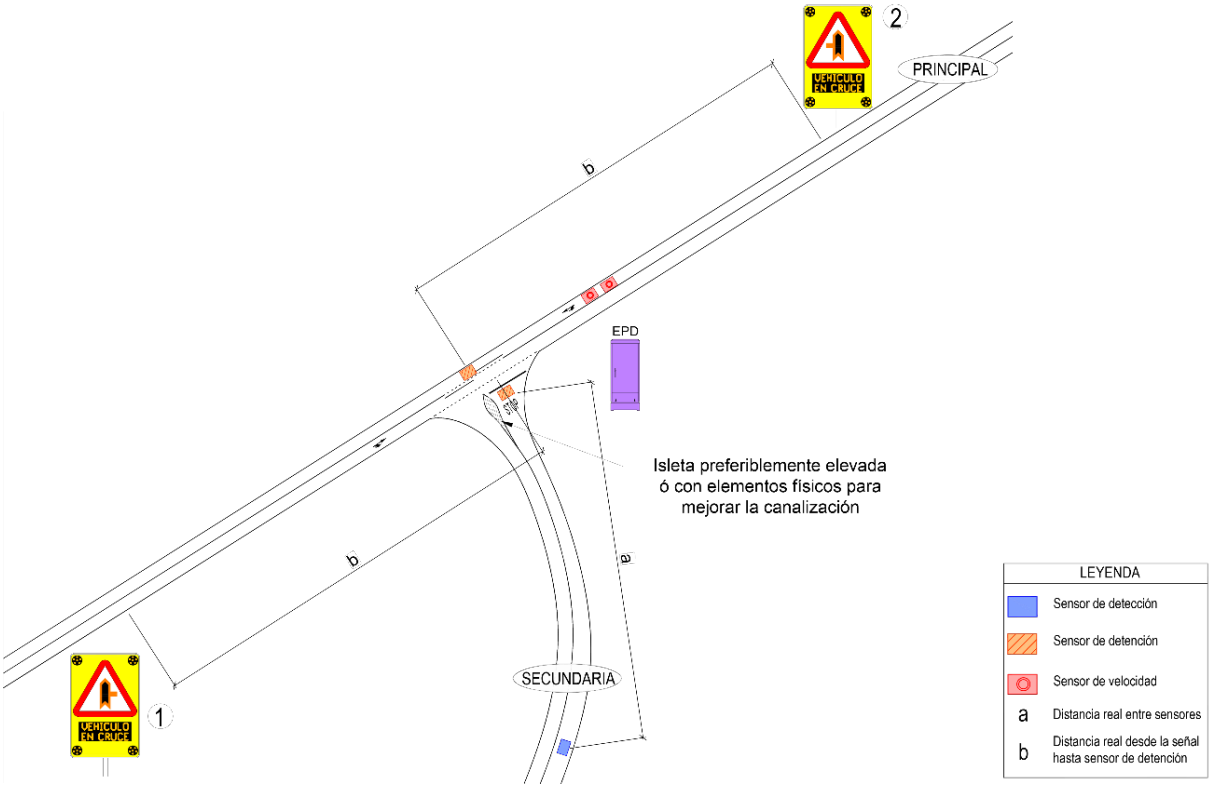
FIRMADO

- Encendida la señal en el sentido contrario y solo el texto (pictograma apagado): Si el movimiento se corresponde con el giro desde un carril de espera en la vía principal, se enciende la señal del sentido contrario al del carril de espera y solo el texto.

En el anexo IV se puede ver el funcionamiento específico para cada tipo de cruce y para cada movimiento.

4.1 DE 3 RAMALES

4.1.1 EN T DIRECTA

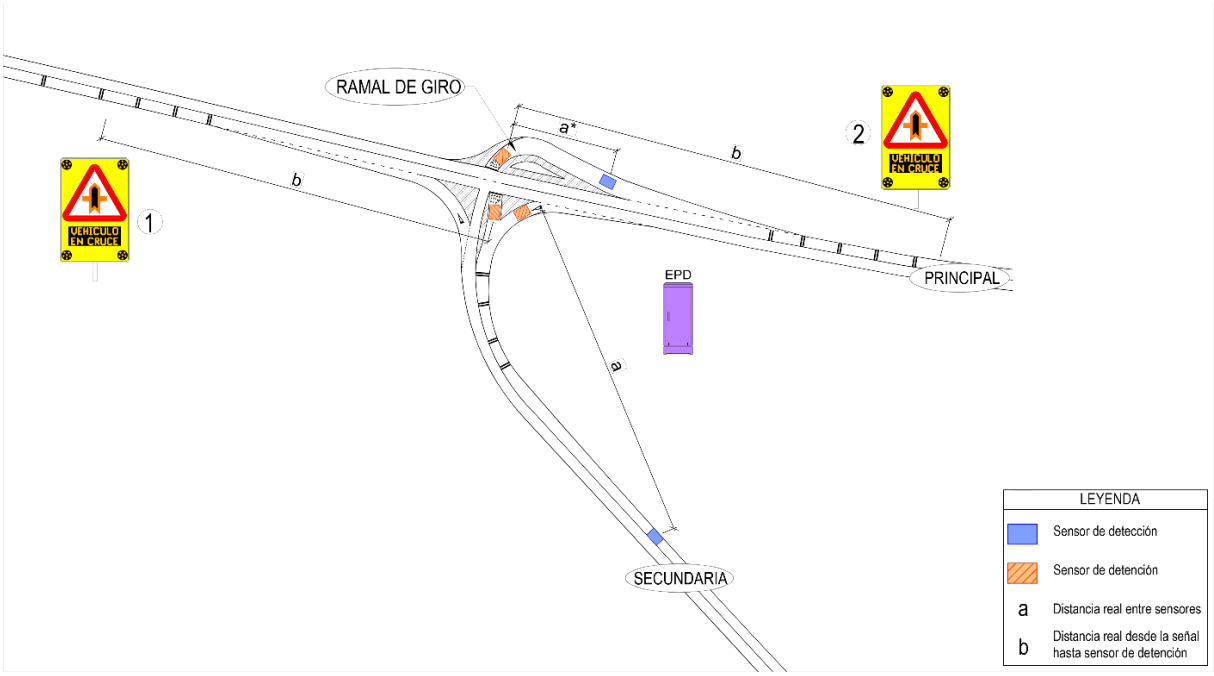


El sensor de velocidad se activará cuando la velocidad que detecte sea menor a 40 km/h. El sensor de detención confirmará el giro cuando el tiempo de ocupación sea mayor de 2 segundos.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.1.2 EN T CON VÍA DE GIRO SEMIDIRECTA

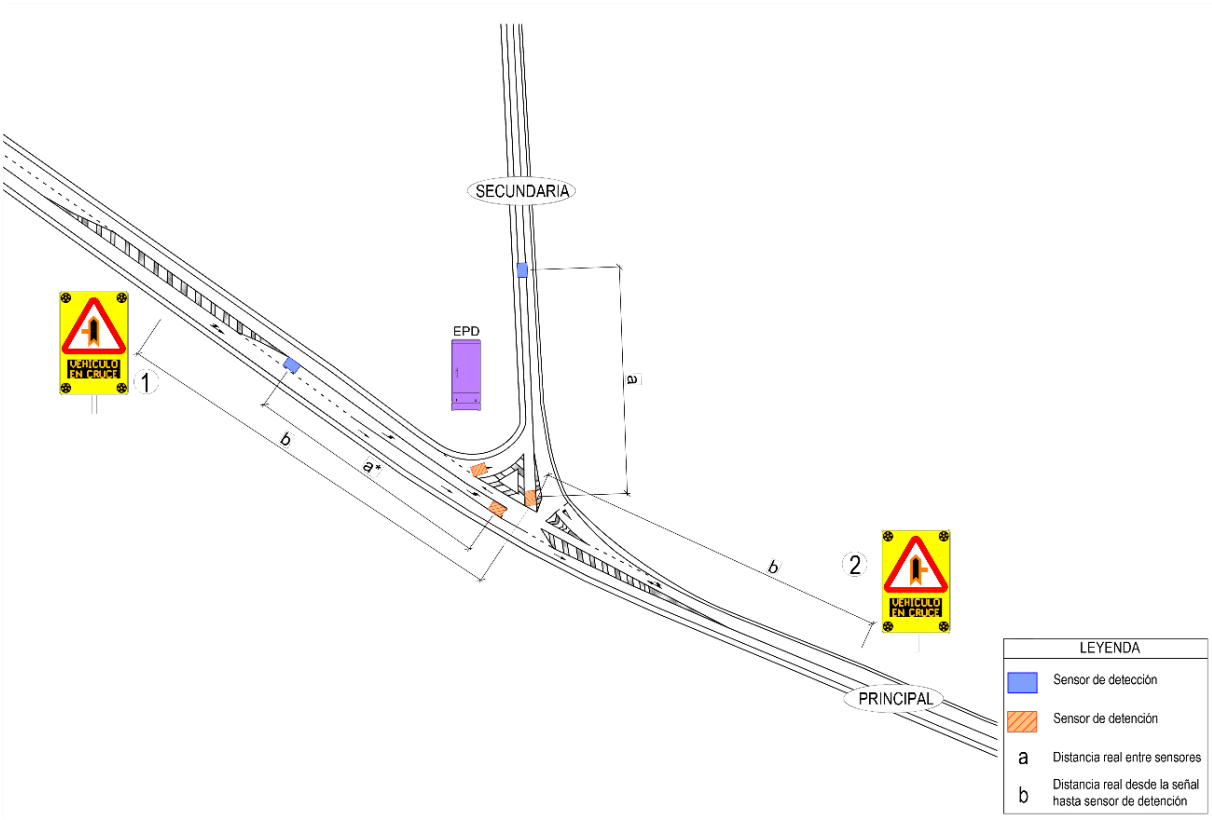


a* en este caso la distancia a la que se coloca el sensor de detección es inferior a la necesaria según los cálculos establecidos en la tabla de distancias, se replanteará dentro del ramal, lo más alejada posible del sensor de detención para preavisar lo antes posible a los vehículos que se sitúan en el tronco principal.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

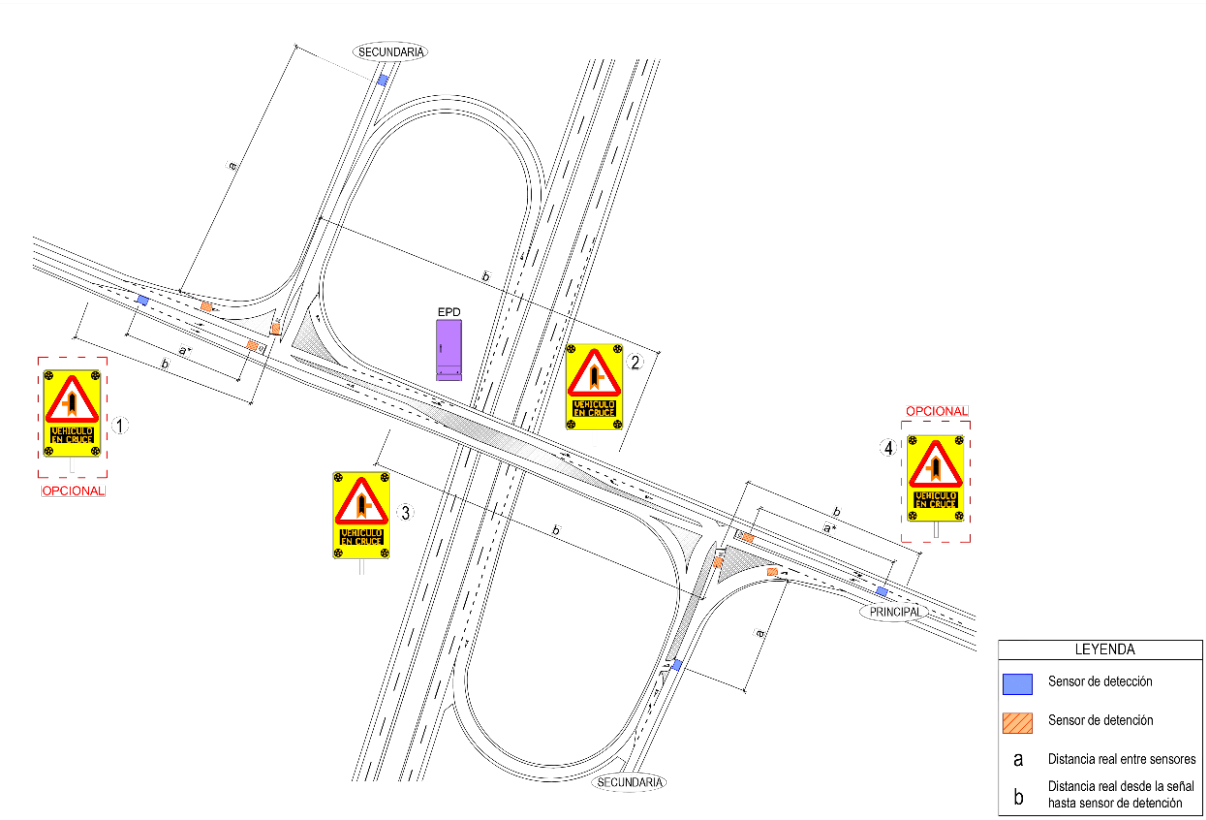
4.1.3 EN T SENCILLA CON CARRIL DE ESPERA CENTRAL



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

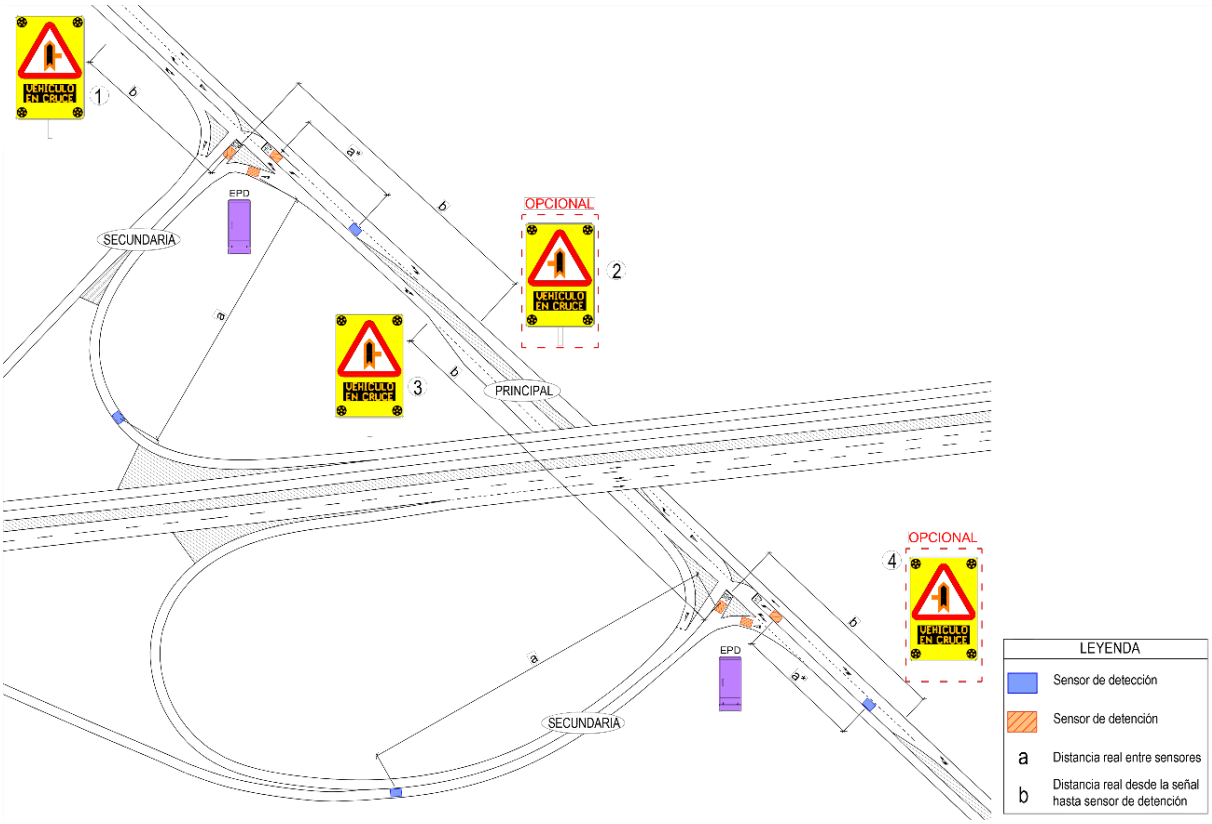
4.1.4 EN T DOBLE ASIMÉTRICA CON CARRIL DE ESPERA CENTRAL



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.1.5 EN T DOBLE SIMÉTRICA CON CARRIL DE ESPERA CENTRAL

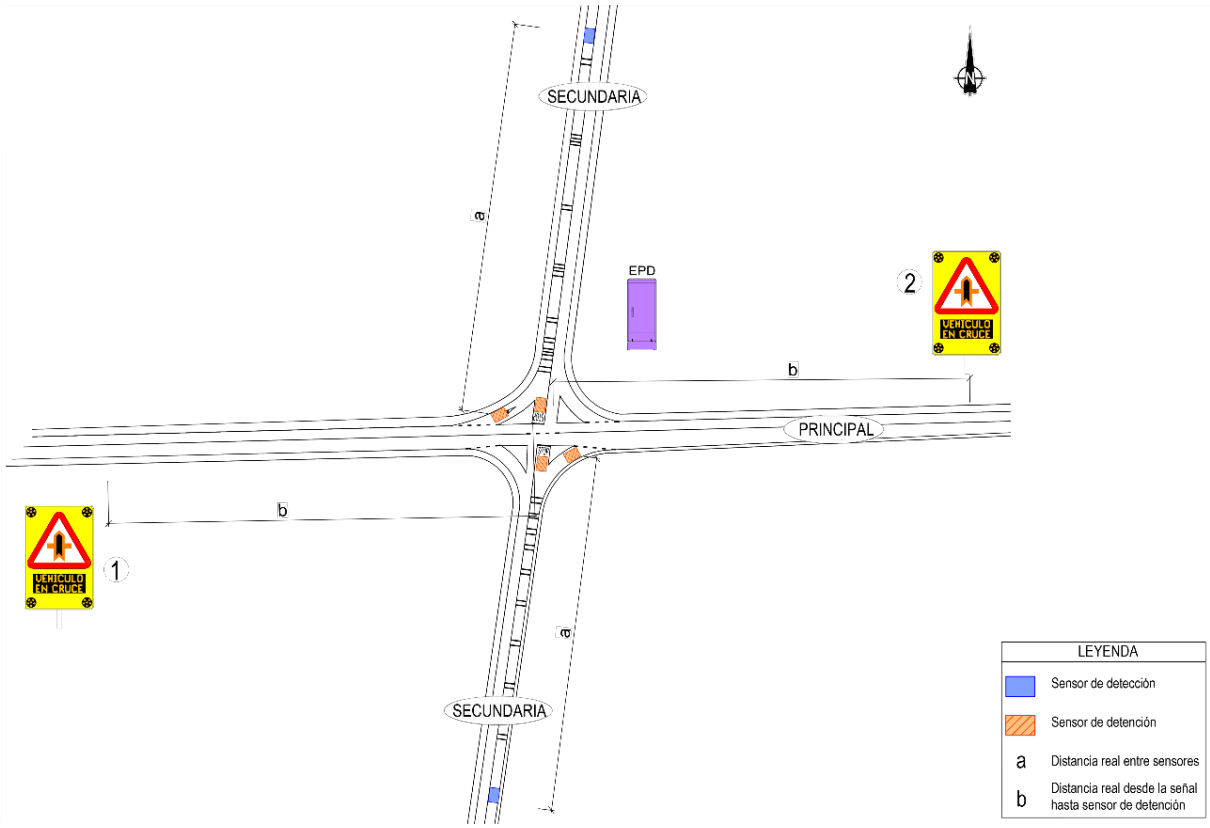


NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.2 DE 4 RAMALES

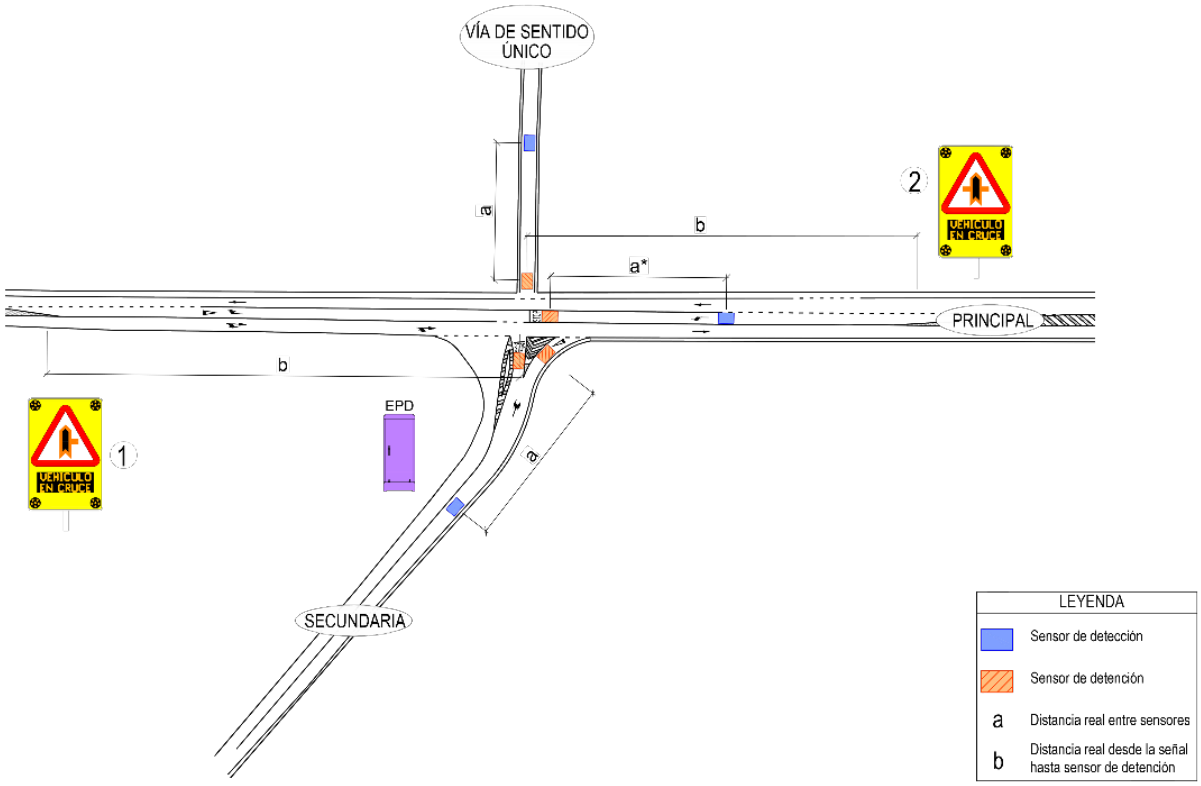
4.2.1 CANALIZADA SIN CARRIL DE ESPERA



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

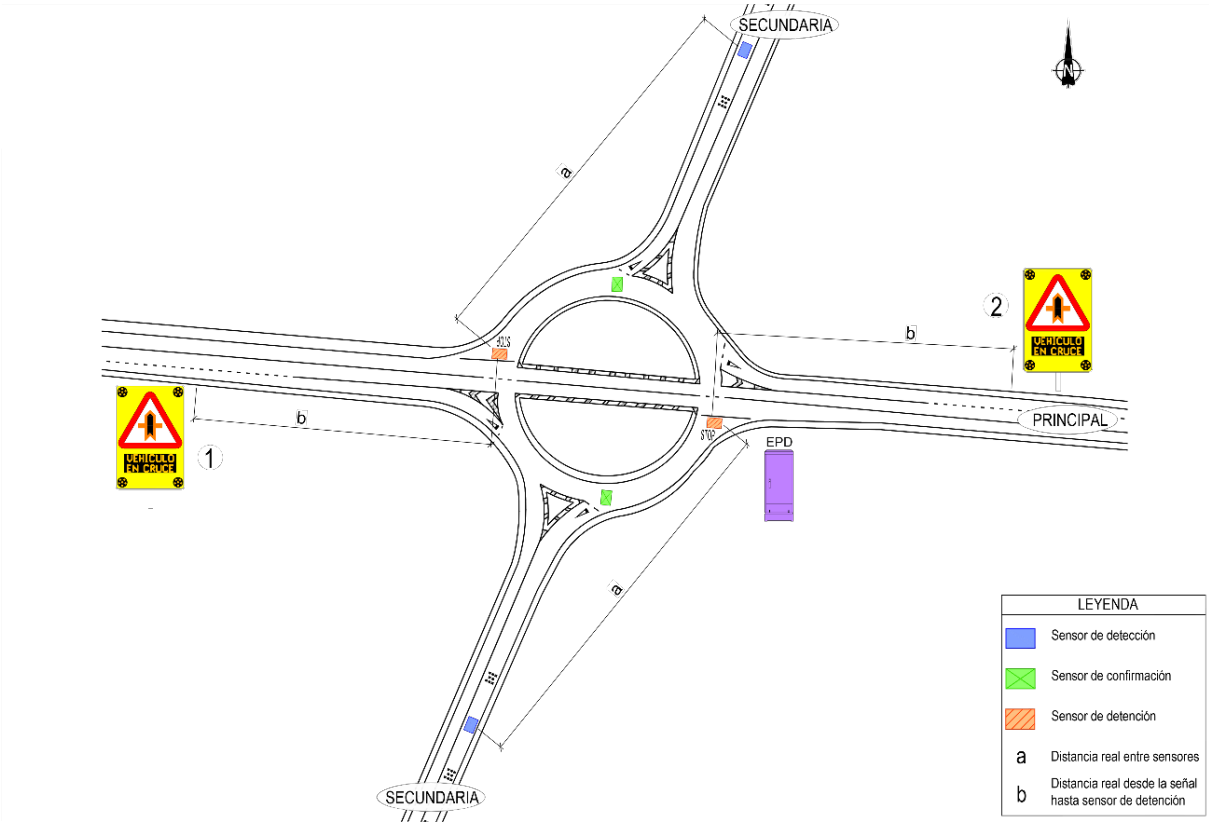
4.2.2 CANALIZADA CON CARRIL DE ESPERA



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.2.3 GLORIETA PARTIDA



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

5. ENTRADA EN VIGOR

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 28 de febrero de 2020

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

PERE NAVARRO OLIVELLA

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo I. Especificaciones Técnicas Señal de Advertencia Dinámica

I. Señal Con Pictograma Troquelado

Características Técnicas

- Cajón de 1080 x 1620 x 150 mm fabricado íntegramente en aluminio.
- Sujeción al poste mediante tres abrazaderas de aluminio sujetas a las guías de la parte posterior de la señal.
- Poste de aluminio de 114 mm de diámetro x 7 mm de espesor y 2300 mm de longitud.
- Poste de aluminio de 90 mm de diámetro x 4 mm de espesor y 3200 mm de longitud.
- Concha de acero fundido de D.114mm.
- Marcado CE
- los dispositivos electrónicos estarán integrados en la señal, ocultos a la vista. En el interior del cajón.

Rotulación:

- Fondo de color amarillo flúor reflectante DG.
- Fondo del triángulo de la señal P-1 color blanco reflectante DG.
- Fondo del texto con led y del pictograma negro.

Elementos luminosos:

Pictograma:

Figura P-1 con el contorno reforzado con 132 LED ámbar de alto brillo alimentados a 12 VDC (puede fabricarse en color rojo). Se permite el encendido independiente de la flecha y las dos indicaciones laterales, permitiendo formarse las versiones P-1, P-1a y P-1b. El pictograma va cerrado en un módulo de metacrilato de 4 mm (tanto frontal como trasera) que garantiza un nivel de estanqueidad IP65 de la electrónica.

Texto:

"VEHICULO EN CRUCE" con 228 LED ámbar de alto brillo alimentados a 3 VDC (puede fabricarse en color rojo). El texto va cerrado en un módulo de metacrilato de 4 mm (tanto frontal como trasera) que garantiza un nivel de estanqueidad IP65 de la electrónica.

Focos:

Cuatro focos de 6 LED ámbar de 1W de alto brillo de diámetro 160 mm alimentados a 12 VDC con un driver de corriente constante. Potencia luminosa superior a 3000 Cd.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

SISTEMA DE ALIMENTACIÓN:

El suministro eléctrico al sistema quedará asegurado mediante un sistema solar fotovoltaico formado por:

- Placa solar fotovoltaica 100 Wp. Placas solares de alta eficiencia cuya potencia será calculada dependiendo del tráfico de la vía y del lugar de ubicación de la misma. Se utilizará para el cálculo la Tabla de Radiación Solar editada por el Ministerio de Industria y Energía, se emplea siempre el valor de radiación del mes más desfavorable de esa determinada provincia. Las placas empleadas son placas de silicio monocristalino o policristalino con una eficiencia superior al 14%.

- Batería 12V – 65Ah. La energía generada por la placa solar se acumulará en una batería estacionaria tipo AGM. La capacidad de la batería se calculará para que sea suficiente como para garantizar el funcionamiento del sistema en condiciones extremas, así se tomará un Coeficiente de Seguridad de Descarga de la batería (CSB) de 1,8 y una Durabilidad sin Carga (DSC) de la misma de 3 días. Será capaz de soportar un mínimo 400 ciclos de carga-descarga.

- Regulador de carga con tecnología MPPT. Se asegurará el correcto funcionamiento del sistema de generación y acumulación mediante este regulador, cuyo cometido será: evitar sobrecargas, evitar descargas profundas de la batería, así como proteger al sistema electrónico de cortocircuitos, etc. La intensidad de cálculo del mismo será acorde con el sistema de alimentación en su conjunto. El sistema MPPT permite adaptar la tensión de la placa solar a la tensión de la batería, mejorando la carga de la batería en las situaciones más desfavorables como días nublados, el amanecer y el atardecer, etc.

- Cableados. Todos los cableados de la señal irán ocultos por el interior de la misma o por el poste. Se evitarán empalmes de cables. Todas las conexiones quedarán convenientemente protegidas de forma que no les afecte la humedad ni la temperatura ambiente a la que está sometida la señal.

- Soporte del sistema de alimentación. Todo el sistema irá colocado en el extremo superior del poste de la señal. En dicho extremo se colocará una estructura orientable donde se atornillará la placa solar con la orientación apropiada. La batería y el regulador de carga se introducirán dentro de una caja metálica estanca situada por debajo de la placa solar.

ELEMENTOS DE CONTROL:

Control de intermitencia con siete salidas a MOSFET canal-N de 15A, una entrada analógica para sensor de luminosidad.

El consumo del control de intermitencia con receptor de RF es de 30mA a 12VDC.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

La electrónica tiene integrado un convertidor de corriente continua de 30W para convertir los 12 VDC de entrada a 3 VDC para alimentar los circuitos del texto.

CARACTERÍSTICAS ELÉCTRICAS:

- La señal se alimenta a 12 VDC que proporciona el sistema solar fotovoltaico.
- La tensión entra mediante un pasa muros IP68 de la parte posterior de la señal.
- La salida del convertidor DC/DC alimenta a +3 VDC los LEDs del texto.
- Los 4 focos de 160 mm LED ámbar están conectados en paralelo y se alimentan desde el circuito de control.
- La figura P-1 tiene 4 hilos, uno es la alimentación positiva de todos los LED y los tres restantes son las alimentaciones negativas de la flecha del pictograma, la indicación de incorporación por la izquierda y la indicación de la incorporación por la derecha.
- El sensor LDR está colocado detrás de la señal para minimizar la interferencia por la incidencia de los faros de los vehículos que circulan por la vía.

CONSUMO MEDIO:

- Consumo en reposo: 1.1W.
- Consumo activada: 20W.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL TRANSMISOR DE RADIO FRECUENCIA:

- Tensión de alimentación: 2.4 – 3,6 VDC.
- Modulación: GFSK
- Consumo en transmisión: 55 mA.
- Conexión de antena: U.FL.
- Frecuencia de trabajo: ISM 868 MHz.
- Distancia máxima entre emisor y receptor: 1 Km.
- Potencia de transmisión: +15 dBm.

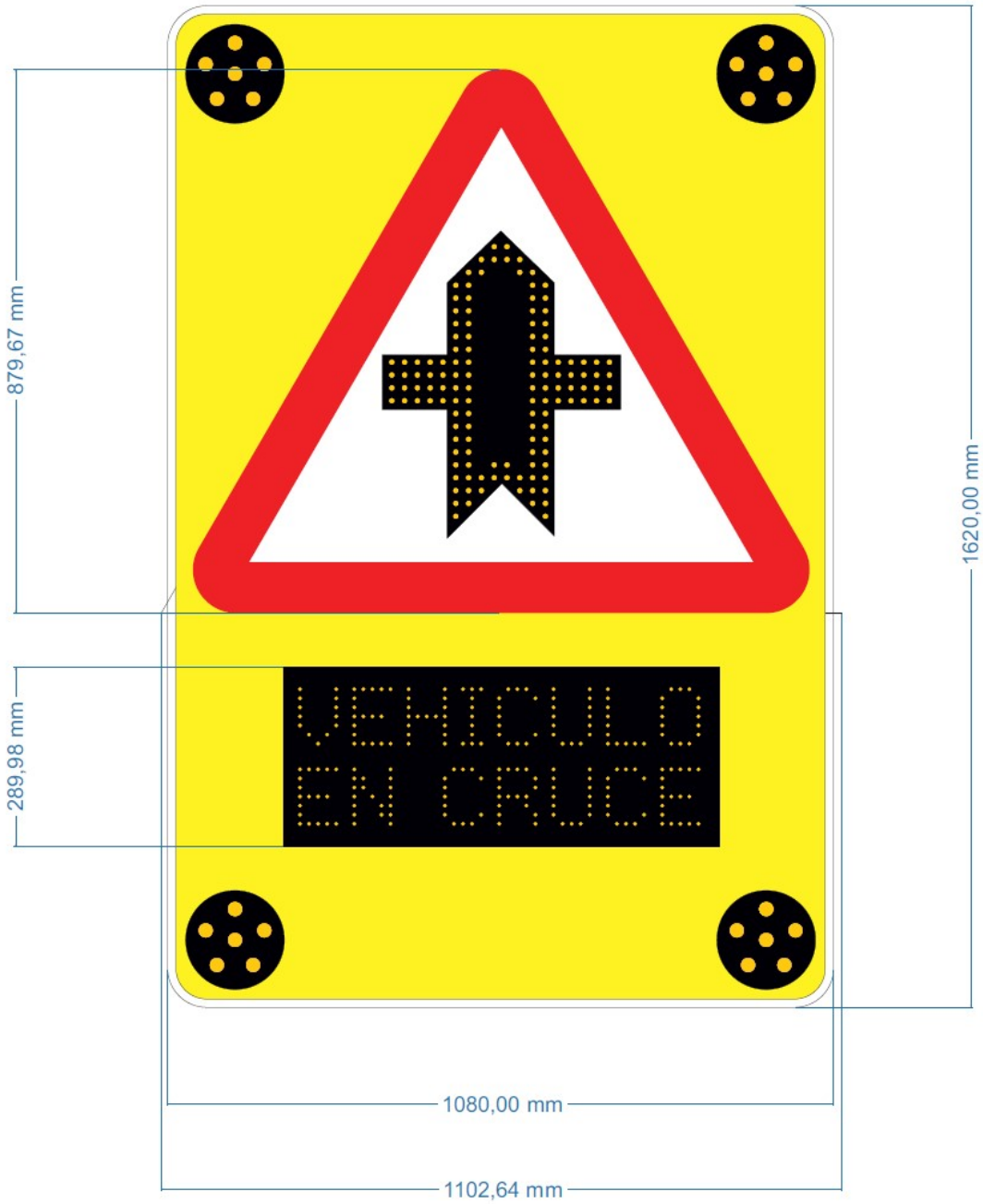
DESCRIPCIÓN DEL LED ÁMBAR:

- Tipo: LED de alto brillo.
- Montaje: SMD lo que garantiza una perfecta alineación de los mismos y una gran homogeneidad de la luz.
- Encapsulado: PLCC4.
- Luminosidad típica a 20mA: 7000 mcd.
- Color: Ámbar (584 - 596nm)
- Ángulo de salida del haz de luz (50% de la potencia): 30°.
- Tensión directa: 2.0 VDC

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

DISEÑO:



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

II. SEÑAL OCULTA

La señal oculta debe disponer de un cajón de aluminio en el interior del cual se integren los dispositivos electrónicos de forma que queden ocultos a la vista. Se sustenta sobre un poste de aluminio de 114 y 90 mm de diámetro respectivamente al que se sujeta por medio de tres abrazaderas también de aluminio. Todos los elementos deben contar con el marcado CE.

La rotulación de la señal se compone de un fondo de color amarillo flúor reflectante DG troquelado con la forma de la señal de advertencia de peligro, el rectángulo para el texto y los cuatro círculos en los vértices para los focos LED.

ELEMENTOS LUMINOSOS:

- La señal de advertencia dinámica de peligro P-1, P-1a o P-1b en la que el pictograma se ilumina con LEDs color ámbar y orla completa con LEDs color rojo.
- El texto de "VEHICULO EN CRUCE" que se ilumina con LEDS de color ámbar.
- focos LEDs que se sitúan en los vértices de la señal y se iluminan de manera intermitente.

Los LEDS deben ser de alto brillo, montados con alineación y homogeneidad en la luz perfecta.

El suministro eléctrico se realiza mediante un sistema solar fotovoltaico formado por placas solares de alta eficiencia cuya potencia se calcula dependiendo del tráfico de la vía y del lugar de ubicación, utilizando la Tabla de Radiación Solar editada por el Ministerio de Industria y Energía, empleándose el valor de radiación del mes más desfavorable de la provincia para la que se calcula.

Para asegurar el funcionamiento del sistema se debe disponer de baterías que acumulen el excedente de energía generada, garantizando el funcionamiento del sistema durante 3 días sin carga y con un coeficiente de seguridad de 1,8. Siendo capaces de soportar un mínimo de 400 ciclos de carga-descarga.

Para evitar sobrecargas o descargas profundas de la batería se debe contar con un regulador de carga que proteja el sistema electrónico de cortocircuitos permitiendo adaptar la tensión de la placa solar a la tensión de la batería y mejorando la carga de la batería en las situaciones más desfavorables.

La batería y el regulador de carga quedan introducidos dentro de una caja metálica estanca situada por debajo de la placa solar.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Todos los cableados de la señal deben ir ocultos y las conexiones convenientemente protegidas de forma que no les afecte la humedad ni la temperatura ambiente a la que está sometida la señal. Así mismo debe evitarse el empalmado de cables.

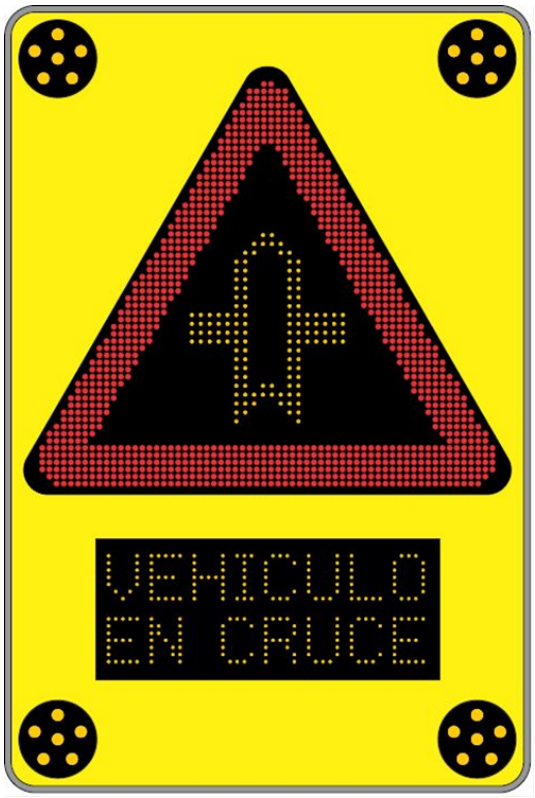
El sistema de alimentación se coloca en el extremo superior del poste de la señal donde se atornilla la placa solar con la orientación apropiada.

DISEÑO:

- Señal oculta apagada.



- Señal oculta encendida.



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

III. PANEL DE MENSAJE VARIABLE

El panel de mensaje variable debe mostrar de manera intermitente los siguientes elementos luminosos:

- Señal de advertencia dinámica de peligro P-1, P-1a o P-1b en la que el pictograma se ilumina con LEDs de color ámbar, orla completa con LEDs de color rojo y 2 focos LEDs de color ámbar que se sitúan en los vértices de la señal.

- Texto de "VEHICULO EN CRUCE" que se ilumina con LEDs de color ámbar y 4 focos LEDs de color ámbar que se sitúan en los vértices de la señal.

Como mínimo debe disponer de 64 x 64 píxeles para garantizar la posibilidad de representar ambos elementos. El paso de píxel recomendado es de 20mm lo que hace que las dimensiones mínimas de la zona gráfica sean de 1280 x 1280 mm. En cada píxel debe haber al menos 3 LEDs (RGB). La altura del carácter se determina a partir del límite de velocidad y la anchura del haz vertical y según la norma EN 12966.

Se recomienda que el material sea acero galvanizado no excediendo su peso de 100 kg. La carga de viento debe determinarse a partir de la EN 12899 y el grado de protección IP a partir de la EN 60529.

Las características ópticas, de visualización y de vibración se recomienda que se establezcan según marca la norma EN 12966.

En términos de durabilidad y mantenimiento se debe garantizar una vida útil del LED de más de 100.000 horas y una vida útil del panel de al menos 10 años.

El suministro eléctrico se realiza mediante un sistema solar fotovoltaico formado por placas solares de alta eficiencia cuya potencia se calcula dependiendo del tráfico de la vía y del lugar de ubicación, utilizando la Tabla de Radiación Solar editada por el Ministerio de Industria y Energía, empleándose en cada caso el valor de radiación del mes más desfavorable de la provincia para la que se calcula.

Para asegurar el funcionamiento del sistema se debe disponer de baterías que acumulen el excedente de energía generada, garantizando el funcionamiento del sistema durante 3 días sin carga y con un coeficiente de seguridad de 1,8. Siendo capaces de soportar un mínimo de 400 ciclos de carga-descarga.

Para evitar sobrecargas o descargas profundas de la batería se debe contar con un regulador de carga que proteja el sistema electrónico de cortocircuitos permitiendo adaptar la

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

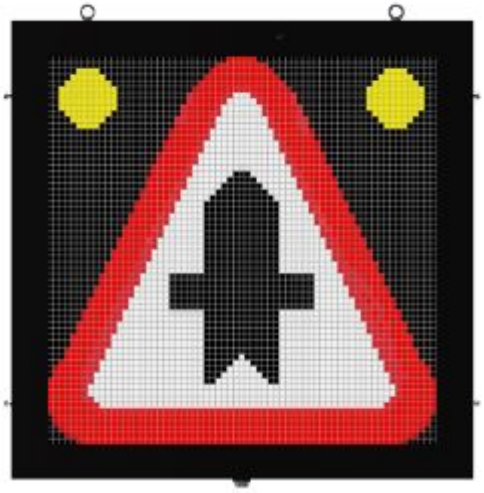
FIRMADO

tensión de la placa solar a la tensión de la batería y mejorando la carga de la batería en las situaciones más desfavorables.

La batería y el regulador de carga quedan introducidos dentro de una caja metálica estanca situada por debajo de la placa solar.

Todos los cableados deben ir ocultos y las conexiones convenientemente protegidas de forma que no les afecte la humedad ni la temperatura ambiente a la que está sometido el panel. Así mismo debe evitarse el empalmado de cables.

- PMV pictograma encendido.



- PMV texto encendido.



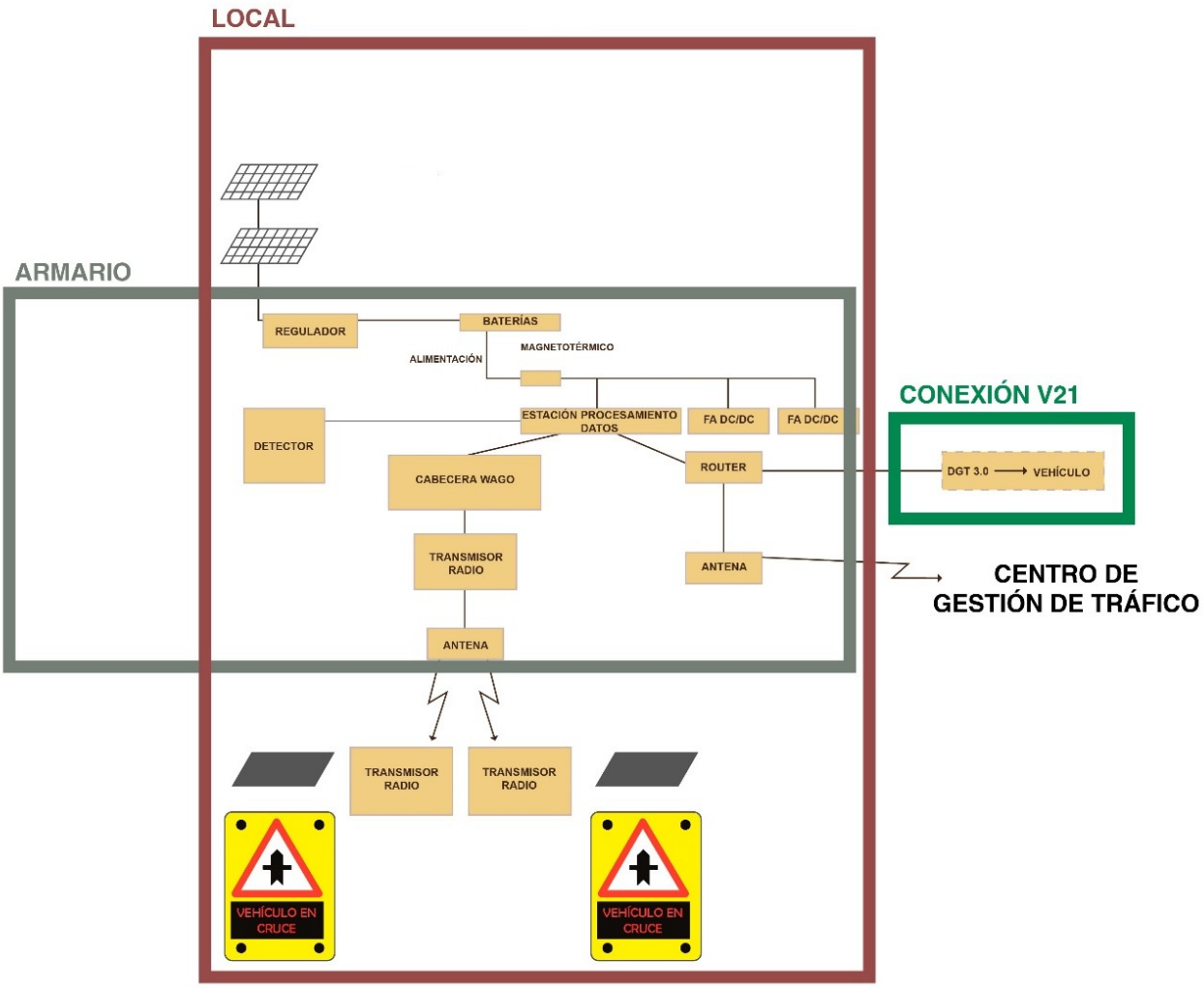
- PMV mensaje alternativo al de cruce inteligente



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo II. ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DE COMUNICACIONES



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo III. EJEMPLOS FOTOGRÁFICOS DE CASOS REALES EN FUNCIONAMIENTO



Señal de advertencia dinámica en carretera CL-116 pk 20+950

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Señal de advertencia dinámica en carretera CL-517 pk 29+500.



Señal de advertencia dinámica en carretera CV-50 pk 76+000.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Panel de Mensaje Variable en carretera N-VI pk 57+000.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo IV. Funcionamiento de la Señalización en Función de los Movimientos en el Cruce

Los números de los subapartados se corresponden con la numeración del catálogo de cruces del apartado 5.

4.1 De 3 Ramales

4.1.2. En T Directa

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	①	②
GIRO DESDE LA VÍA PRINCIPAL HACIA LA VÍA SECUNDARIA		APAGADA
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO / INCORPORACIÓN DE LA VÍA SECUNDARIA A LA VÍA PRINCIPAL		

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.1.3. EN T CON VÍA DE GIRO SEMIDIRECTA

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	①	②
APROXIMACIÓN POR RAMAL DE GIRO		
GIRO / INCORPORACIÓN DESDE EL RAMAL DE GIRO		
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		APAGADA

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

4.1.4. EN T SENCILLA CON CARRIL DE ESPERA CENTRAL

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	①	②
APROXIMACIÓN POR CARRIL DE ESPERA DE VÍA PRINCIPAL	APAGADA	
GIRO DESDE CARRIL DE ESPERA DE LA VÍA PRINCIPAL HACIA LA VÍA SECUNDARIA	APAGADA	
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL	APAGADA	

FIRMADO

4.1.5. EN T DOBLE ASIMÉTRICA CON CARRIL DE ESPERA CENTRAL

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	① (opcional)	②
APROXIMACIÓN POR CARRIL DE ESPERA DE VÍA PRINCIPAL	APAGADA	
GIRO DESDE CARRIL DE ESPERA DE LA VÍA PRINCIPAL HACIA LA VÍA SECUNDARIA	APAGADA	
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL	APAGADA	

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	③	④ (opcional)
APROXIMACIÓN POR CARRIL DE ESPERA DE VÍA PRINCIPAL		APAGADA
GIRO DESDE CARRIL DE ESPERA DE LA VÍA PRINCIPAL HACIA LA VÍA SECUNDARIA		APAGADA
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		APAGADA

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.1.6. EN T DOBLE SIMÉTRICA CON CARRIL DE ESPERA CENTRAL

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	①	② (opcional)
APROXIMACIÓN POR CARRIL DE ESPERA DE VÍA PRINCIPAL		APAGADA
GIRO DESDE CARRIL DE ESPERA DE LA VÍA PRINCIPAL HACIA LA VÍA SECUNDARIA		APAGADA
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		APAGADA

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	③	④ (opcional)
APROXIMACIÓN POR CARRIL DE ESPERA DE VÍA PRINCIPAL		APAGADA
GIRO DEDE CARRIL DE ESPERA DE LA VÍA PRINCIPAL HACIA LA VÍA SECUNDARIA		APAGADA
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		APAGADA

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.2 DE 4 RAMALES

4.2.1 CANALIZADA SIN CARRIL DE ESPERA

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	①	②
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA A VÍA PRINCIPAL DESDE NORTE		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL DESDE NORTE		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL	APAGADA	
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA A VÍA PRINCIPAL DESDE SUR		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL DESDE SUR		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		APAGADA

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.2.2 CANALIZADA CON CARRIL DE ESPERA

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	①	②
APROXIMACIÓN POR CARRIL DE ESPERA A VÍA PRINCIPAL		APAGADA
GIRO DESDE CARRIL DE ESPERA DE LA VÍA PRINCIPAL HACIA LA VÍA SECUNDARIA		APAGADA
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL		APAGADA
APROXIMACIÓN POR VÍA DE SENTIDO ÚNICO	APAGADA	
INCORPORACIÓN DESDE LA VÍA DE SENTIDO ÚNICO HACIA LA VÍA PRINCIPAL	APAGADA	

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.2.3 GLORIETA PARTIDA

MOVIMIENTO	FUNCIONAMIENTO DE LAS SEÑALES	
	①	②
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA A VÍA PRINCIPAL DESDE NORTE		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL DESDE NORTE		
APROXIMACIÓN POR VÍA SECUNDARIA A VÍA PRINCIPAL DESDE SUR		
GIRO DESDE LA VÍA SECUNDARIA HACIA LA VÍA PRINCIPAL DESDE SUR		

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-02-28 13:14:29 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_VJDL3PFOB4IRPXNA69COFY2RZ6D9 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Asunto: Guías sonoras longitudinales fresadas

INSTRUCCIÓN 18 /TV-102

Las distintas medidas llevadas a cabo en materia de Seguridad Vial en España han hecho posible alcanzar cifras que sitúan a España dentro de los primeros puestos mundiales en materia de seguridad vial (tomando como referencia el índice de muertos por millón de habitantes). No obstante lo anterior, resulta necesario continuar implementando aquellas soluciones específicas que permitan seguir mejorando el sistema para evitar determinada accidentalidad.

Según cifras de 2015, los muertos y los heridos hospitalizados en carretera se concentran en un 77,8% y un 79,7% en vías convencionales, distintas de autovía y autopista, lo cual se viene manteniendo de manera continuada en la última década, lo que pone de manifiesto que son uno de los ámbitos prioritarios donde se deben concentrar los esfuerzos.

En este marco, las Guías Sonoras Longitudinales (en adelante GSL) cumplen con los dos requisitos anteriores, pues son una medida de eficacia contrastada y previene la accidentalidad típica en las vías convencionales.

El principal beneficio que proporciona esta medida es alertar al conductor, mediante sonido y vibración del abandono involuntario de su carril, dando un tiempo añadido de respuesta en el que poder corregir la trayectoria del vehículo evitando salirse de la vía o invadir el sentido contrario.

Más concretamente, distintas investigaciones internacionales[1] y publicaciones de autoridades públicas[2], afirman que la ejecución de GSL en eje y/o borde, consiguen una reducción de entre el 35% y el 50% de accidentes de tráfico con víctimas.

En este sentido, resulta conveniente destacar que esta medida se puede ejecutar con diversas técnicas, si bien la presente Instrucción se centrará en la técnica que se realiza mediante fresado del firme aplicando un resalto negativo, estableciendo, con carácter general, los criterios técnicos de la Dirección General de Tráfico que deben considerarse en fase de proyecto y de ejecución de GSL Fresadas (en adelante GSLF).

[1] *Centerline Rumble Strips – Safety Evaluation. Aalborg University – Faculty of Engineering and Science – Transportation Department. 2011.*
[2] *Investigaciones de la Federal Highway Administration (Safety Evaluation of Centerline Plus Shoulder Rumble Strips)*

2.- DEFINICIÓN Y TIPOLOGÍA

DEFINICIÓN

Las GSLF con carácter general pueden encuadrase como una medida de ordenación y guiado del tráfico, que sin modificar sustancialmente la infraestructura, mediante una serie de bandas fresadas, dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad[3], alertando a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles[4].

TIPOLOGIA

Las GSLF pueden clasificarse en varios tipos en función de los parámetros que se evalúan.

Atendiendo a su funcionalidad y disposición se pueden considerar, con carácter general 3 tipos de GSLF que a su vez se dividen varios subtipos.

1. **GSLF de Separación de Sentidos:**

   Advierten al conductor de que su vehículo tiene una trayectoria de abandono del carril de circulación con riesgo de invasión del sentido contrario a fin de evitar accidentes frontales, fronto-laterales y de salida de vía por la izquierda.

   a. **GSLF de separación de sentidos en marca vial**: La GSLF se ejecuta sobre la propia marca vial de eje.
   b. **GSLF de separación de sentidos adyacente a la marca vial**: La GSLF se ejecuta contigua a la marca vial en el interior del carril.
   c. **GSLF de separación de sentidos entre marcas viales**: La GSLF se ejecuta en el espacio central excluido a la circulación delimitada por las marcas viales.

2. **GSLF de Separación de Carriles:**

   Advierten al conductor en vías de 2 o más carriles por sentido de circulación de que su vehículo tiene una trayectoria de abandono del carril de circulación con riesgo de invasión del carril contiguo a fin de evitar accidentes laterales y fronto-laterales.

   a. **GSLF de separación de carriles en marca vial**: La GSLF se ejecuta sobre la propia marca vial de separación de carriles.
   b. **GSLF de separación de carriles adyacente a la marca vial**: La GSFL se ejecuta contigua a la marca vial.

3. **GSLF de Borde de Calzada:**

   Advierten al conductor de que su vehículo tiene una trayectoria de abandono de la calzada con riesgo de salida de vía.

[3] iRAP Road Attribute Risk Factors (Shoulder and Centre Rumble Strips).
[4] Guidance for the Design and Application of Shoulder and Centerline Rumble Strips – NCHRP. (ISBN 978-0-309-11799-9).

a. **GSLF de borde de calzada en marca vial**: La GSLF se ejecuta sobre la propia marca vial de borde de calzada.
b. **GSLF de borde de calzada adyacente a la marca vial**: La GSLF se ejecuta contigua a la marca vial de borde de calzada, bien sobre el carril (interior) o sobre el arcén.
c. **GSLF de borde de calzada sin marca vial**: La GSLF se ejecuta en el borde de la calzada.

Si se tiene en cuenta, su perfil longitudinal y sección transversal las GSLF pueden clasificarse en los siguientes tipos.

1. **Sinusoidal.**

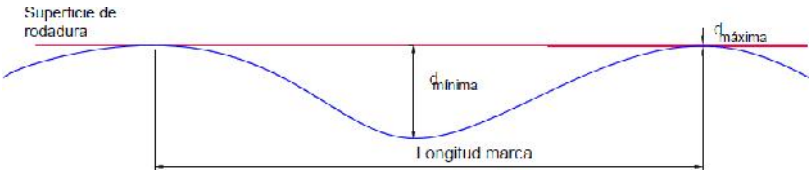


Ilustración 1: Sección longitudinal de GSLF sinusoidal.

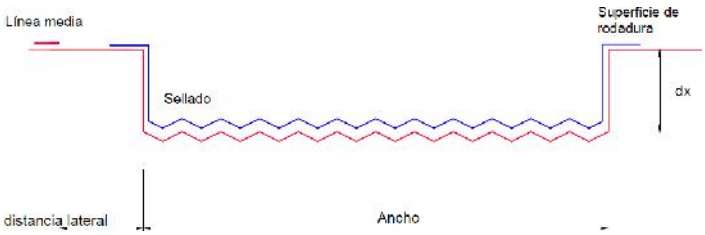


Ilustración 2: Sección transversal de GSLF sinusoidal.

2. **Paralelogramo.**

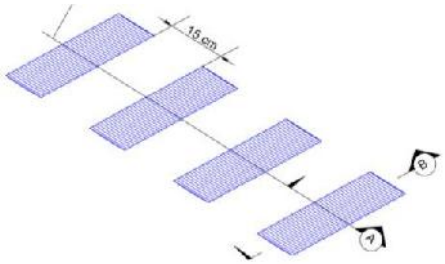


Ilustración 3: Vista isométrica de GSLF de tipo paralelogramo.

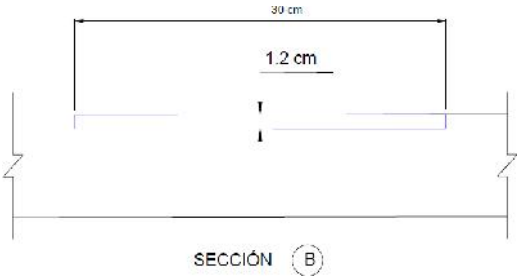


Ilustración 4: Sección transversal de GSLF de tipo paralelogramo.

3. **Trapezoidal**

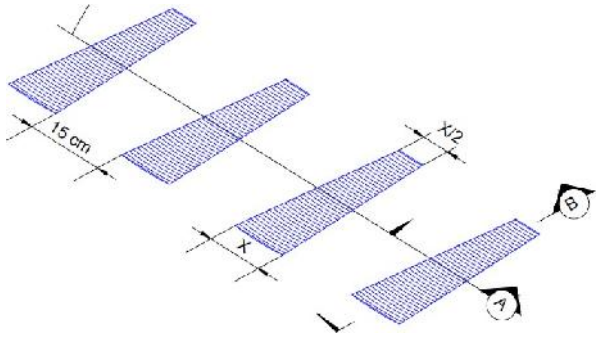


Ilustración 5: Vista isométrica de GSLF de tipo trapezoidal.

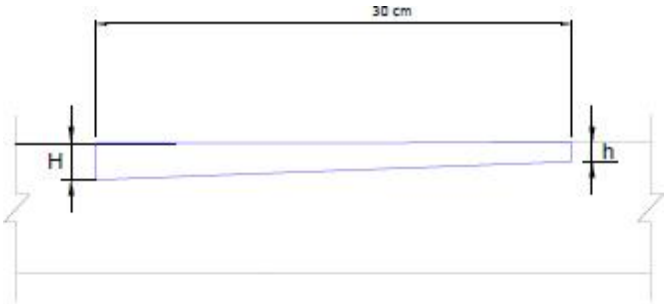


Ilustración 6: Sección transversal de GSLF de tipo trapezoidal.

Por último, si nos atenemos a disposición longitudinal, se dividen en:

1. **Continuas:** El patrón se mantiene constante longitudinalmente a lo largo del tramo en que se ejecuta.
2. **Discontinuas:** Con carácter general se recomienda un patrón con tramos de GSLF de 3,5 m de longitud con interrupciones sin GSLF de 1,5 m.

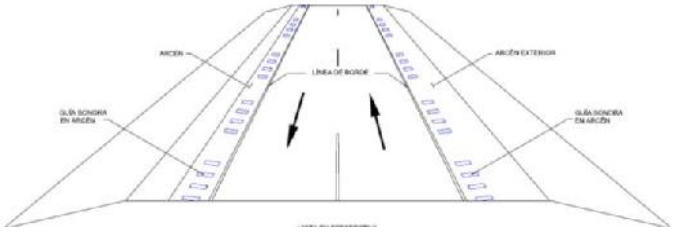


Ilustración 7: Ejemplo de patrón discontínuo de GSLF.

3.- DIMENSIONES

Las dimensiones básicas de los distintos tipos de GSLF son las que se recogen en la siguiente tabla:

(Dimensiones en cm.)*	ANCHO MÍNIMO	ANCHO MÁXIMO	LONGITUD DE ONDA MÍNIMA	LONGITUD DE ONDA MÁXIMA	SEPARACIÓN MÍNIMA	SEPARACIÓN MÁXIMA	LARGO MÍNIMO	LARGO MÁXIMO	PROFUNDIDAD MAYOR MÍNIMA	PROFUNDIDAD MAYOR MÁXIMA	PROFUNIDADMENOR MÍNIMA	PROFUNIDAD MENOR MÁXIMA
Guía Sonora de separación de sentidos en marca vial	15	25	No aplica	No aplica	12	18	10	40	1	1,5	No aplica	No aplica
Guía Sonora de separación de sentidos adyacente a marca vial	15	25	No aplica	No aplica	12	18	10	30	1	1,5	No aplica	No aplica
Guía Sonora de separación de sentidos entre marcas viales	15	25	No aplica	No aplica	12	18	15	50	1	1,5	No aplica	No aplica
Guía Sonora de borde de calzada sin marca vial	15	25	No aplica	No aplica	12	18	15	40	1	1,5	No aplica	No aplica
Guía Sonora de Borde de Calzada adyacente	15	25	No aplica	No aplica	12	18	10	25	1	1,5	No aplica	No aplica
Guía de Borde de Calzada en marca vial	15	25	No aplica	No aplica	12	18	10	20	1	1,5	No aplica	No aplica
Guía Sonora Sinusoidal (todos los tipos)	No aplica	No aplica	40	80	No aplica	No aplica	15	40	0,8	1,2	0,1	0,2

*En el caso de Guías Sonoras Sinusoidales, el fresado del firme es en todo caso continuo y sin interrupción.

4.- SEÑALIZACIÓN

Para que el usuario conozca que la vía está dotada de GSLF, y asimismo sea consciente del origen de posible ruido y vibración en el interior del vehículo, se recomienda la instalación de carteles informativos al inicio de los tramos.

A continuación se recogen algunos ejemplos de los distintos tipos de carteles y sus dimensiones para cada tipo de Guía Sonora:

GUÍA SONORA EN BORDE



GUÍA SONORA EN EJE



GUÍA SONORA EN EJE Y BORDE



5. ENTRADA EN VIGOR

La presente Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

La Subdirección General de Operaciones y Movilidad será la responsable de la actualización de los anexos incluidos en esta instrucción con el fin de recoger posibles evoluciones en los criterios de instalación así como en su diseño.

Lo que se comunica para su general conocimiento.

Madrid, 22 de febrero de 2018

El Director General de Tráfico



Gregorio Serrano López

A todas las unidades del organismo

ANEXO 1: FOTOGRAFIAS



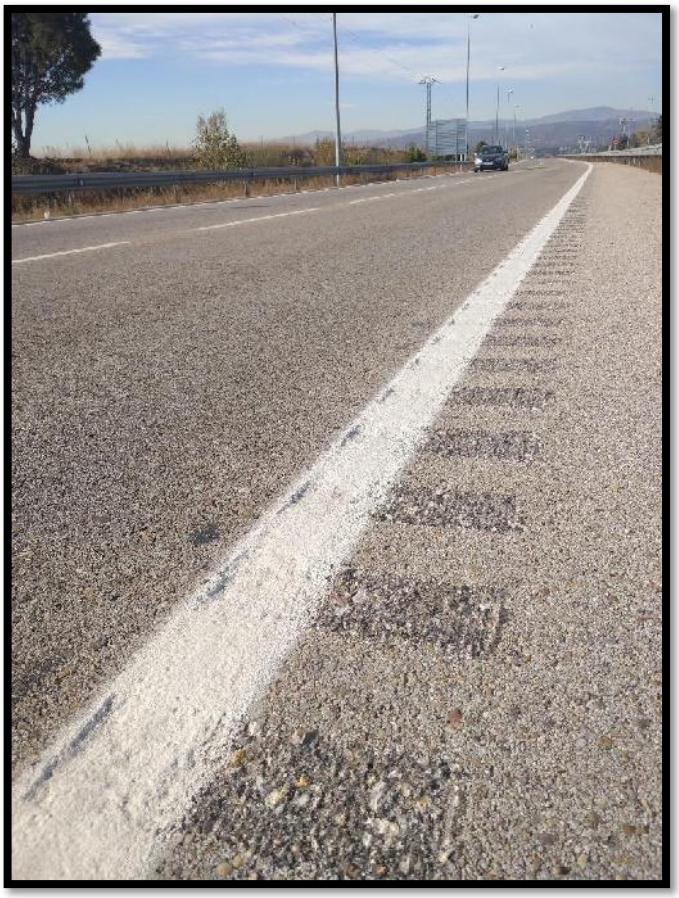
Fotografía 1: A-92 (Granada) – GSLF de borde de calzada adyacente a marca vial tipo paralelogramo.



Fotografía 2: Ejemplo de cartel informativo de Guía Sonora en Eje.



Fotografía 3: M-506 (Madrid) - GSLF de borde adyacente a marca vial tipo paralelogramo.



Fotografía 4: M-505 (Madrid) – GSLF de borde adyacente a marca vial tipo paralelogramo.



Fotografía 5: N-240 (Jueda – Lleida) - GSLF de separación de sentidos entre marcas viales tipo paralelogramo.



Fotografía 6: M-607 (Madrid) – GSLF de separación de sentidos en marca vial.

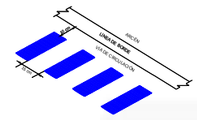
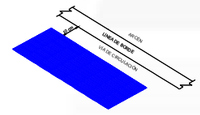
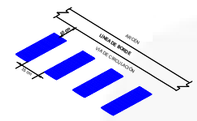
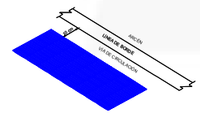
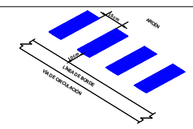
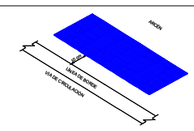
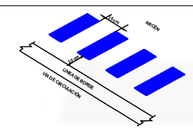
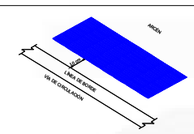
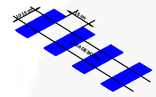
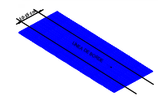
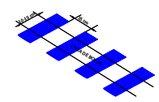
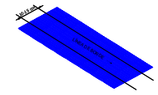
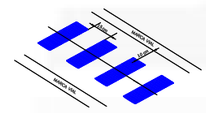
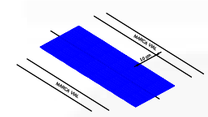
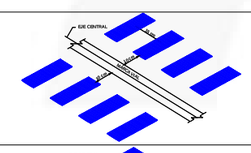
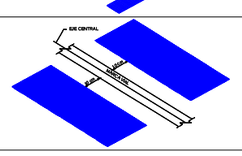


Fotografía 7: A-3 (Valencia) – GSLF de borde de calzada adyacente a marca vial.

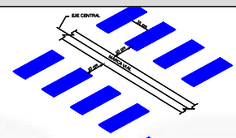
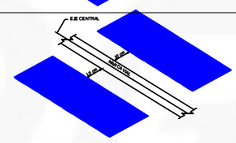
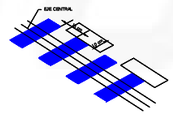
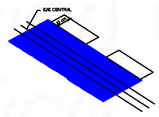
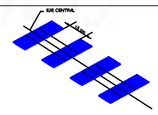
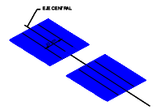
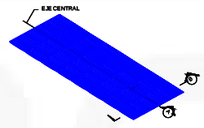
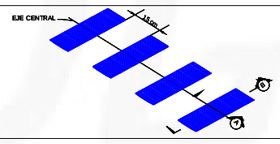
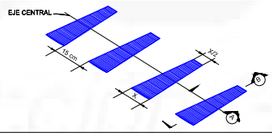
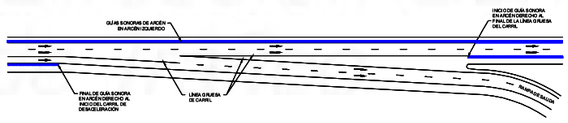
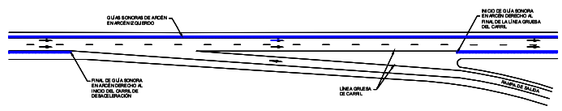
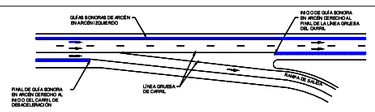
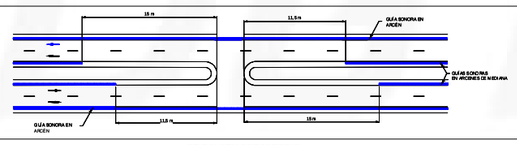
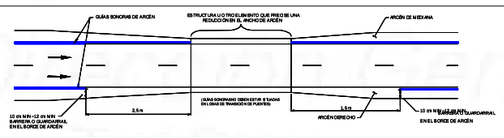
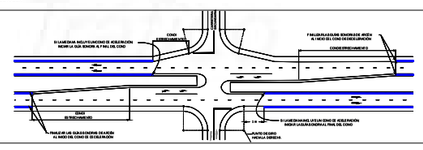


Fotografía 8: A-3 (Valencia) – GSLF de borde de calzada adyacente a marca vial

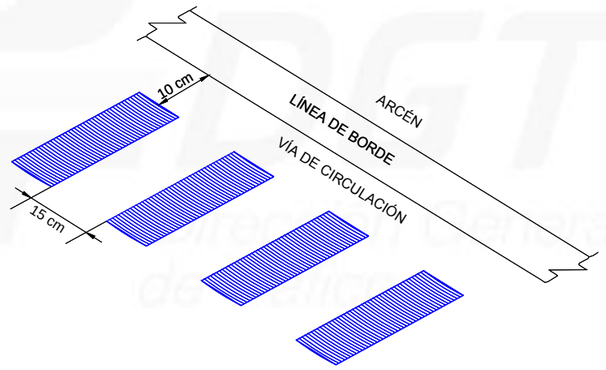
INDICE DE PLANOS

Nº PLANO	TÍTULO DEL PLANO	ESQUEMA
01	GUÍA SONORA DE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
02	GUÍA SONORA SINUSOIDALDE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
03	GUÍA SONORA DISCONTINUA DE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
04	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
05	GUÍA SONORA DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
06	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
07	GUÍA SONORA DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
08	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
09	GUÍA SONORA DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL	
10	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL	
11	GUÍA SONORA DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL	
12	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL	
13	GUÍA SONORA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ENTRE MARCAS VIALES	
14	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ENTRE MARCAS VIALES	
15	GUÍA SONORA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
16	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL	

INDICE DE PLANOS

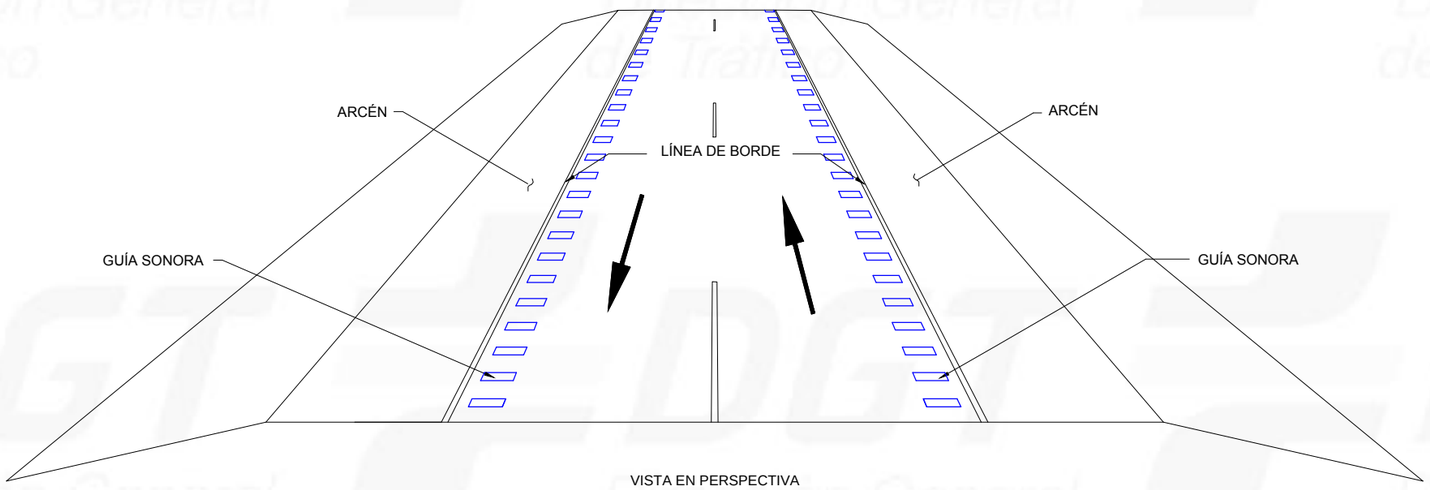
Nº PLANO	TÍTULO DEL PLANO	ESQUEMA
17	GUÍA SONORA DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
18	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL	
19	GUÍA SONORA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL	
20	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL	
21	GUÍA SONORA DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL	
22	GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL	
23	PERFIL LONGITUDINAL Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE GUÍA SONORA SINUSOIDAL	
24	PERFIL LONGITUDINAL Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE GUÍA SONORA TIPO PARALELOGRAMO	
25	PERFIL LONGITUDINAL Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE GUÍA SONORA TIPO TRAPECIO	
26	CONEXIÓN DE SALIDA DE DOS CARRILES	
	CONEXIÓN DE SALIDA DE UN CARRIL	
	CONEXIÓN DE SALIDA DE UN CARRIL PARA UNA REDUCCIÓN DE UN CARRIL	
27	INCORPORACIÓN DE UN CARRIL	
	CRUCE EN MEDIANA	
	DETALLE DE ESTRECHAMIENTO DE ARCÉN	
28	GUÍAS SONORAS SITUADAS EN INTERSECCIONES	

GUÍA SONORA DE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

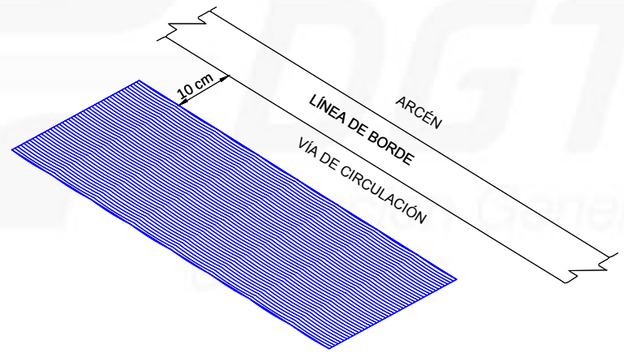


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

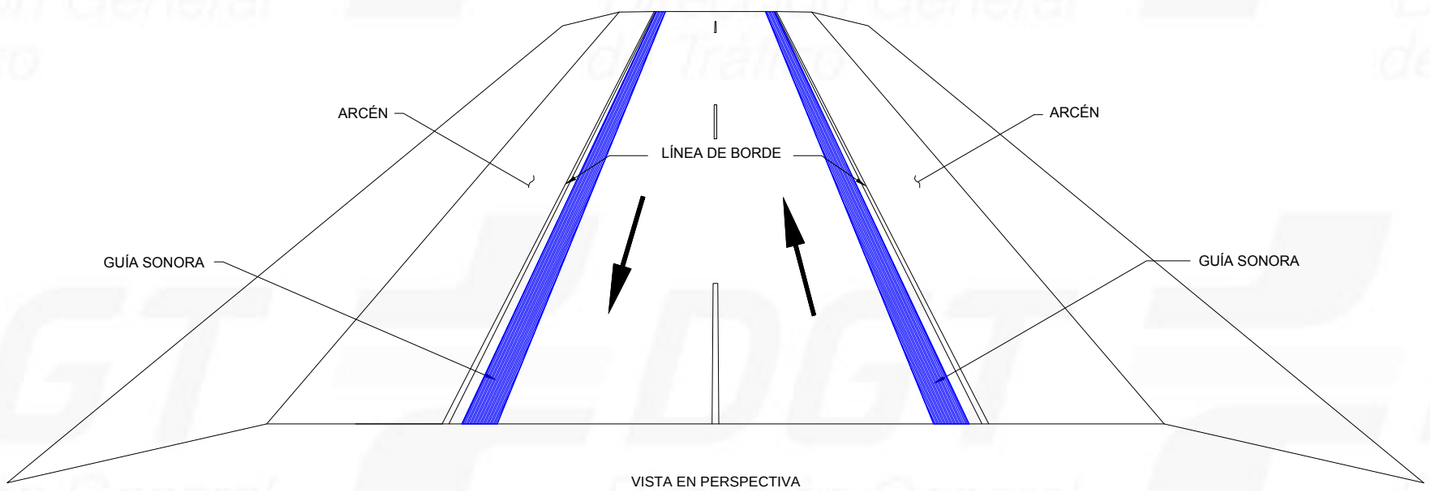
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

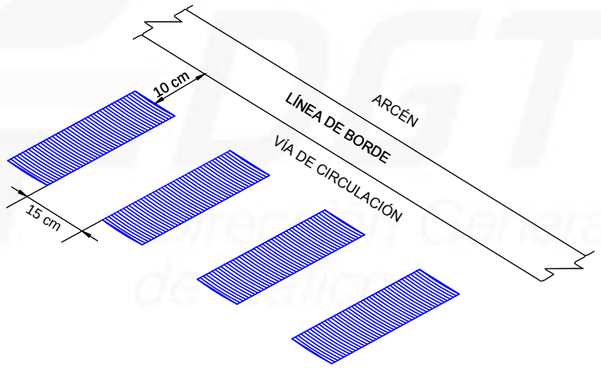


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

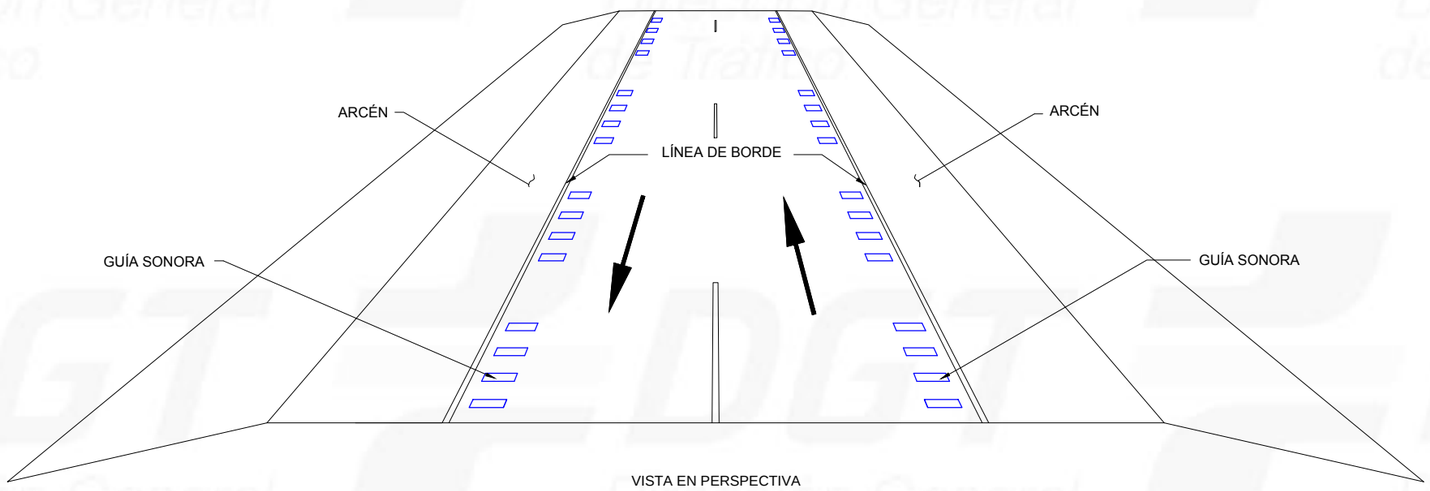
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DISCONTINUA DE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

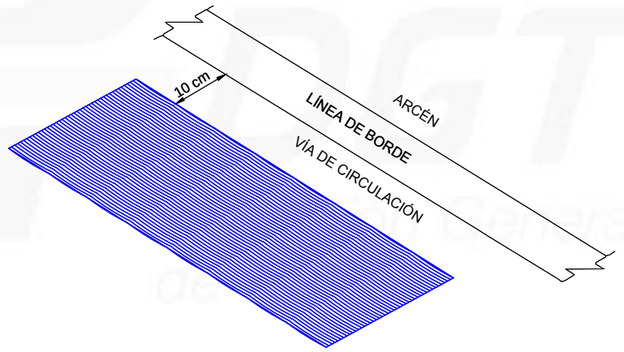


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

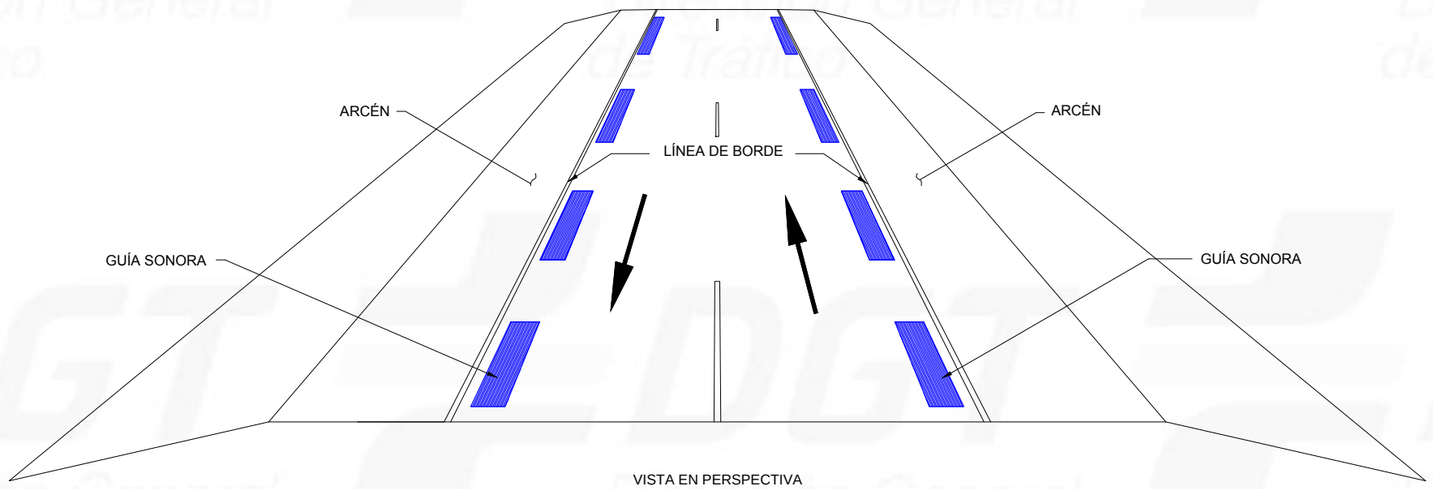
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE BORDE INTERIOR DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

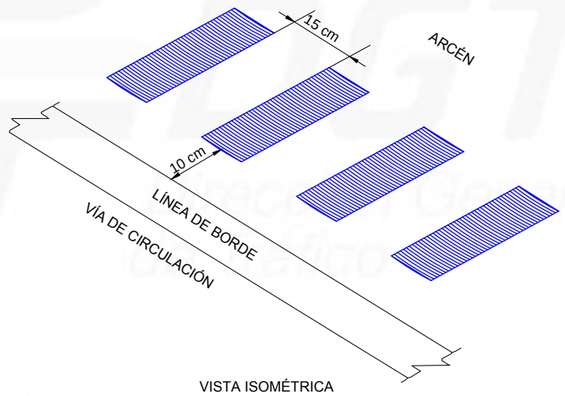


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

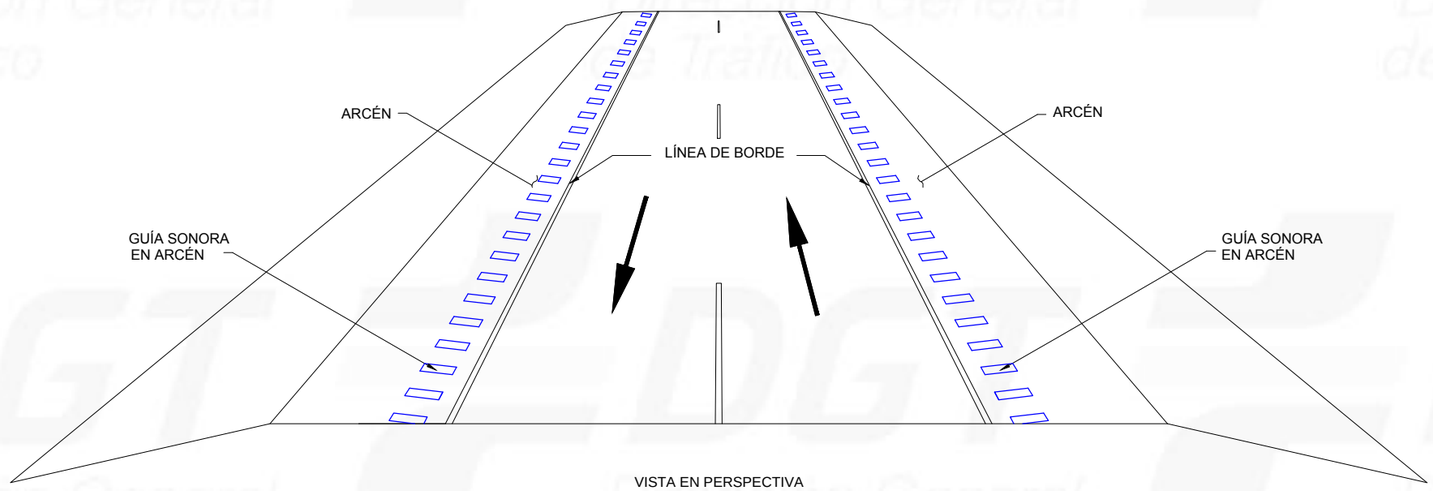
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

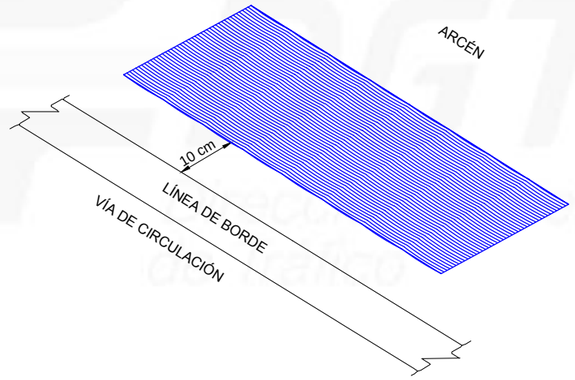


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

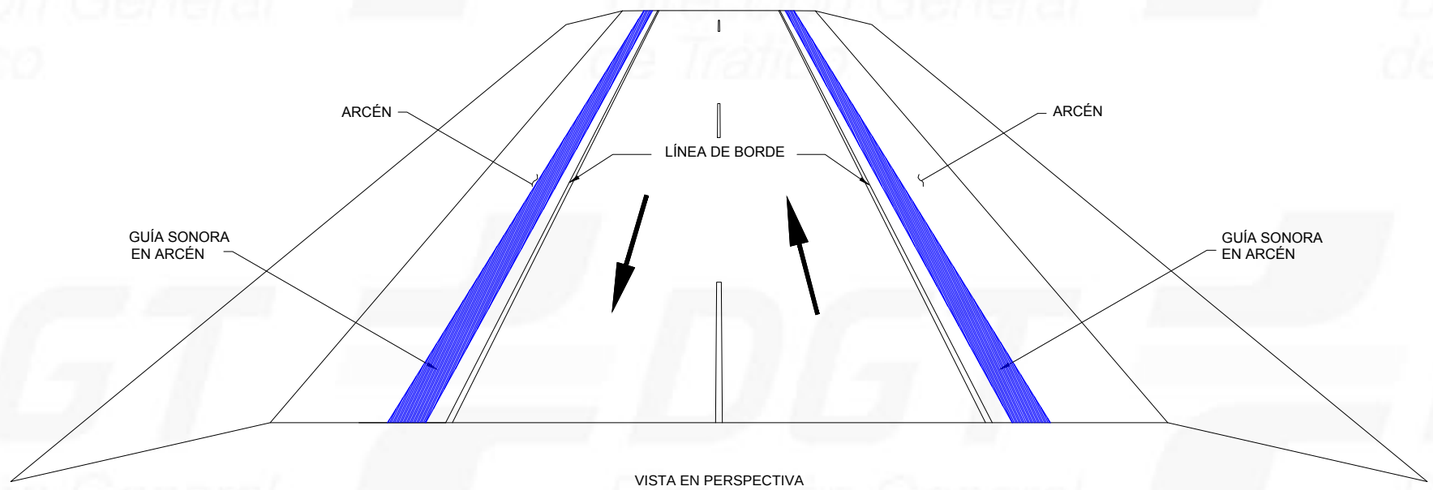
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

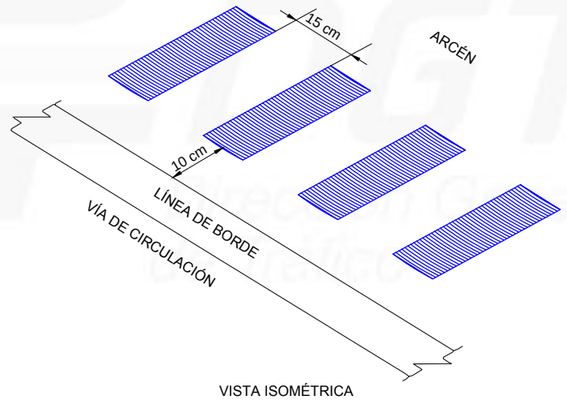


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

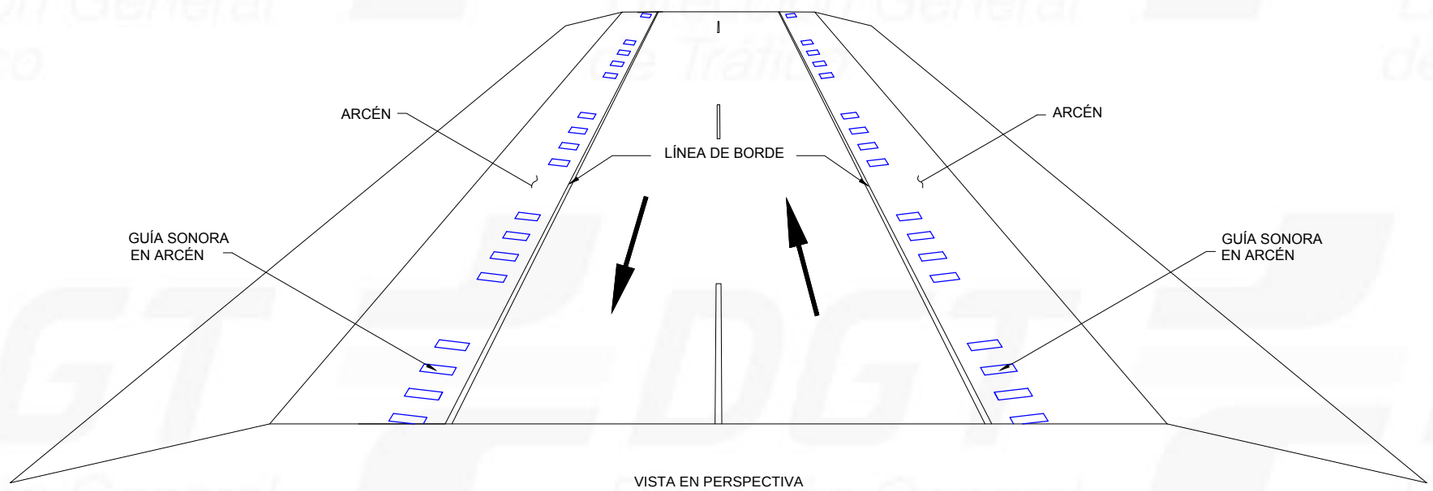
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

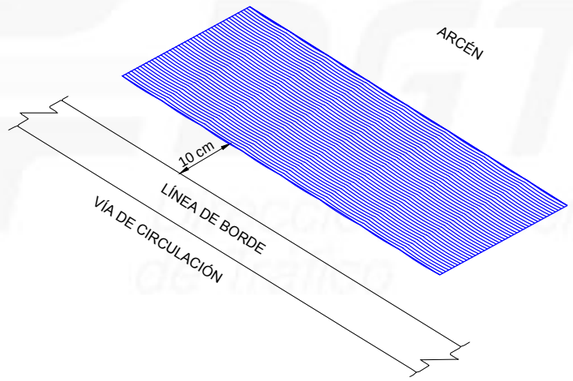


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

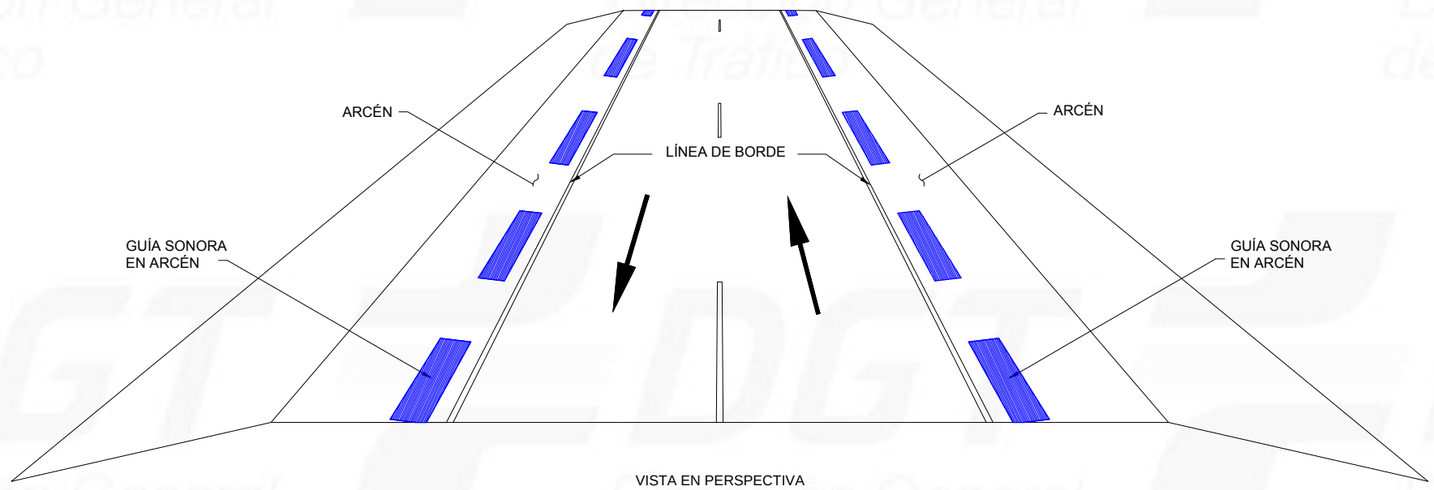
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA ADYACENTE A MARCA VIAL

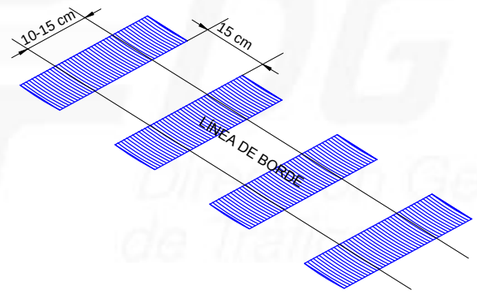


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

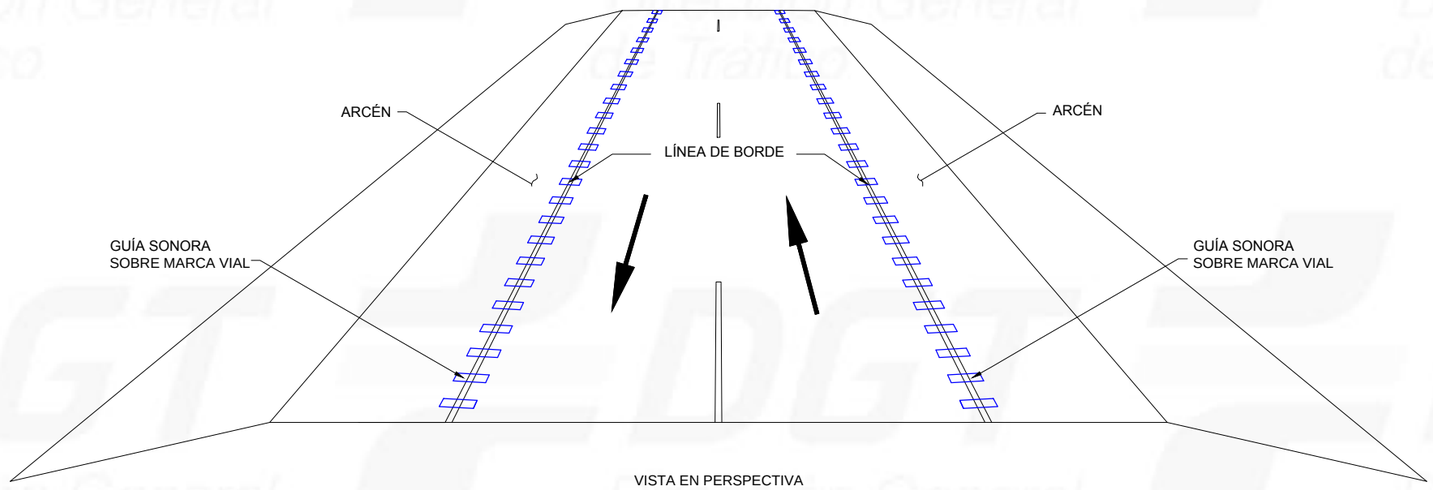
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL

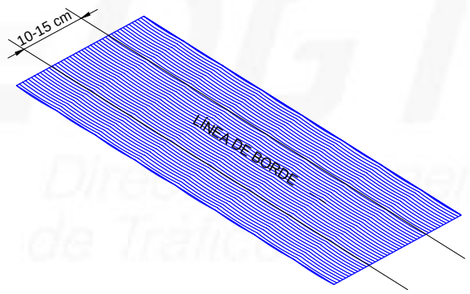


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

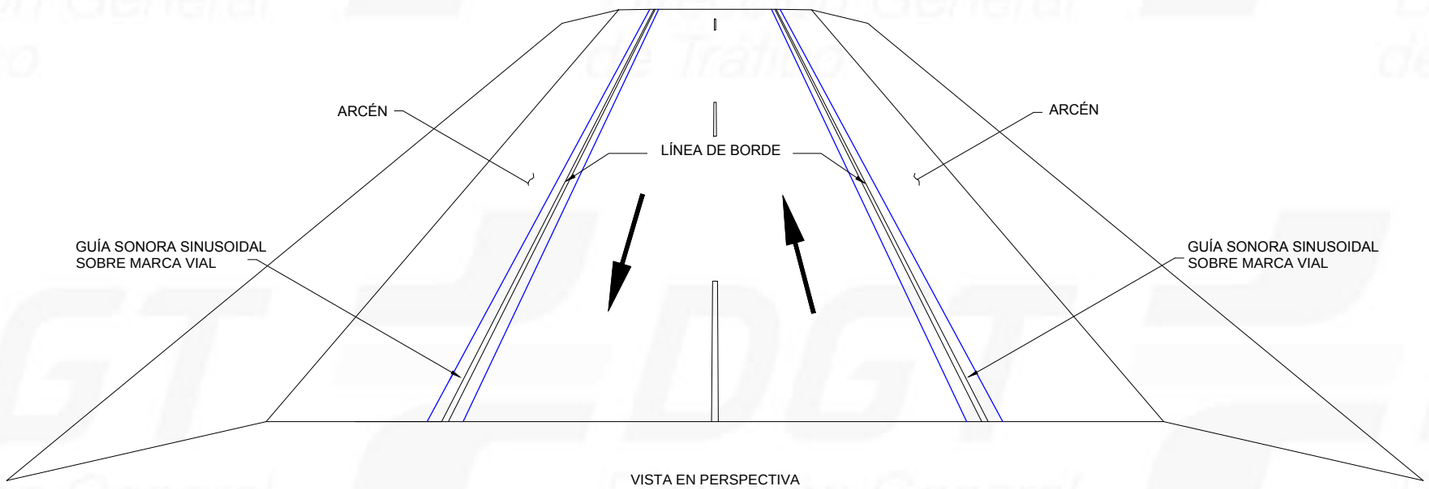
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL

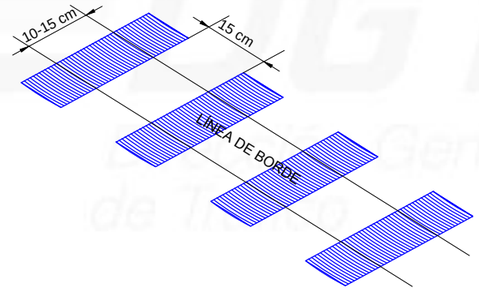


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

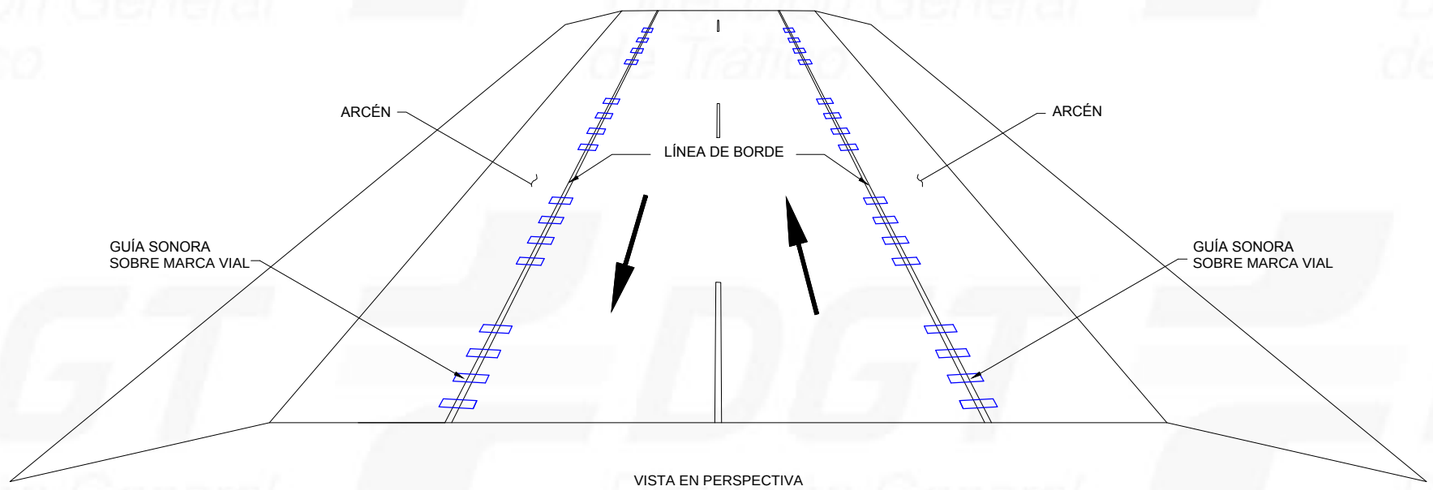
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL

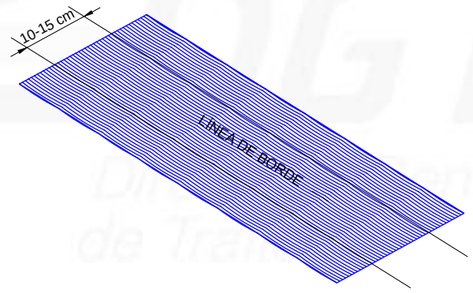


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

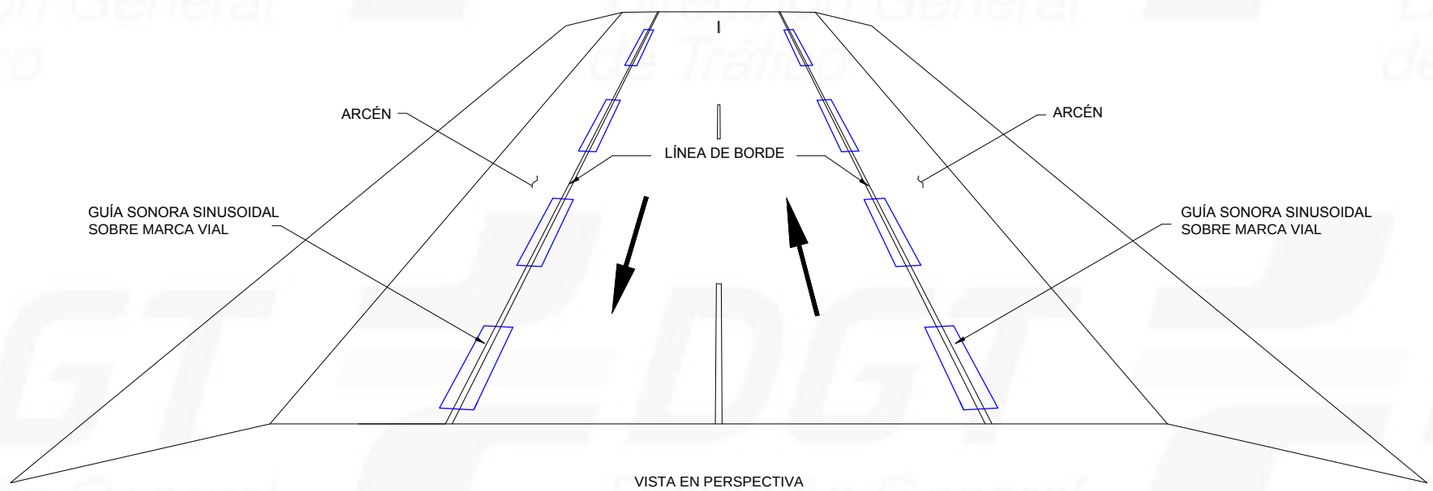
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE BORDE DE CALZADA EN MARCA VIAL

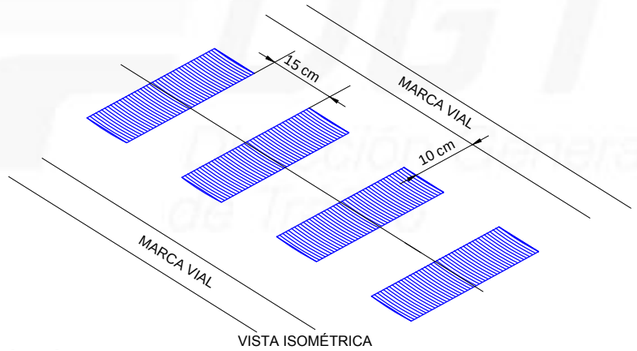


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

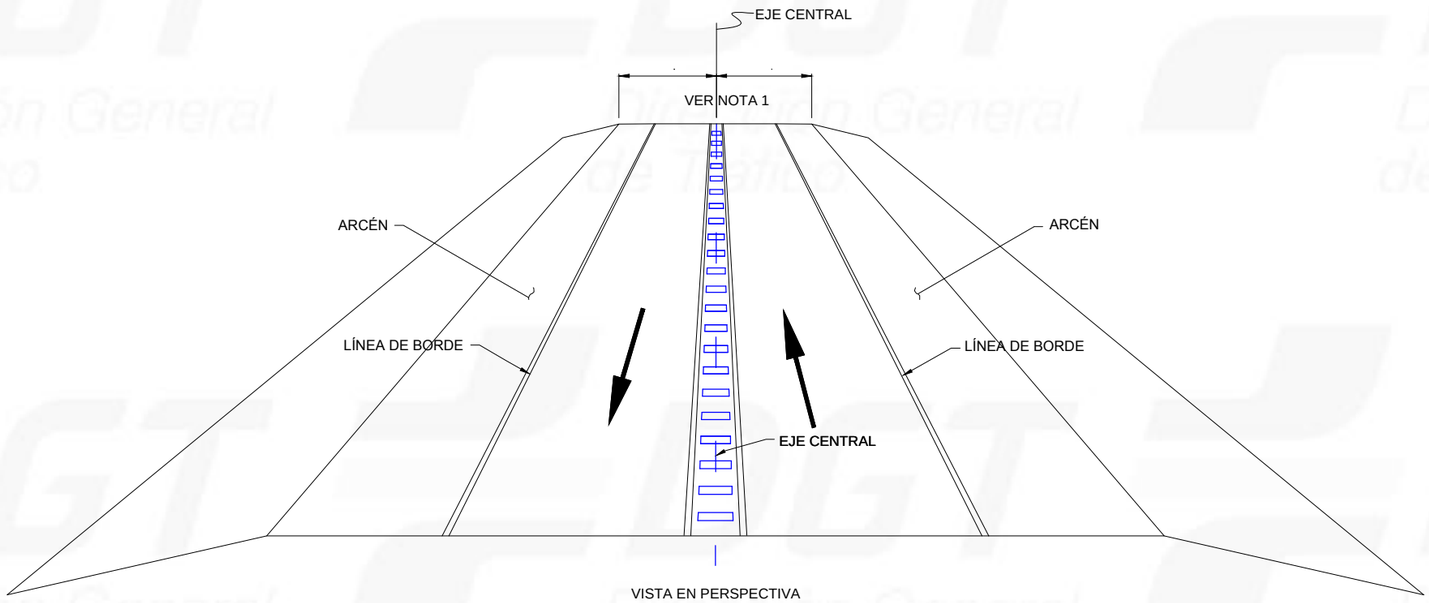
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ENTRE MARCAS VIALES



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ENTRE MARCAS VIALES

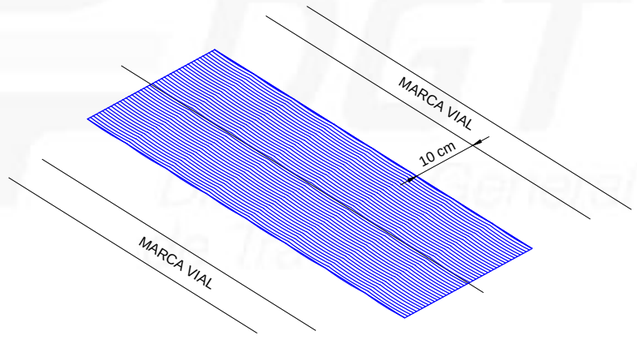


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

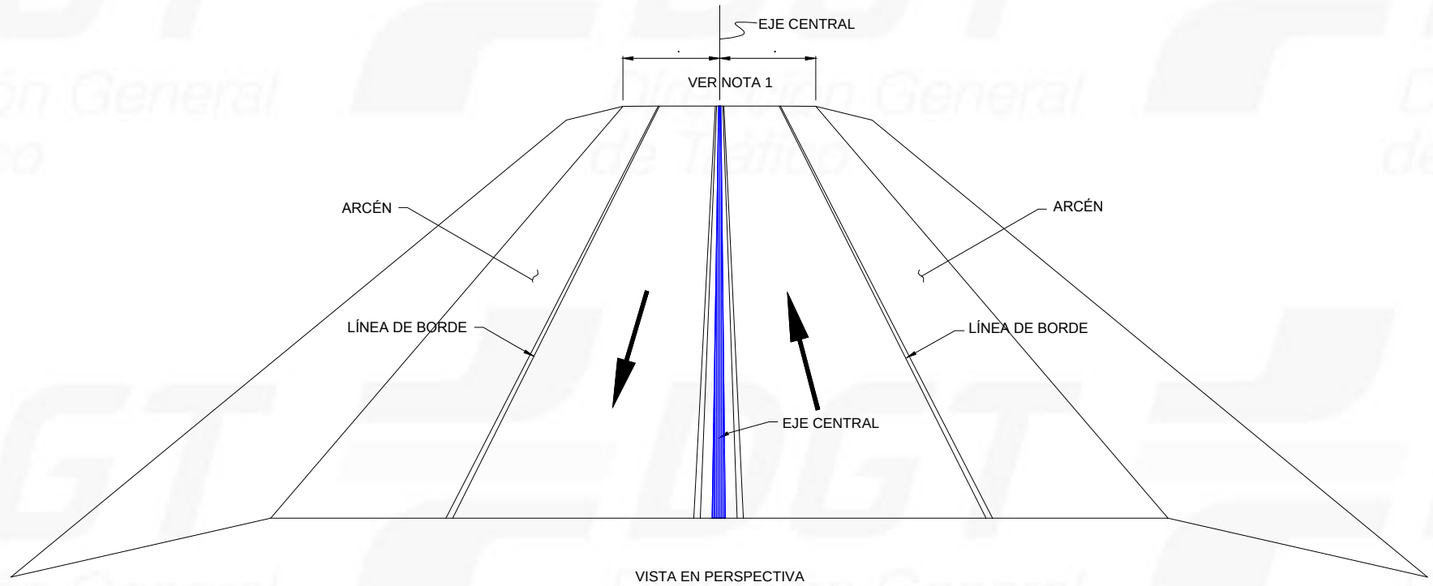
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ENTRE MARCAS VIALES



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ENTRE MARCAS VIALES

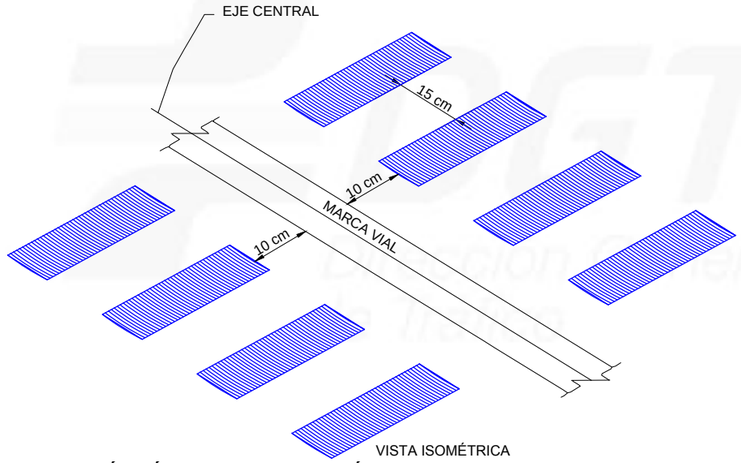


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

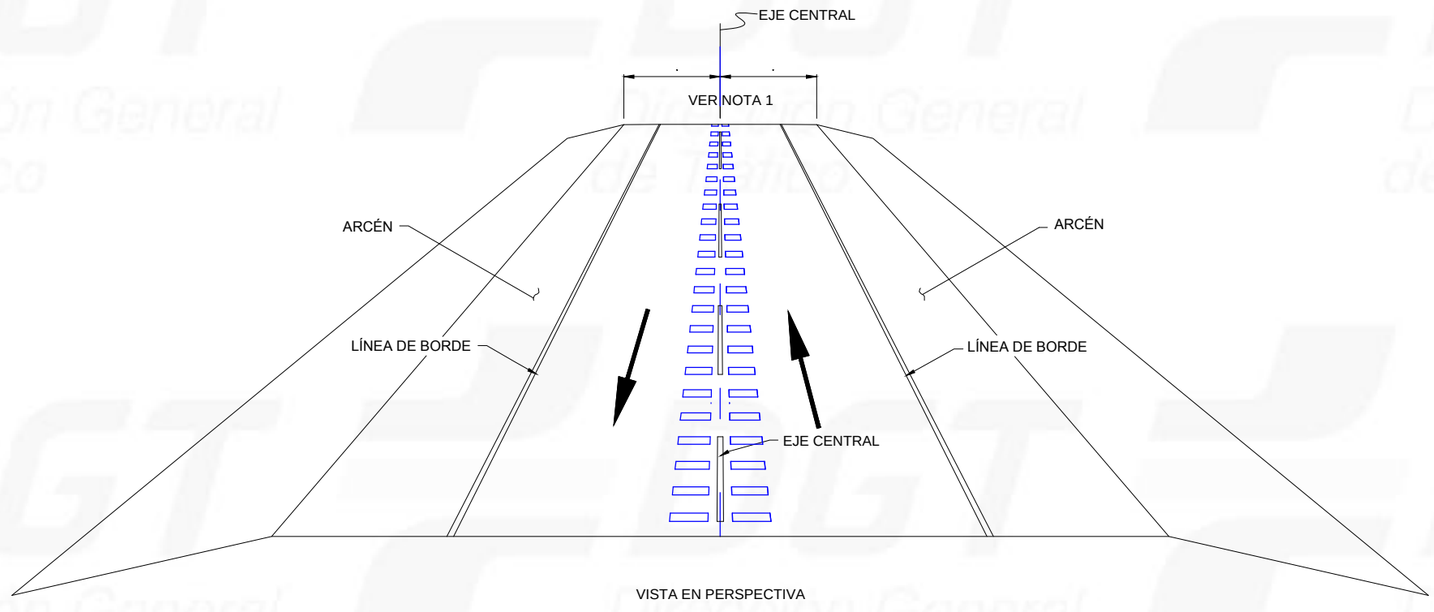
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL

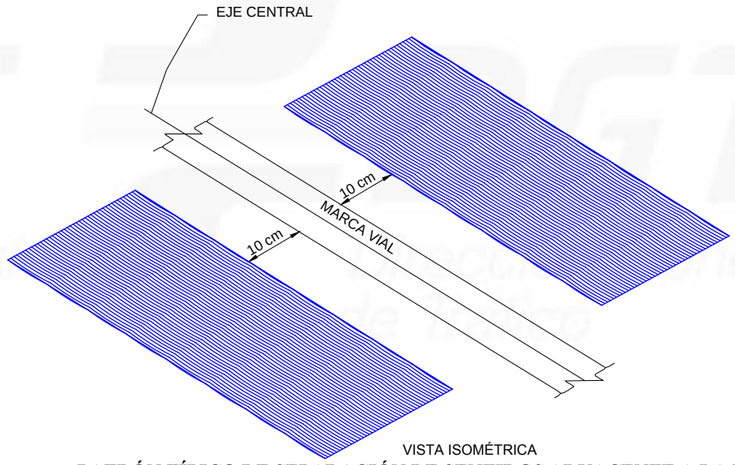


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

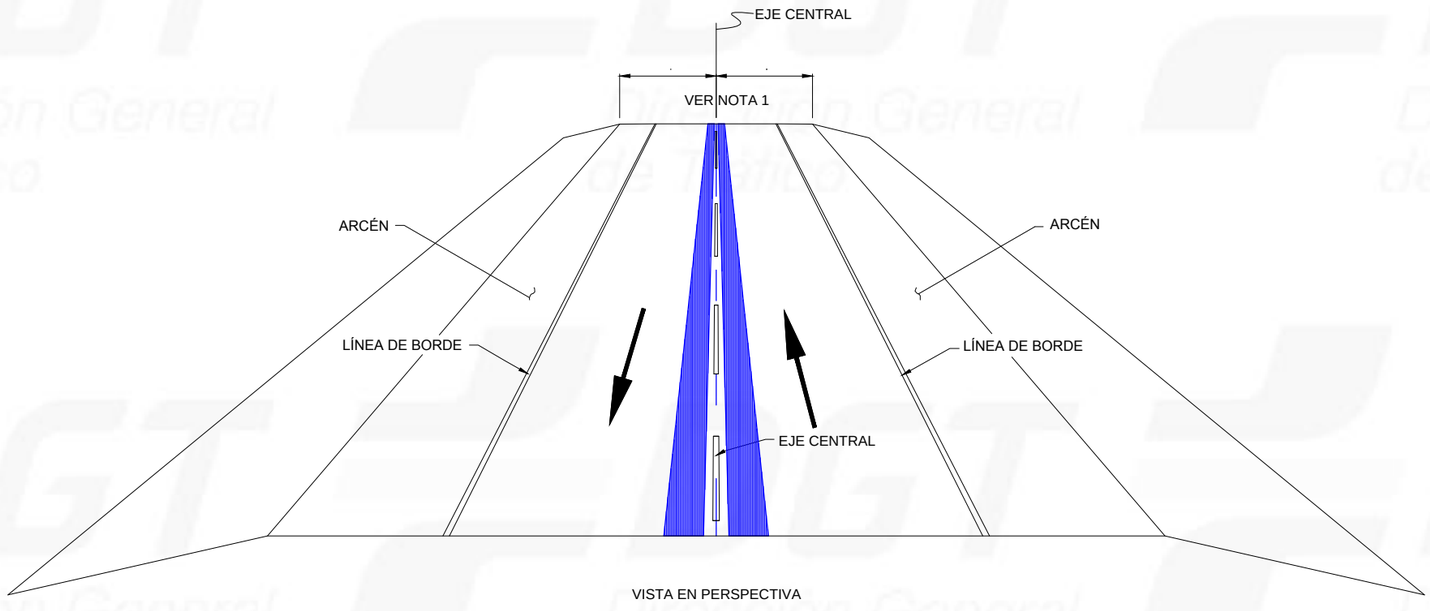
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL

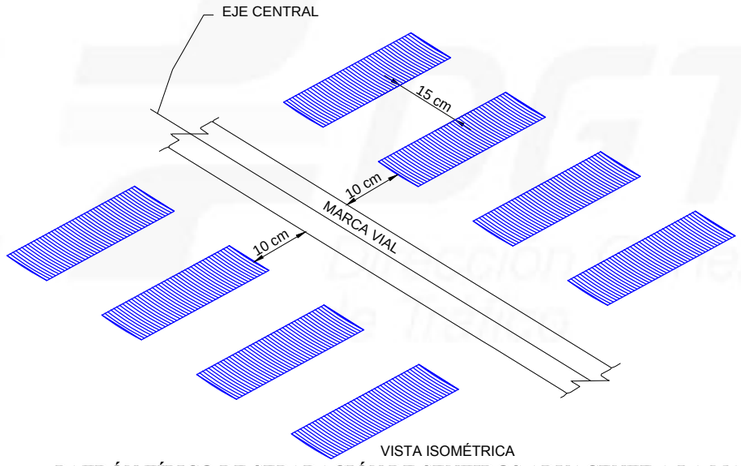


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

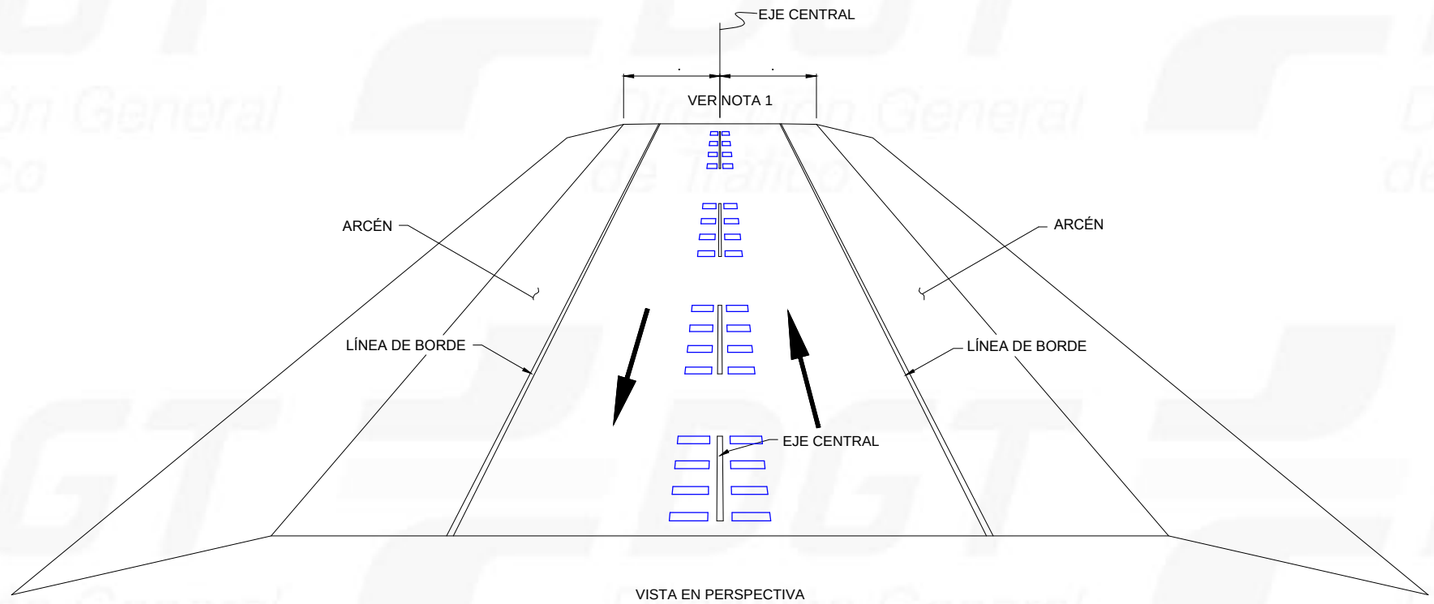
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL

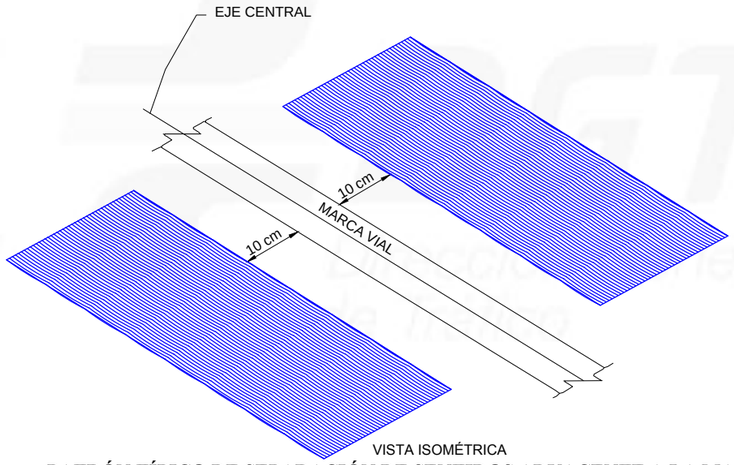


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

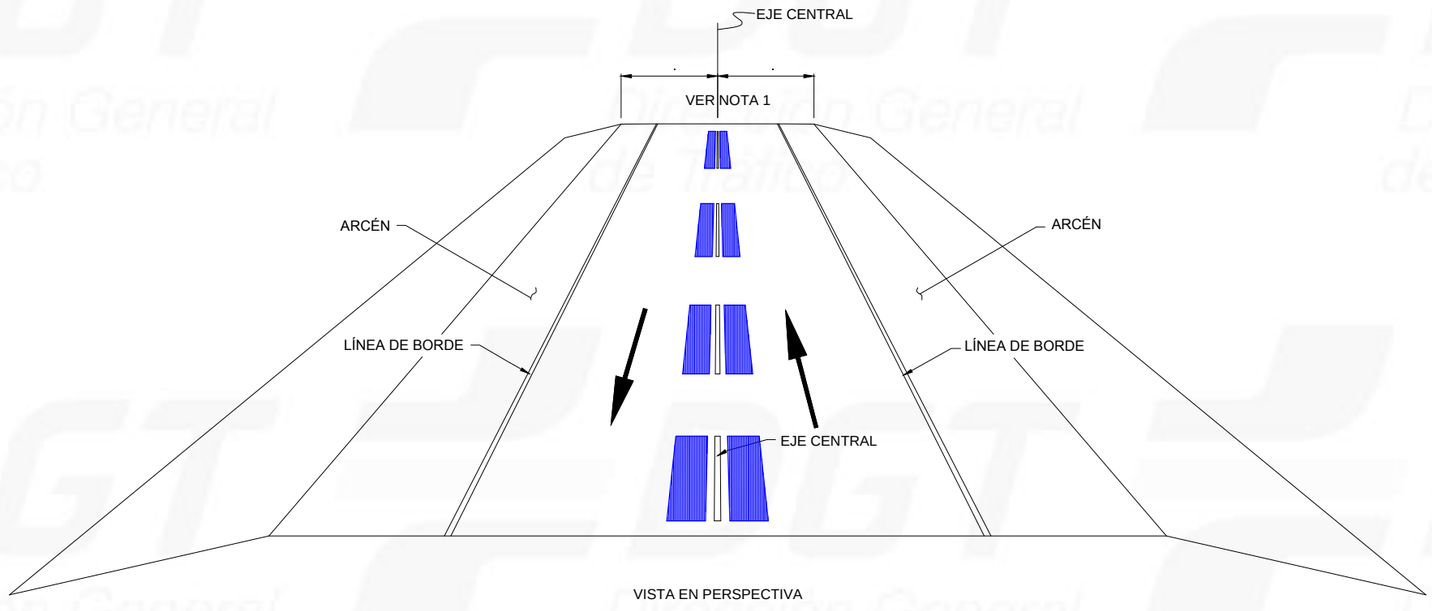
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS ADYACENTE A LA MARCA VIAL

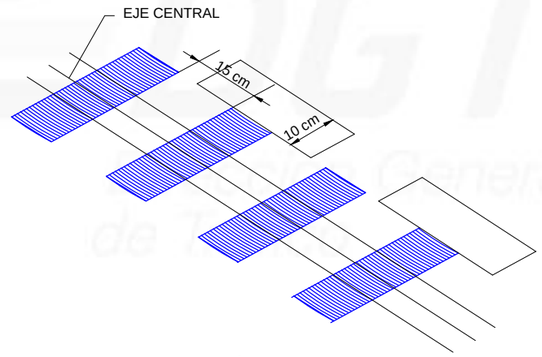


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

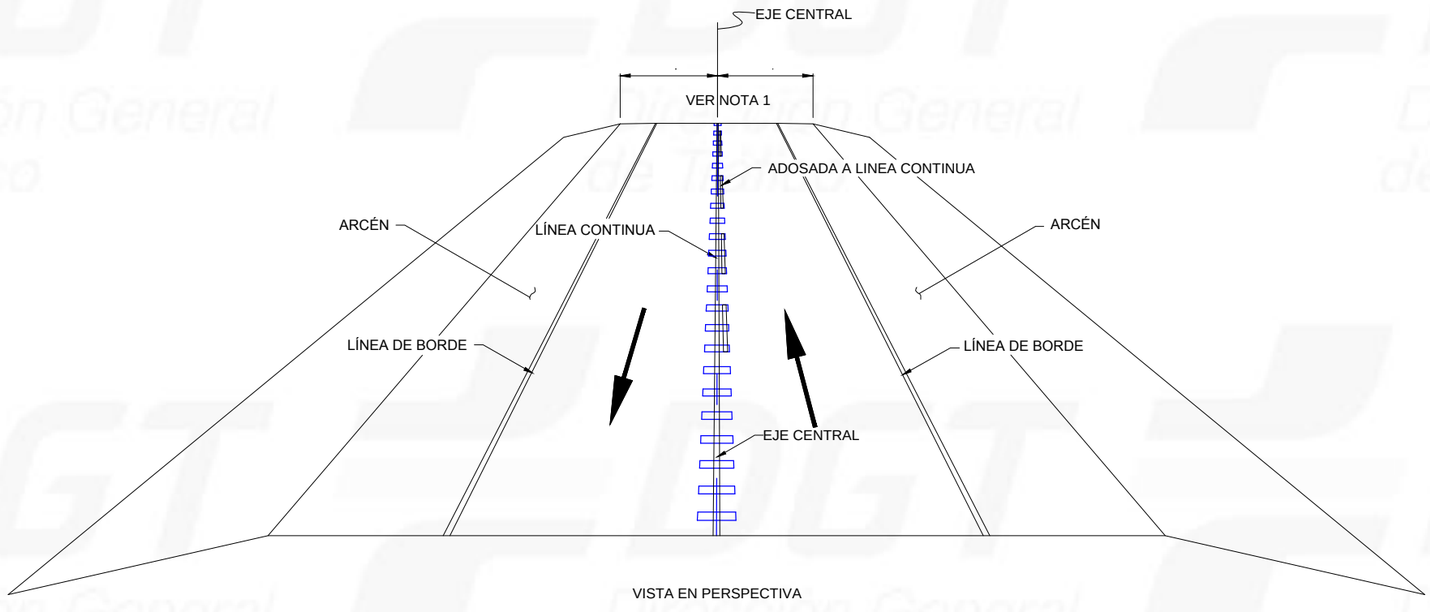
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL

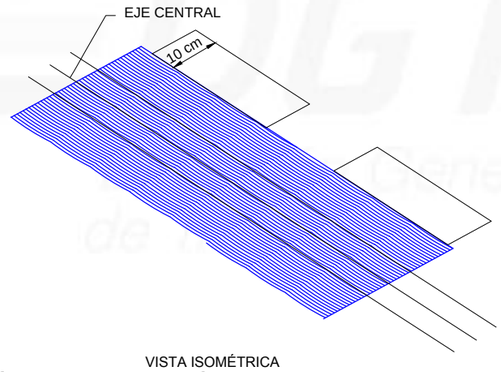


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

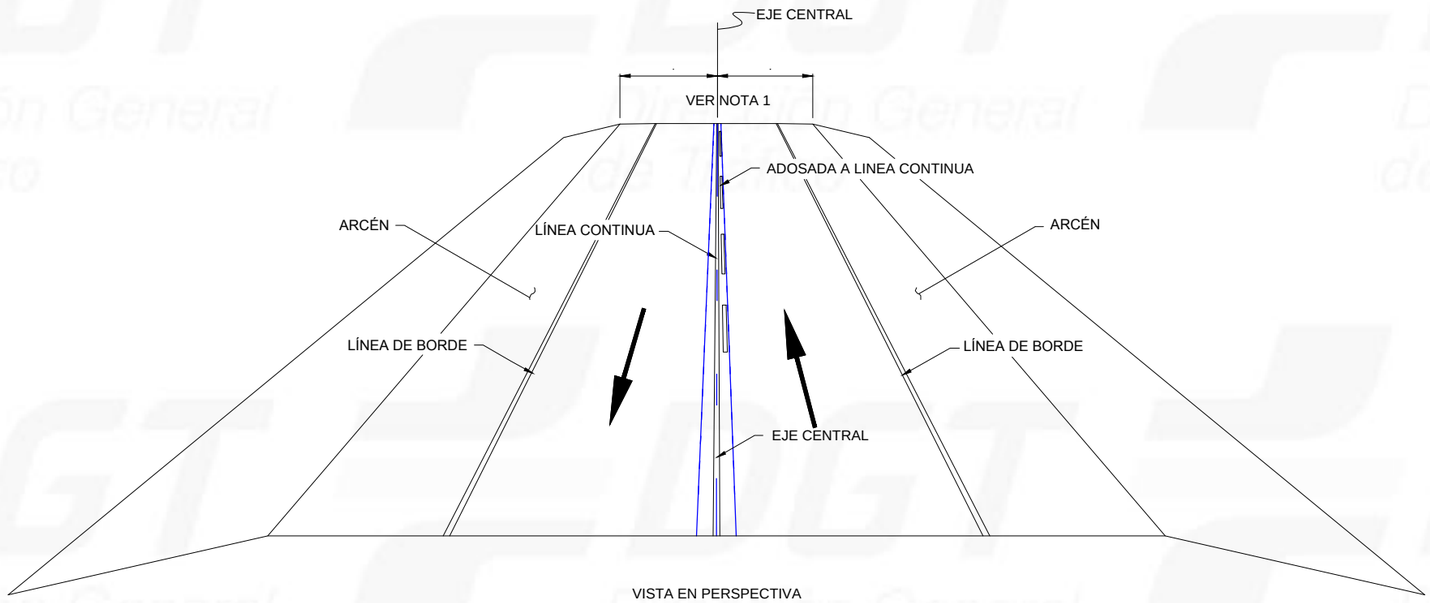
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL

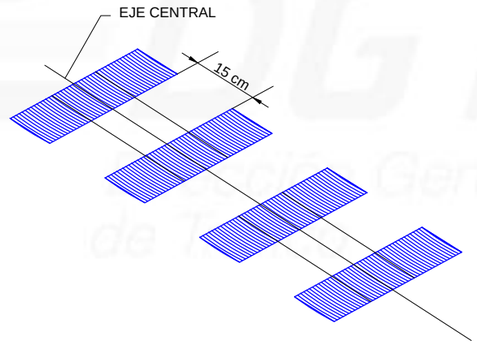


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

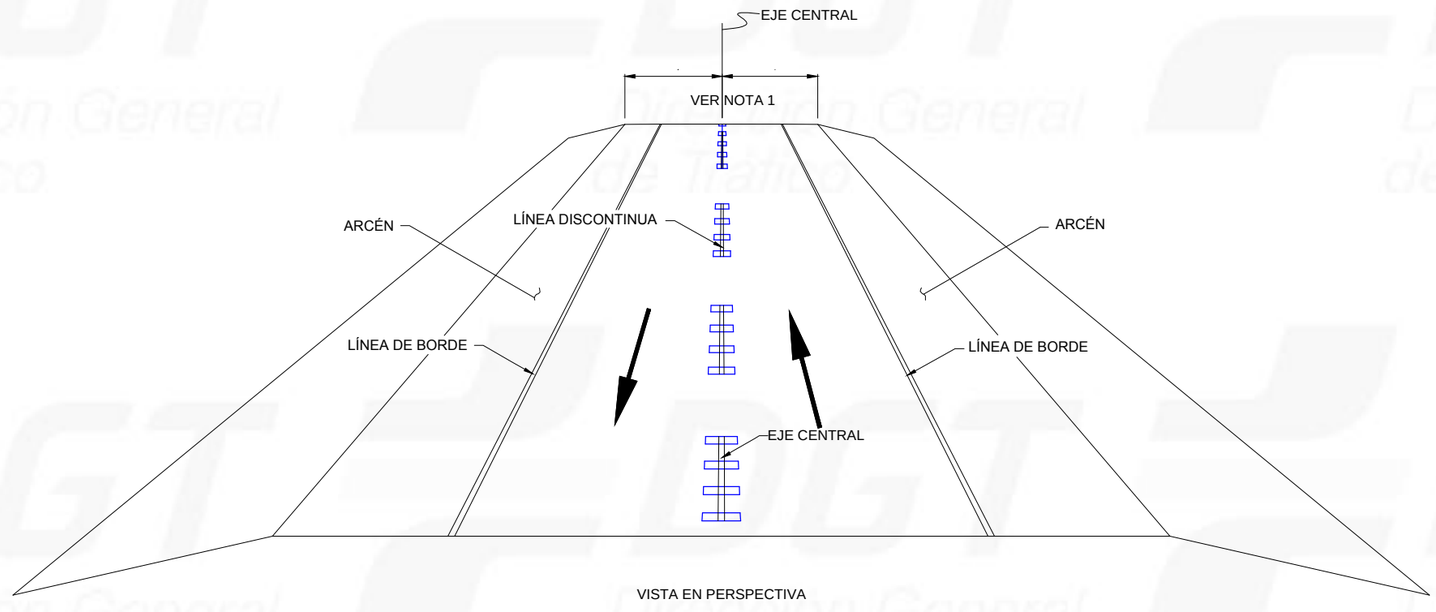
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL

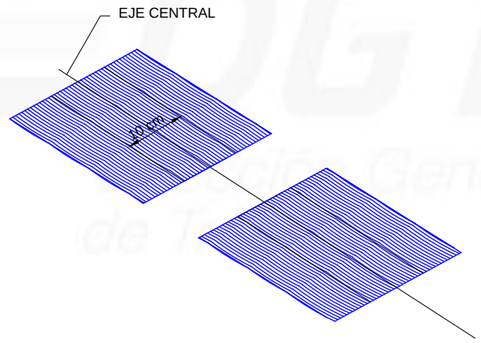


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

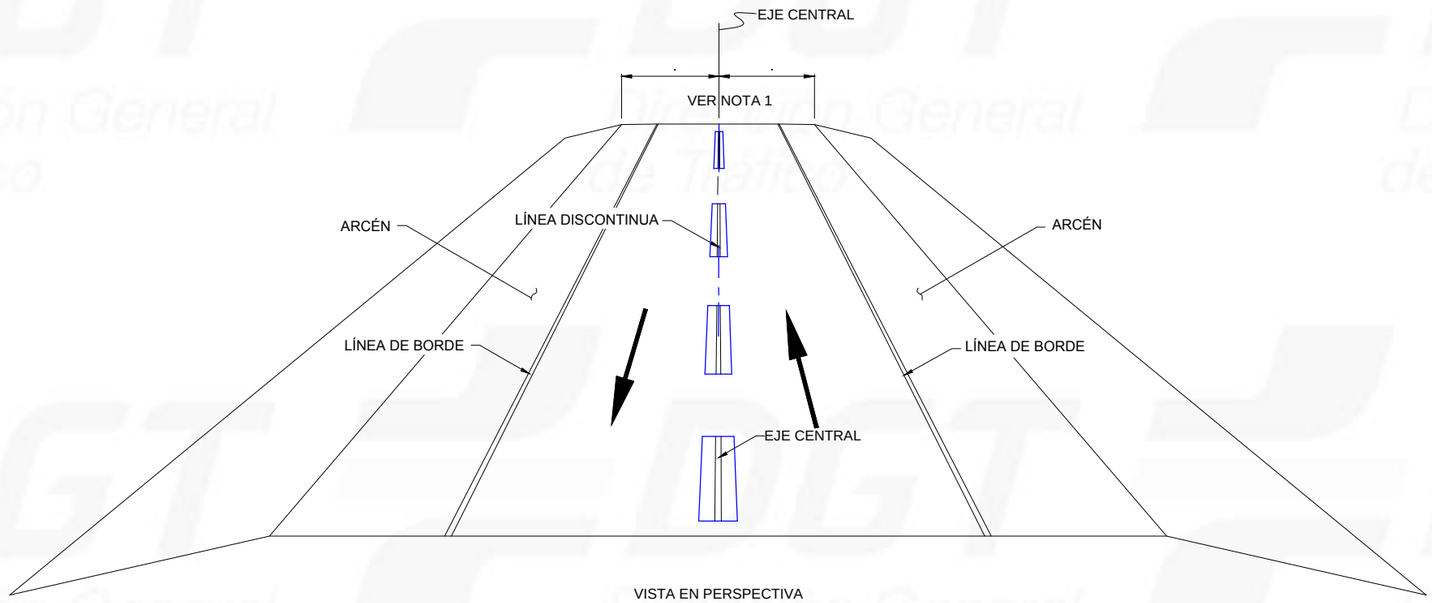
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

GUÍA SONORA SINUSOIDAL DISCONTINUA DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL



VISTA ISOMÉTRICA

PATRÓN TÍPICO DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS EN MARCA VIAL

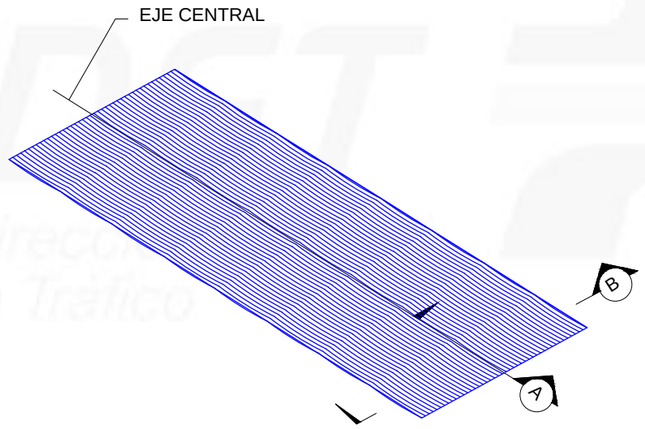


VISTA EN PERSPECTIVA

VÍA DE UNA SOLA CALZADA

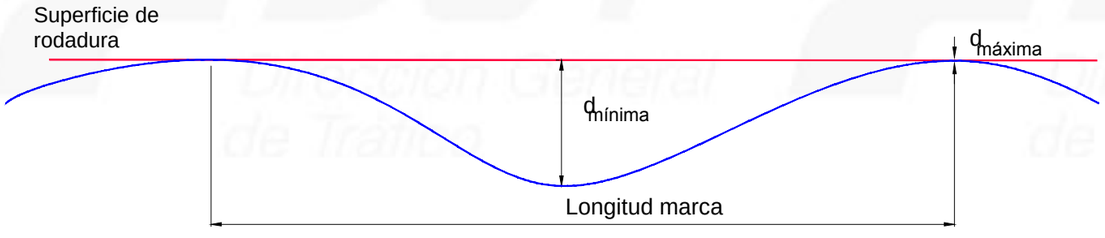
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

PERFIL LONGITUDINAL Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE GUÍA SONORA SINUSOIDAL



VISTA ISOMÉTRICA

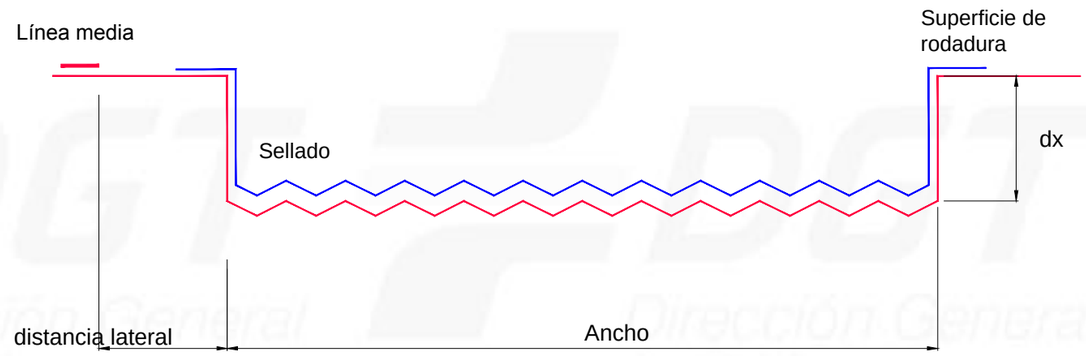
EJECUCIÓN TÍPICA SOBRE EJE



SECCIÓN (A)

Longitud marca: 0,6 m ± 0,01 m
$d_{máxima}$: 0 - 1 mm
$d_{mínima}$: 7 mm ± 1 mm

SECCIÓN LONGITUDINAL



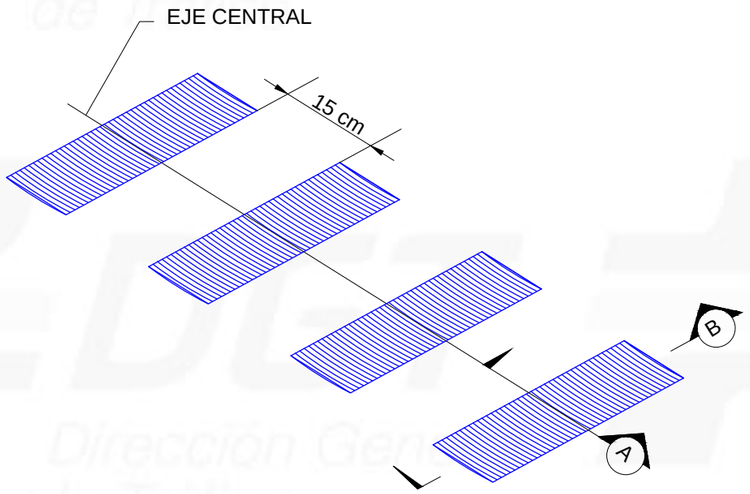
SECCIÓN (B)

Ancho: 0,25 m ± 0,01 m
La parte inferior es paralela a la superficie de rodadura
Los laterales son verticales
Interlineado: max. 5mm
Distancia lateral a la línea central min. 0,05 m
Sellado ininterrumpido en la parte inferior y en los lados

SECCIÓN TRANSVERSAL

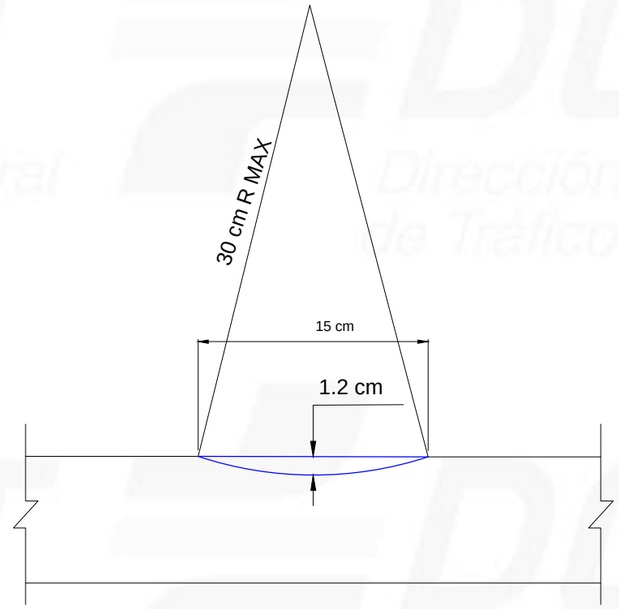
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

PERFIL LONGITUDINAL Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE GUÍA SONORA TIPO PARALELOGRAMO

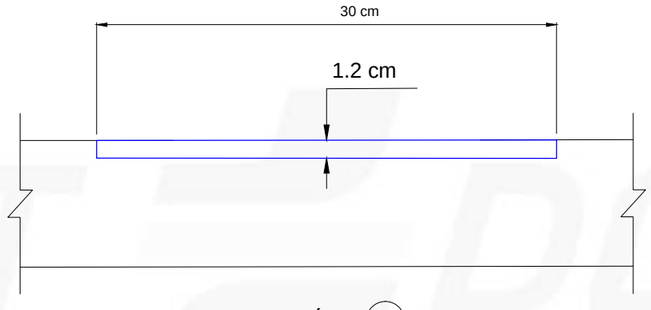


VISTA ISOMÉTRICA

EJECUCIÓN TÍPICA SOBRE EJE



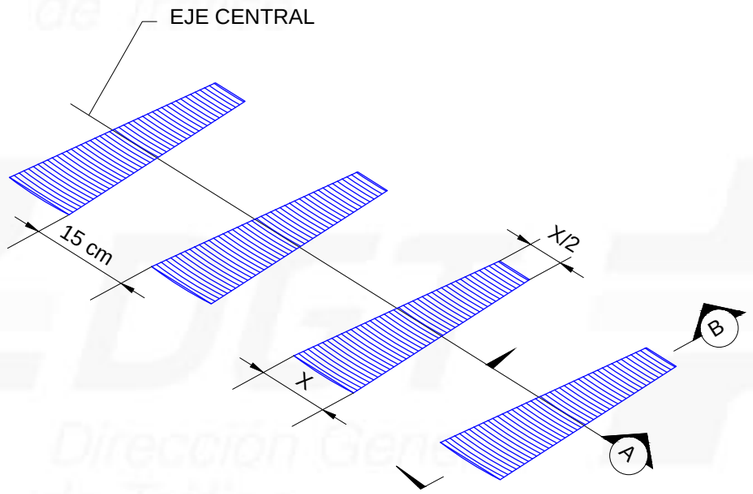
SECCIÓN (A)



SECCIÓN (B)

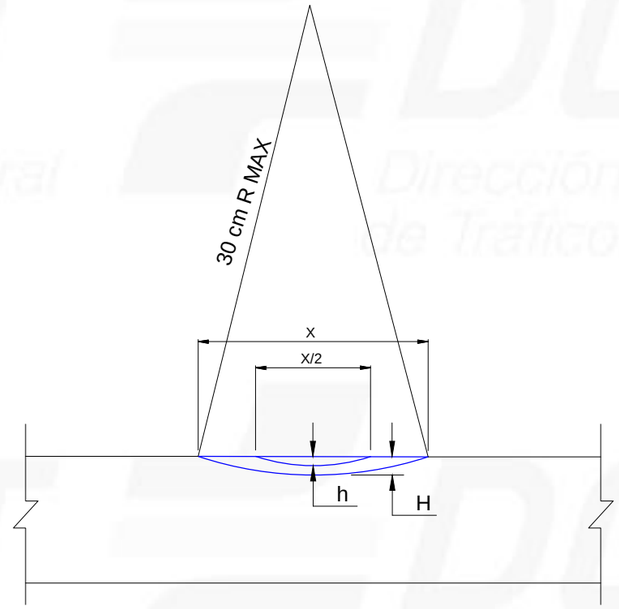
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.

PERFIL LONGITUDINAL Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE GUÍA SONORA TIPO TRAPECIO

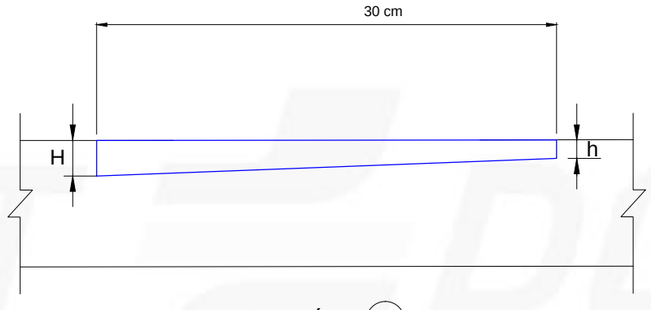


VISTA ISOMÉTRICA

EJECUCIÓN TÍPICA SOBRE EJE

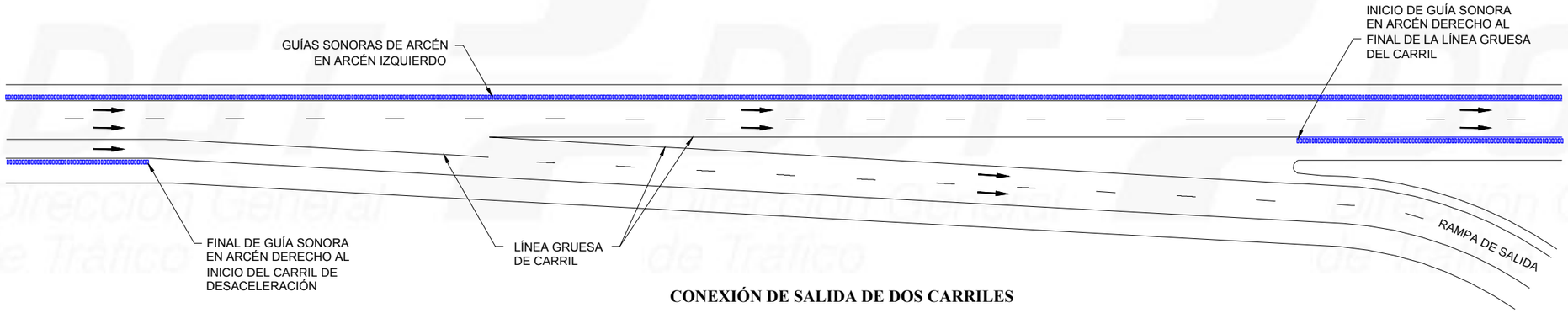


SECCIÓN (A)

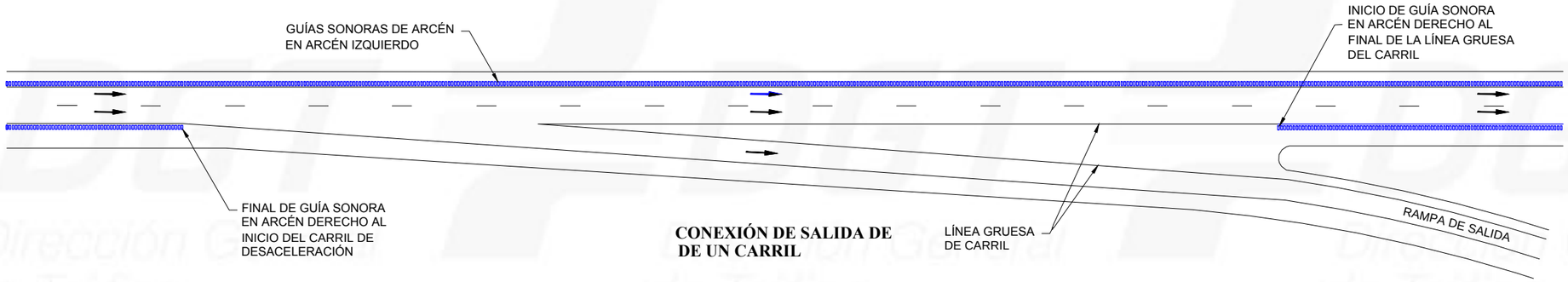


SECCIÓN (B)

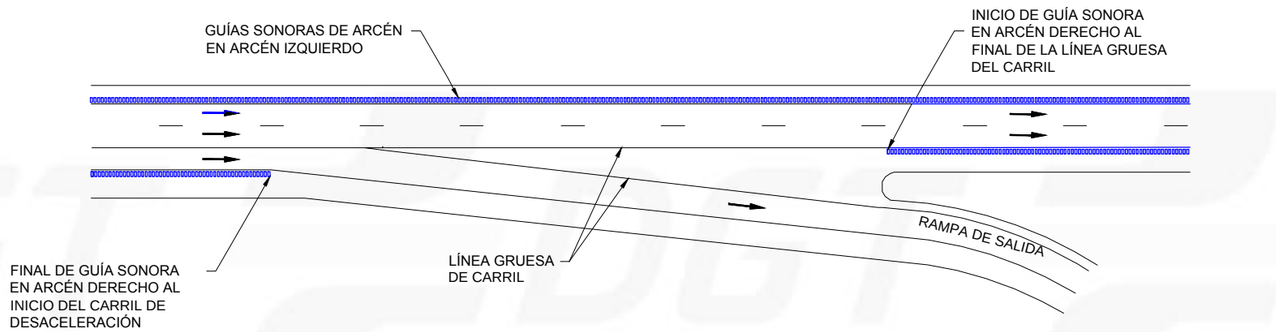
*Las dimensiones que aparecen son orientativas y se ajustarán para cada localización.



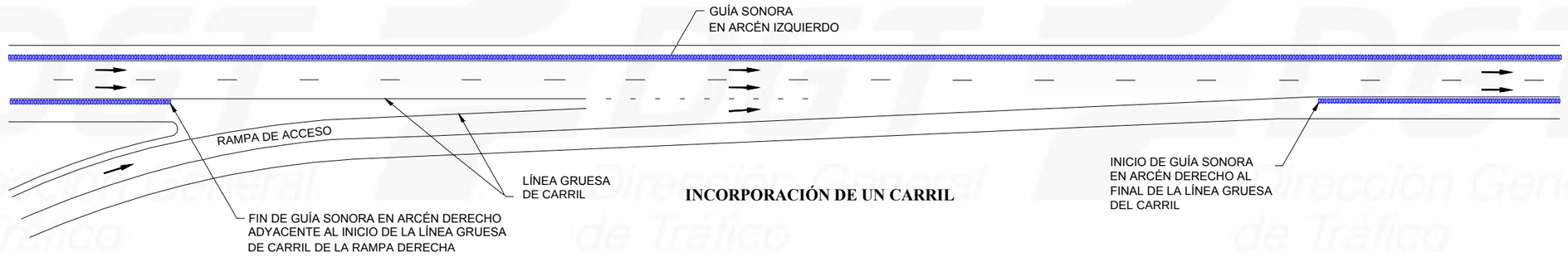
CONEXIÓN DE SALIDA DE DOS CARRILES



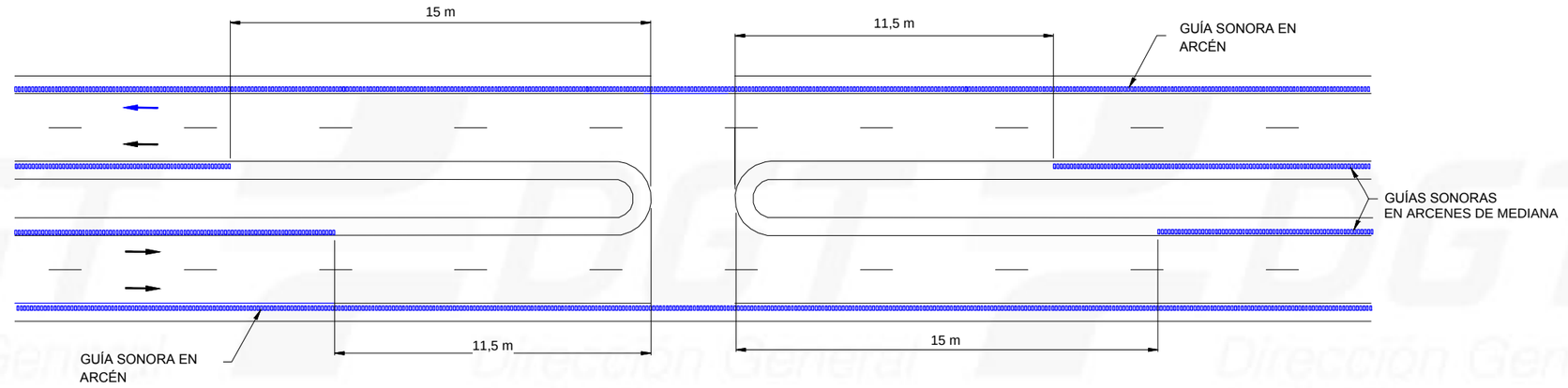
CONEXIÓN DE SALIDA DE DE UN CARRIL



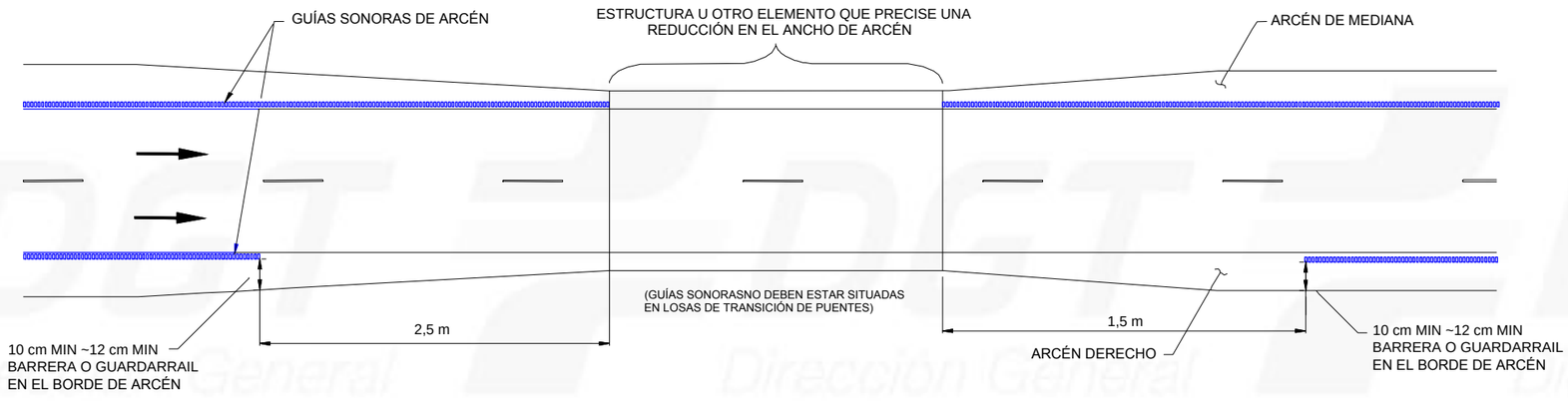
CONEXIÓN DE SALIDA DE UN CARRIL PARA UNA REDUCCIÓN DE UN CARRIL



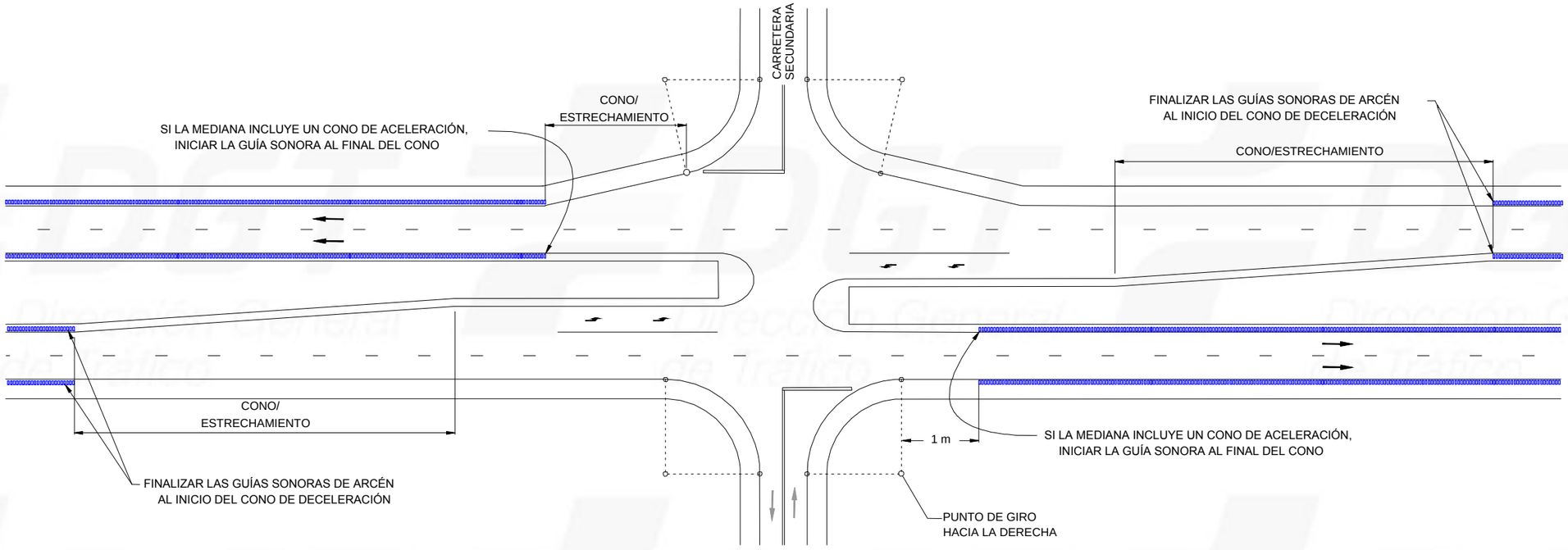
INCORPORACIÓN DE UN CARRIL



CRUCE EN MEDIANA



DETALLE DE ESTRECHAMIENTO DE ARCÉN



GUÍAS SONORAS SITUADAS EN INTERSECCIONES

ANEXO 2: PLANOS

GM

Asunto: Restricciones temporales en vías con elevada circulación de ciclistas.

INSTRUCCIÓN 15 /TV-85

La presencia de ciclistas en las vías interurbanas compartiendo el espacio con otros vehículos de motor de mayores masas y dimensiones exige que se deba prestar una especial atención a este tipo de situaciones por la vulnerabilidad de los ciclistas frente a otros vehículos, proporcionando, en la medida de lo posible, itinerarios seguros de movilidad para ciclistas. En este sentido, cabe recordar que durante el año 2013 los usuarios de bicicletas se vieron implicados en 5.853 accidentes en los que fallecieron 69 ciclistas, 646 resultaron heridos graves y 4.779 heridos leves.

Por este motivo, en la Resolución de 30 de enero de 2015, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2015, se introdujo como novedad en el apartado F) la posibilidad de que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico pueda establecer limitaciones de velocidad con carácter temporal en los tramos de vías interurbanas que así se determinen por presentar una elevada circulación de ciclistas.

Para el establecimiento de estas restricciones las distintas Jefaturas Provinciales de Tráfico[1] deberán actuar conforme a las siguientes directrices:

[1] Quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Instrucción, por razón de sus competencias, las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Cataluña y el País Vasco.

C/Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid

1. PLANIFICACIÓN.

A cada Jefatura Provincial de Tráfico (en adelante JPT) se le facilitará un primer listado de posibles tramos que han sido identificados como itinerarios frecuentados por ciclistas por parte de las distintas Federaciones Autonómicas y provinciales de Ciclismo. A su vez, se tendrán en cuenta aquellos tramos que el titular de la vía ya haya podido identificar y, en su caso, señalizar.

A la vista de la información anterior, cada JPT contactará con:

1.- La Delegación o Subdelegación del Gobierno correspondiente: Se informará del contenido de la medida y de los pasos previstos para su valoración y posible puesta en marcha.

2.- La Federación provincial y/o autonómica de ciclismo: Se corroborará la información previamente facilitada y se evaluarán posibles tramos susceptibles de ser aplicada la limitación temporal de la velocidad.

3.- Los Titulares de la vía afectados: Se analizará la señalización existente, las condiciones de la vía (sección transversal, estado del firme, accesos a nivel, etc.) y las limitaciones de velocidad existentes en los tramos a estudio.

4.- El Subsector de Tráfico de la Guardia Civil: Se compartirá con ellos toda la información disponible recabando su valoración sobre los posibles tramos a incluir y su encaje dentro de su planificación operativa de vigilancia y control.

5.- Cualquier otro Organismo u Organización que a criterio de la Jefatura Provincial de Tráfico tenga interés con el asunto.

Las reuniones anteriores con las distintas partes podrán realizarse, a juicio de cada Jefatura Provincial de Tráfico, de manera separada e individual o conjunta.

2. PROPUESTA DE TRAMOS.

Una vez contactadas todas las partes implicadas y valoradas todas las consideraciones y circunstancias que procedan la JPT elaborará, en su caso, una propuesta con el mayor grado de consenso posible de tramos susceptibles de ser objeto de limitación temporal de velocidad

que contenga su identificación, los días, las franjas horarias, y la limitación de velocidad temporal a establecer. Para la elaboración de estas propuestas se cumplimentará el modelo que se incluye como anexo I.

2.1. TRAMOS A SELECCIONAR.

Los tramos a seleccionar deberán contar, como norma general, con los siguientes requisitos:

- Formarán parte de carreteras convencionales con doble sentido y calzada única.
- No deberán formar parte de itinerarios que soporten una elevada intensidad de tráfico.
- No contar con ningún punto negro o ser parte de un tramo de concentración de accidentes.
- Deberán contar con marcas horizontales delimitadoras de calzada y/o separación de sentidos.
- El estado de conservación y mantenimiento será adecuado, sobre todo en lo relativo a los arcenes pavimentados (si los hubiera).
- La longitud de los tramos será como máximo de 25 km para vías con arcén pavimentado y de 15 km si no lo tuvieran.
- Los itinerarios podrán componerse de varios tramos sucesivos a lo largo de distintas vías conectadas entre sí.

2.2. ÁMBITO TEMPORAL.

La limitación temporal de velocidad se podrá aplicar en días festivos en la franja horaria de la mañana, debiendo concretarse el detalle en la propuesta que se realice por parte de la Jefatura Provincial de Tráfico. La aplicación de la limitación no deberá ser necesariamente durante todo el año natural, pudiendo aplicarse sólo en aquellos meses en los que sea más adecuado dese el punto de vista de su finalidad.

2.3. LÍMITE DE VELOCIDAD.

La limitación temporal de velocidad, se fijará teniendo en cuenta la configuración de la vía, buscando un equilibrio entre la mayor seguridad de los ciclistas y la mínima afección al resto de usuarios. En este sentido, según la configuración de la vía se establecen, como norma general, las limitaciones tipo que se recogen en el cuadro siguiente:

Vías con arcén pavimentado ≥ 1.5m	Resto de vías
80 km/h	70 km/h ó 60 km/h

Sobre esta limitación temporal de velocidad prevalecerán las limitaciones inferiores que puedan estar fijadas por señal, o a determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

3. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

La propuesta será enviada al Área de Vigilancia de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad para su validación. Una vez sea validada se informará de esta circunstancia a la Jefatura Provincial de Tráfico, indicando la viabilidad material de instalar señalización variable o si, por el contrario, deberá señalizarse de manera fija por el titular de la vía.

Por parte de la JPT se informará y dará traslado al resto de partes que hayan intervenido en la planificación de la medida para su conocimiento y, en su caso, para la realización de las tareas necesarias para su definitiva entrada en vigor.

4. SEÑALIZACIÓN.

Las limitaciones de velocidad específicas se señalizarán por el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, mediante la correspondiente señalización variable, o por el Organismo titular del vía, a través de señalización fija indicando en la sección de inicio el alcance completo de la limitación. Igualmente se señalizará en la sección final a partir de la cual aquélla deje de ser exigible.

No obstante, en aquellos tramos donde no sea posible la instalación de señalización variable, la opción más inmediata será la instalación de señalización fija por parte del titular de la vía, por lo que será necesario para estos casos, recabar su conformidad previa.

En el anexo II se incluye una propuesta de posible modelo de señalización a utilizar.

5. CIRCULACIÓN DE LOS CICLISTAS.

En los tramos con limitación temporal de la velocidad los ciclistas deberán circular respetando la totalidad de las normas de circulación que les sean de aplicación, no estando permitida, salvo autorización previa expedida por el órgano competente, la celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo, así como la realización de marchas ciclistas.

6. VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS TRAMOS.

En orden a incrementar la seguridad de los ciclistas y garantizar el cumplimiento de las limitaciones temporales de velocidad establecidas y en general de los preceptos con mayor incidencia en la circulación de bicicletas, se programarán, por parte del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil correspondiente, de acuerdo con su planificación operativa, las labores que se estimen adecuadas para la mejor vigilancia y control de los tramos afectados.

También se tendrá en cuenta en la programación de la actividad de la las distintas patrullas de Helicópteros de la Dirección General de Tráfico la vigilancia y control de los tramos afectados.

7. DIFUSIÓN Y PUBLICACIÓN.

La entrada en vigor de los tramos objeto de la limitación temporal de la velocidad deberá ser difundida a través de los diferentes medios de comunicación de ámbito provincial, mediante la colaboración, en su caso, de la Delegación o Subdelegación del Gobierno correspondiente.

A su vez deberá publicarse la restricción en la página web de la Dirección General de Tráfico, por lo que deberán coordinarse las actuaciones entre la Jefatura Provincial de Tráfico y el Área de Vigilancia de la SGGM.

ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 11 de mayo de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO



María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

ANEXO I

JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE

PROPUESTA DE RESTRICCIONES EN VÍAS CON ELEVADA CIRCULACIÓN DE CICLISTAS

VÍA

VÍA:	
PK INICIO:	
PK FIN:	
TIPO DE VÍA:	
TITULAR:	

LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

GÉNERICA EXISTENTE:	
TEMPORAL PROPUESTA:	

ÁMBITO TEMPORAL

MESES	DESDE:		HASTA:	
HORARIO	DESDE:		HASTA:	

OBSERVACIONES

ANEXO II

MODELO DE SEÑALIZACIÓN FIJA: SECCIÓN INICIAL O DE RECUERDO



MODELO DE SEÑALIZACIÓN FIJA: SECCIÓN FINAL



3.B. ESCRITO DIRECTRIZ

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Escrito Directriz MOV 2021/7
Base de precios de referencia de la Dirección General de Tráfico

Con el objetivo de contribuir a la mejora de la eficiencia en la ejecución de las actuaciones de la Dirección General de Tráfico resulta necesario disponer de los precios de referencia utilizados en las unidades de obra.

Los precios de referencia establecidos en esta base tendrán el carácter de máximos, pudiéndose excepcionalmente previa autorización de esta Subdirección utilizar precios inferiores o superiores de manera justificada, asegurándose su adecuación a las singularidades de la unidad de obra en cada contrato concreto, como pueden ser las de procedencia de los materiales y suministros y su distancia de transporte hasta la ubicación de la obra, volumen de la unidad, maquinaria concreta propuesta y rendimientos esperados de acuerdo a los procedimientos de ejecución establecidos en el proyecto, horarios de trabajo, etc.

Como consecuencia de lo anterior, se dispone:

PRIMERO: Aprobar la base de precios de referencia de la Dirección General de Tráfico, que se acompaña como anexo a este Escrito Directriz.

SEGUNDO: Definir como ámbito de aplicación los proyectos, contratos y actuaciones que tengan que ser aprobados por la Dirección General de Tráfico. No será de aplicación a aquellos que se encuentren aprobados o se haya iniciado su tramitación con anterioridad a entrada en vigor de este escrito directriz.

TERCERO: Los precios nuevos que sea necesario incorporar en los contratos en ejecución tomarán como referencia la base de precios de la Dirección General de Tráfico vigente en el momento en el que concluyó el plazo de presentación de las correspondientes ofertas. En este caso, los precios incorporados no podrán ser superiores a los establecidos en la base de precios.

CUARTO: Este escrito directriz entrará en vigor el día de su firma.

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y tecnología
Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)

1 OBRA CIVIL

CAN CANALIZACIONES

1CAN01 m **Zanja a maquina de 20x80 cm con 1 tubo de DN110mm en tierra** **16,57**

Zanja ejecutada a máquina en tierras de 20 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

DIECISÉIS EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1CAN02 m **Zanja a maquina de 20x60 cm con 1 tubo de DN110mm en acera** **23,18**

Zanja ejecutada a máquina de 20 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubierto con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

VEINTITRÉS EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS

1CAN03 m **Zanja a maquina de 20x80 cm con 1 tubo de DN110mm en calzada** **78,78**

Zanja ejecutada a máquina de 20 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubierto con hormigón HNE-20 hasta base de capa de mezcla, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, banda de señalización, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

SETENTA Y OCHO EUROS con SETENTA Y OCHO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN04	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 2 tubos de DN110mm en tierra	18,17

Zanja ejecutada a máquina en tierras de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

DIECIOCHO EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS

1CAN05	m	Zanja a maquina de 30x60 cm con 2 tubos de DN110mm en acera	37,19

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 2 tubos rígidos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

TREINTA Y SIETE EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS

1CAN06	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 2 tubos de DN110mm en calzada	94,88

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta base de capa de mezcla, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

NOVENTA Y CUATRO EUROS con OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN07	m	Zanja a maquina de 20x80 cm con 1DN110mm y 2DN50mm en tierra	18,13

Zanja ejecutada a máquina en tierras de 20 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

DIECIOCHO EUROS con TRECE CÉNTIMOS

1CAN08	m	Zanja a maquina de 20x60 cm con 1DN110mm y 2DN50mm en acera	27,60

Zanja ejecutada a máquina de 20 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

VEINTISIETE EUROS con SESENTA CÉNTIMOS

1CAN09	m	Zanja a maquina de 20x80 cm con 1DN110mm y 2DN50mm en calzada	81,51

Zanja ejecutada a máquina de 20 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta base de capa de mezcla, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

OCHENTA Y UN EUROS con CINCUENTA Y UN CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN10	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 1DN110mm y 3DN50mm en tierra	21,72

Zanja ejecutada a máquina en tierras de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 3 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

VEINTIÚN EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS

1CAN11	m	Zanja a maquina de 30x60 cm con 1DN110mm y 3DN50mm en acera	40,72

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 3 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

CUARENTA EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS

1CAN12	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 1DN110 mm y 3DN50mm en calzada	97,32

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 1 tubo de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 3 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta base de capa de mezcla, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

NOVENTA Y SIETE EUROS con TREINTA Y DOS CÉNTIMOS

1CAN13	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 2DN110mm y 2DN50mm en tierra	22,64

Zanja ejecutada a máquina en tierras de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)

VEINTIDÓS EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1CAN14 **m** **Zanja a maquina de 30x60 cm con 2DN110mm y 2DN50mm en acera** **40,57**

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

CUARENTA EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1CAN15 **m** **Zanja a maquina de 30x80 cm con 2DN110mm y 2DN50mm en calzada** **97,53**

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta base de capa de mezcla, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

NOVENTA Y SIETE EUROS con CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS

1CAN16 **m** **Zanja a maquina de 30x80 cm con 2DN110mm y 3DN50mm en tierra** **25,59**

Zanja ejecutada a máquina en tierras de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 3 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

VEINTICINCO EUROS con CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN17	m	Zanja a maquina de 30x60 cm con 2DN110mm y 3DN50mm en acera	43,75

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 3 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

CUARENTA Y TRES EUROS con SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS

1CAN18	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 2DN110mm y 3DN50mm en calzada	98,85

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 3 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta base de capa de mezcla, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

NOVENTA Y OCHO EUROS con OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS

1CAN19	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 2DN110mm y 6DN50mm en tierra	31,45

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 6 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

TREINTA Y UN EUROS con CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN20	m	Zanja a maquina de 30x60 cm con 2DN110mm y 6DN50mm en acera	49,56

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 6 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

CUARENTA Y NUEVE EUROS con CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1CAN21	m	Zanja a maquina de 30x80 cm con 2DN110mm y 6DN50mm en calzada	102,84

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 6 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta base de capa de mezcla, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

CIENTO DOS EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1CAN22	m	Suplemento a zanja de ancho 20cm por excavación a mano	10,98

Suplemento aplicable al coste de ejecución de zanja de 20 cm de ancho, cuando la excavación se realiza a mano.

DIEZ EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS

1CAN23	m	Suplemento a zanja de ancho 30cm por excavación a mano	16,48

Suplemento aplicable al coste de ejecución de zanja de 30 cm de ancho, cuando la excavación se realiza a mano.

DIECISÉIS EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

1CAN24	m	Suplemento a zanja de ancho 20cm por excavación en roca disgregada	3,30

Suplemento aplicable al coste de ejecución de zanja de 20 cm de ancho, cuando la excavación se realiza en roca disgregada.

TRES EUROS con TREINTA CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN25	m	Suplemento a zanja de ancho 30cm por excavación en roca disgregada	4,96

Suplemento aplicable al coste de ejecución de zanja de 20 cm de ancho, cuando la excavación se realiza en roca disgregada.

CUATRO EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1CAN26	m	Zanja con zanjadora de 30x80 cm, 2DN110mm en tierra	17,71

Zanja ejecutada a con zanjadora de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

DIECISIETE EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS

1CAN27	m	Zanja con zanjadora de 30x80 cm, 2DN110mm y 2DN50mm en tierra	21,92

Zanja ejecutada con zanjadora de 30 cm de ancho y 80 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, relleno de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, compactación, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

VEINTIÚN EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS

1CAN28	m	Zanja a maquina de 30x60cm, 2DN110mm en cuneta revestida	26,17

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de cuneta existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de cuneta de iguales características a la existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

VEINTISÉIS EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN29	m	Zanja a maquina de 30x60cm, 2DN110mm 2DN50mm en cuneta revestida	30,73

Zanja ejecutada a máquina de 30 cm de ancho y 60 cm de profundidad con 2 tubos de PVC 110 mm de diámetro, doble cara, homologado por DGT, y 2 monoconductos PEAD de 50 mm de diámetro con hilo guía incluido, sobre cama de arena de 5 cm y cubiertos con hormigón HNE-20 hasta 10 cm sobre la generatriz del tubo incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, demolición de cuneta existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de cuneta de iguales características a la existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

TREINTA EUROS con SETENTA Y TRES CÉNTIMOS

1CAN30	m	Llenado de zanja 0,20x0,20 m con hormigon (sin incluir tubo)	15,23

Relleno de zanja de dimensiones 0,20 x 0,20 m con hormigón no estructural,vertido y vibrado, totalmente ejecutado.

QUINCE EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS

1CAN31	m	Llenado de zanja 0,30x0,20 m, con hormigón (sin incluir tubo)	16,81

Relleno de zanja de dimensiones 0,30 x 0,20 m con hormigón no estructural,vertido y vibrado, totalmente ejecutado.

DIECISÉIS EUROS con OCHENTA Y UN CÉNTIMOS

1CAN32	m	Mandrilado e instalación de hilo guía por conducto en canalización existente	0,77

Mandrilado e instalación de hilo guía por conducto en canalización existente de cualquier diámetro.

CERO EUROS con SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1CAN33	m	Mandrilado,hilo guía y limpieza de canalización existente	2,09

Mandrilado e instalación de hilo guía así como limpieza de canalización mediante agua a presión.

DOS EUROS con NUEVE CÉNTIMOS

1CAN34	u	Cala de reparación de canalización de 1x1m	28,89

Cala de reparación de canalización 1x1 m, incluida excavación y posterior relleno con el material extraído.

VEINTIOCHO EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN35	m	**Zanja a máquina para acometida eléctrica de 40x85 cm con 2DN160mm y cuatritubo, en tierra**	26,20

Zanja ejecutada a máquina para acometida eléctrica de 40 cm de ancho y 85 cm de profundidad con 2 tubos rígidos de polietileno de 160 mm de diámetro y multitubo MTT 4x40, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, con hilo guía incluido, cama de arena de 5 cm y cubiertos con arena, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo

VEINTISÉIS EUROS con VEINTE CÉNTIMOS

1CAN36	m	**Zanja a máquina para acometida eléctrica de 40x85 cm con 2DN160mm y cuatritubo, en acera**	46,92

Zanja ejecutada a máquina para acometida eléctrica de 40 cm de ancho y 85 cm de profundidad con 2 tubos rígidos de polietileno de 160 mm de diámetro y multitubo MTT 4x40, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, con hilo guía incluido, cama de arena de 5 cm y cubiertos con arena, demolición de acera existente, relleno de resto de zanja con material de la excavación, compactación, banda de señalización, reposición de pavimento de acera de iguales características al existente, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo.

CUARENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS

1CAN37	m	**Zanja a máquina para acometida eléctrica de 40x105 cm con 2DN160mm y cuatritubo, en calzada**	56,01

Zanja ejecutada a máquina para acometida eléctrica de 40 cm de ancho y 105 cm de profundidad con 2 tubos rígidos de polietileno de 160 mm de diámetro y multitubo MTT 4x40, incluso parte proporcional de uniones y piezas especiales, con hilo guía incluido, y cubiertos con hormigón HNE-20, relleno de resto de zanja con material de la excavación, inlucso compactación, banda de señalización, demolición de firme existente y reposición posterior con capa de 5 cm de mezcla bituminosa, incluso riego de adherencia y betún, completamente ejecutada, limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo

CINCUENTA Y SEIS EUROS con UN CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CAN38P	m	**Regata en cualquier tipo de pavimento para equipo ubicado en calzada con tubo de polietileno D=20mm**	34,08

Roza en cualquier tipo de pavimento o cuneta, de 30 de profundidad y ancho suficificente para cable de conexión a equipo, incluyendo corte de regata y cubrimiento con resina epoxi, totalmente terminada. Limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TREINTA Y CUATRO EUROS con OCHO CÉNTIMOS

1CAN39P	m	**Regata en cualquier tipo de terreno de tierra para equipo ubicado en calzada con tubo de polietileno D=20mm**	24,67

Roza en cualquier tipo de terreno de 30 de profundidad y ancho suficiente para cable de conexión a equipo, incluyendo recubrimiento con material de excavación, totalmente terminada. Limpieza de restos y carga y transporte de productos sobrantes a vertedero o lugar de empleo, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

VEINTICUATRO EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1CAN40N	m	**Suministro de Tubo de PVC DN 110 doble cara, homologado por DGT**	2,33

Suministro de Tubo de PVC DN 110 doble cara, homologado por DGT

DOS EUROS con TREINTA Y TRES CÉNTIMOS

1CAN41N	m	**Suministro de monotubo 50x3,5mm liso para tendido de cable a mano**	1,48

Suministro de monotubo de diamétro 50mm y espesor 3,5mm interior liso para tendido de cable a mano

UN EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

1CAN42N	m	**Suministro de monotubo 50x3,5mm estriado y con lubricante sólido tipo Silicore para tendido de cable mediante soplado**	1,70

Suministro de monotubo 50x3,5mm estriado y con lubricante sólido tipo Silicore para tendido de cable mediante soplado

UN EUROS con SETENTA CÉNTIMOS

ARQ ARQUETAS

1ARQ01	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 40x40x60 cm, con ladrillo macizo, en tierra**	81,61

Construcción de arqueta in situ de 40 x 40 x 60 cm de dimensiones interiores libres en tierra, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

OCHENTA Y UN EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1ARQ02	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 60x60x80 cm, con ladrillo macizo, en tierra**	125,08

Construcción de arqueta in situ de 60 x 60 x 80 cm de dimensiones interiores libres en tierra, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO VEINTICINCO EUROS con OCHO CÉNTIMOS

1ARQ03	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 60x60x80 cm, con ladrillo macizo, en acera**	142,33

Construcción de arqueta in situ de 60 x 60 x 80 cm de dimensiones interiores libres en acera, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO CUARENTA Y DOS EUROS con TREINTA Y TRES CÉNTIMOS

1ARQ04	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 60x60x80 cm, con ladrillo macizo, en calzada**	143,04

Construcción de arqueta in situ de 60 x 60 x 80 cm de dimensiones interiores libres en calzada, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO CUARENTA Y TRES EUROS con CUATRO CÉNTIMOS

1ARQ05	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 80x80x80 cm, con ladrillo macizo, en tierra**	156,88

Construcción de arqueta in situ de 80 x 80 x 80 cm de dimensiones interiores libres en tierra, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO CINCUENTA Y SEIS EUROS con OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS

1ARQ06	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 80x80x80 cm, con ladrillo macizo, en acera**	178,22

Construcción de arqueta in situ de 80 x 80 x 80 cm de dimensiones interiores libres en acera, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO SETENTA Y OCHO EUROS con VEINTIDÓS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1ARQ07	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 80x80x80 cm, con ladrillo macizo, en calzada**	179,34

Construcción de arqueta in situ de 80 x 80 x 80 cm de dimensiones interiores libres en calzada, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO SETENTA Y NUEVE EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1ARQ08	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 60x60x80 cm, en tierra**	130,28

Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 60 x 60 x 80 cm de dimensiones interiores libres en tierra, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO TREINTA EUROS con VEINTIOCHO CÉNTIMOS

1ARQ09	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 60x60x80 cm, en acera**	139,20

Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 60 x 60 x 80 cm de dimensiones interiores libres en acera, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO TREINTA Y NUEVE EUROS con VEINTE CÉNTIMOS

1ARQ10	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 60x60x80 cm, en calzada**	139,92

Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 60 x 60 x 80 cm de dimensiones interiores libres en calzada, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO TREINTA Y NUEVE EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS

1ARQ11	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 80x80x80 cm, en tierra**	190,40

Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 80 x 80 x 80 cm de dimensiones interiores libres en tierra, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

CIENTO NOVENTA EUROS con CUARENTA CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1ARQ12	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 80x80x80 cm, en acera**	204,34

Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 80 x 80 x 80 cm de dimensiones interiores libres en acera, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

DOSCIENTOS CUATRO EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1ARQ13	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 80x80x80 cm, en calzada**	205,46

Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 80 x 80 x 80 cm de dimensiones interiores libres en calzada, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

DOSCIENTOS CINCO EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1ARQ14	ud	**Llenado de arqueta 60x60x80 con capa de tierra**	17,11

Llenado de arqueta 60 x 60 x 80 cm con capa de tierra, incluyendo todas las operaciones de vertido y compactado. Incluye p/p de camión, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.

DIECISIETE EUROS con ONCE CÉNTIMOS

1ARQ15	ud	**Llenado de arqueta 80x80x80 con capa de tierra**	21,63

Llenado de arqueta 80 x 80 x 80 cm con capa de tierra, incluyendo todas las operaciones de vertido y compactado. Incluye p/p de camión, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.

VEINTIÚN EUROS con SESENTA Y TRES CÉNTIMOS

1ARQ16	ud	**Llenado de arqueta 60x60x80 con capa de hormigon**	34,03

Llenado de arqueta 60 x 60 x 80 cm con capa de hormigón, incluyendo todas las operaciones de vertido, extendido, vibrado y curado. Incluye p/p de camión hormigonera, vibrador, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.

TREINTA Y CUATRO EUROS con TRES CÉNTIMOS

1ARQ17	ud	**Llenado de arqueta 80x80x80 con capa de hormigon**	51,73

Llenado de arqueta 80 x 80 x 80 cm con capa de hormigón, incluyendo todas las operaciones de vertido, extendido, vibrado y curado. Incluye p/p de camión hormigonera, vibrador, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.

CINCUENTA Y UN EUROS con SETENTA Y TRES

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		CÉNTIMOS	
1ARQ18	ud	**Limpieza de arqueta con tierra**	9,44
		Limpieza de arqueta con tierra, independientemente de su tamaño y ubicación, incluyendo transporte y carga a vertedero de restos. Totalmente ejecutado en obra	
		NUEVE EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1ARQ19	ud	**Limpieza de arqueta con hormigón u asfalto**	23,24
		Limpieza de arqueta independientemente de su tamaño y ubicación, con picado manual de asfalto u hormigón en el interior de la arqueta, incluyendo transporte y carga a vertedero de restos. Totalmente ejecutado en obra.	
		VEINTITRÉS EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS	
1ARQ20	ud	**Suministro y colocación de regleta en arqueta**	8,70
		Suministro e instalación de regleta en arqueta de conexión telefónica del tipo prueba, sobre repartidor abrochado de los pares y etiquetado, totalmente instalado, comprobado y en correcto estado de funcionamiento según la normativa vigente para Infraestructuras Comunes de Telecomunicaciones, Real Decreto 401/2003.	
		OCHO EUROS con SETENTA CÉNTIMOS	
1ARQ21	ud	**Demolicion de arqueta de 40x40x80 cm, en cualquier lugar**	39,96
		Demolición de arqueta 40 x 40 x 80 cm, en cualquier lugar, incluido demolición de restivimiento, transporte y carga a vertedero de productos sobrantes. Completamente ejecutada en obra.	
		TREINTA Y NUEVE EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1ARQ22	ud	**Demolicion de arqueta de 60x60x80 cm, en cualquier lugar**	59,93
		Demolición de arqueta 60 x 60 x 80 cm, en cualquier lugar, incluido demolición de restivimiento, transporte y carga a vertedero de productos sobrantes. Completamente ejecutada en obra.	
		CINCUENTA Y NUEVE EUROS con NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1ARQ23	ud	**Demolicion de arqueta de 80x80x80 cm, en cualquier lugar**	79,90
		Demolición de arqueta 80 x 80 x 80 cm, en cualquier lugar, incluido demolición de restivimiento, transporte y carga a vertedero de productos sobrantes. Completamente ejecutada en obra.	
		SETENTA Y NUEVE EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1ARQ24	ud	**Enfoscado de arqueta de 60x60x80 cm**	24,72
		Enfoscado, maestreado y fratasado de arqueta 60x60x80 cm con mortero de 350 Kg. de cemento CEM II y arena de rio.	
		VEINTICUATRO EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1ARQ25	ud	**Enfoscado de arqueta de 80x80x80 cm**	32,96
		Enfoscado, maestreado y fratasado de arqueta 80x80x80 cm con mortero de 350 Kg. de cemento CEM II y arena de rio.	
		TREINTA Y DOS EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1ARQ26	ud	**Suministro e instalación de tapón obturador para conducto vacío de 50 mm**	3,55
		Suministro e instalación de tapón obturador para conducto vacío de diámetro 50 mm	
		TRES EUROS con CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1ARQ27	ud	**Suministro e instalación de tapón obturador para conducto vacío de tubo corrugado 110 mm**	4,61
		Suministro e instalación de tapón obturador para conducto vacío de tubo corrugado de diámetro 110 mm	
		CUATRO EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS	
1ARQ28	ud	**Suministro e instalación de obturador hinchable para obturación de 1 cable en subconducto 50 mm**	19,07
		Suministro e instalación de obturador hinchable para obturación de 1 cable de diferentes capacidades en subconducto de diámetro 50 mm	
		DIECINUEVE EUROS con SIETE CÉNTIMOS	
1ARQ29	ud	**Suministro e instalación de obturador hinchable para obturación de 1 cable en subconducto 110 mm**	22,25
		Suministro e instalación de obturador hinchable para obturación de 1 cable de diferentes capacidades en subconducto de diámetro 110 mm	
		VEINTIDÓS EUROS con VEINTICINCO CÉNTIMOS	
1ARQ30	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 100x100x80 cm, con ladrillo macizo, en tierra**	191,59
		Construcción de arqueta in situ de 100 x 100 x 80 cm de dimensiones interiores libres en tierra, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		CIENTO NOVENTA Y UN EUROS con CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1ARQ31	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 100x100x80 cm, con ladrillo macizo, en acera**	217,90
		Construcción de arqueta in situ de 100 x 100 x 80 cm de dimensiones interiores libres en acera, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		DOSCIENTOS DIECISIETE EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	
1ARQ32	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 100x100x80 cm, con ladrillo macizo, en calzada**	219,28
		Construcción de arqueta in situ de 100 x 100 x 80 cm de dimensiones interiores libres en calzada, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		DOSCIENTOS DIECINUEVE EUROS con VEINTIOCHO CÉNTIMOS	
1ARQ33	ud	**Llenado de arqueta 60x60x80 con capa mixta de tierra y hormigón**	21,33
		Llenado de arqueta de 60 x 60 x 80 cm con capa de 60 cm de tierra y capa de 20 cm de hormigón, incluyendo todas las operaciones de vertido, compactado, extendido, vibrado y curado. Incluye p/p de camión, camión hormigonera, vibrador, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.	
		VEINTIÚN EUROS con TREINTA Y TRES CÉNTIMOS	
1ARQ34	ud	**Llenado de arqueta 80x80x80 con capa mixta de tierra y hormigón**	29,17
		Llenado de arqueta de 80 x 80 x 80 cm con capa de 60 cm de tierra y capa de 20 cm de hormigón, incluyendo todas las operaciones de vertido, compactado, extendido, vibrado y curado. Incluye p/p de camión, camión hormigonera, vibrador, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.	
		VEINTINUEVE EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS	
1ARQ35	ud	**Llenado de arqueta 100x100x80 con capa mixta de tierra y hormigón**	39,22
		Llenado de arqueta de 100 x 100 x 80 cm con capa de 60 cm de tierra y capa de 20 cm de hormigón, incluyendo todas las operaciones de vertido, compactado, extendido, vibrado y curado. Incluye p/p de camión, camión hormigonera, vibrador, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.	
		TREINTA Y NUEVE EUROS con VEINTIDÓS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1ARQ36N	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 60x120x80 cm, con ladrillo macizo, en tierra**	172,49
		Construcción de arqueta in situ de 60 x 120 x 80 cm de dimensiones interiores libres en tierra, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		CIENTO SETENTA Y DOS EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1ARQ37N	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 60x120x80 cm, con ladrillo macizo, en acera**	197,15
		Construcción de arqueta in situ de 60 x 120 x 80 cm de dimensiones interiores libres en acera, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		CIENTO NOVENTA Y SIETE EUROS con QUINCE CÉNTIMOS	
1ARQ38N	ud	**Arqueta ejecutada in situ de 60x120x80 cm, con ladrillo macizo, en calzada**	198,40
		Construcción de arqueta in situ de 60 x 120 x 80 cm de dimensiones interiores libres en calzada, con ladrillo macizo, incluso excavación, enfoscado de ladrillo, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		CIENTO NOVENTA Y OCHO EUROS con CUARENTA CÉNTIMOS	
1ARQ39N	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 60x120x80 cm, en tierra**	265,23
		Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 60 x 120 x 80 cm de dimensiones interiores libres en tierra, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS	
1ARQ40N	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 60x120x80 cm, en acera**	278,44
		Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 60 x 120 x 80 cm de dimensiones interiores libres en acera, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.	
		DOSCIENTOS SETENTA Y OCHO EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1ARQ41N	ud	**Arqueta prefabricada de hormigon de 60x120x80 cm, en calzada**	279,69

Suministro e instalación de arqueta prefabricada de hormigón de 60 x 120 x 80 cm de dimensiones interiores libres en calzada, incluso excavación, limpieza y retirada de restos, carga y transporte a vertedero de productos sobrantes, completamente ejecutada en obra.

DOSCIENTOS SETENTA Y NUEVE EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1ARQ42N	ud	**Llenado de arqueta 60x120x80 con capa de tierra**	24,66

Llenado de arqueta 60 x 120 x 80 cm con capa de tierra, incluyendo todas las operaciones de vertido y compactado. Incluye p/p de camión, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.

VEINTICUATRO EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1ARQ43N	ud	**Llenado de arqueta 60x120x80 con capa de hormigon**	58,50

Llenado de arqueta 60 x 120 x 80 cm con capa de hormigón, incluyendo todas las operaciones de vertido, extendido, vibrado y curado. Incluye p/p de camión hormigonera, vibrador, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.

CINCUENTA Y OCHO EUROS con CINCUENTA CÉNTIMOS

1ARQ44N	ud	**Llenado de arqueta 60x120x80 con capa mixta de tierra y hormigón**	33,12

Llenado de arqueta de 60 x 120 x 80 cm con capa de 60 cm de tierra y capa de 20 cm de hormigón, incluyendo todas las operaciones de vertido, compactado, extendido, vibrado y curado. Incluye p/p de camión, camión hormigonera, vibrador, herramientas manuales y medios auxiliares. Totalmente ejecutado.

TREINTA Y TRES EUROS con DOCE CÉNTIMOS

1ARQ45N	ud	**Demolicion de arqueta de 60x120x80 cm, en cualquier lugar**	89,79

Demolición de arqueta 60 x 120 x 80 cm, en cualquier lugar, incluido demolición de restivimiento, transporte y carga a vertedero de productos sobrantes. Completamente ejecutada en obra.

OCHENTA Y NUEVE EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1ARQ46N	ud	**Enfoscado de arqueta de 60x120x80 cm**	37,08

Enfoscado, maestreado y fratasado de arqueta 60x120x80 cm con mortero de 350 Kg. de cemento CEM II y arena de rio.

TREINTA Y SIETE EUROS con OCHO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
TAP		**MARCOS Y TAPAS**	
1TAP01	**ud**	**Marco y tapa de hormigón de 40 x 40 cm**	**30,70**
		Marco y tapa de hormigón prefabricado de 40 x 40 cm colocada en arqueta con mortero, completamente instalada.	
		TREINTA EUROS con SETENTA CÉNTIMOS	
1TAP02	**ud**	**Marco y tapa de hormigón de 60 x 60 cm**	**58,79**
		Marco y tapa de hormigón prefabricado de 60 x 60 cm colocada en arqueta con mortero, completamente instalada.	
		CINCUENTA Y OCHO EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1TAP03	**ud**	**Marco y tapa de hormigón de 80 x 80 cm**	**83,56**
		Marco y tapa de hormigón prefabricado de 80 x 80 cm colocada en arqueta con mortero, completamente instalada.	
		OCHENTA Y TRES EUROS con CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1TAP04	**ud**	**Marco y tapa de hormigón de 100 x 100 cm**	**115,95**
		Marco y tapa de hormigón prefabricado de 100 x 100 cm colocada en arqueta con mortero, completamente instalada.	
		CIENTO QUINCE EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1TAP05	**ud**	**Marco y tapa de fundición de 40 x 40 cm tipo C-250**	**62,10**
		Tapa y marco cuadrados de dimensión 40 x 40 cm para arqueta en cunetas, con superficie antideslizante, carga de rotura 25 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase C-250 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.	
		SESENTA Y DOS EUROS con DIEZ CÉNTIMOS	
1TAP06	**ud**	**Marco y tapa de fundición de 40 x 40 cm tipo D-400**	**89,13**
		Tapa y marco cuadrados de dimensión 40 x 40 cm para arqueta en calzada, con superficie antideslizante, carga de rotura 40 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase D-400 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.	
		OCHENTA Y NUEVE EUROS con TRECE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1TAP07	ud	Marco y tapa de fundición de 60 x 60 cm tipo B-125	90,88

Tapa y marco cuadrados de dimensión 60 x 60 cm para arqueta en acera, con superficie antideslizante, carga de rotura 12.5 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase B-125 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.

NOVENTA EUROS con OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS

1TAP08	ud	Marco y tapa de fundición de 60 x 60 cm tipo D-400	182,60

Tapa y marco cuadrados de dimensión 60 x 60 cm para arqueta en calzada, con superficie antideslizante, carga de rotura 40 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase D-400 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.

CIENTO OCHENTA Y DOS EUROS con SESENTA CÉNTIMOS

1TAP09	ud	Marco y tapa de fundición de 80 x 80 cm tipo B-125	192,56

Tapa y marco cuadrados de dimensión 80 x 80 cm para arqueta en acera, con superficie antideslizante, carga de rotura 12.5 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase B-125 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.

CIENTO NOVENTA Y DOS EUROS con CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1TAP10	ud	Marco y tapa de fundición de 80 x 80 cm tipo D-400	285,60

Tapa y marco cuadrados de dimensión 80 x 80 cm para arqueta en calzada, con superficie antideslizante, carga de rotura 40 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase D-400 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.

DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS con SESENTA CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1TAP11	ud	**Marco y tapa de fundición de 100 x 100 cm tipo B-125**	238,25
		Tapa y marco cuadrados de dimensión 100 x 100 cm para arqueta en acera, con superficie antideslizante, carga de rotura 12.5 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase B-125 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.	
		DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS con VEINTICINCO CÉNTIMOS	
1TAP12	ud	**Marco y tapa de fundición de 100 x 100 cm tipo D-400**	352,36
		Tapa y marco cuadrados de dimensión 100 x 100 cm para arqueta en calzada, con superficie antideslizante, carga de rotura 40 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase D-400 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.	
		TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS EUROS con TREINTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1TAP13N	ud	**Marco y tapa de hormigón de 60 x 120 cm**	102,03
		Marco y tapa de hormigón prefabricado de 60 x 120 cm colocada en arqueta con mortero, completamente instalada.	
		CIENTO DOS EUROS con TRES CÉNTIMOS	
1TAP14N	ud	**Marco y tapa de fundición de 60 x 120 cm tipo B-125**	186,87
		Tapa y marco cuadrados de dimensión 60 x 120 cm para arqueta en acera, con superficie antideslizante, carga de rotura 12.5 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase B-125 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.	
		CIENTO OCHENTA Y SEIS EUROS con OCHENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1TAP15N	ud	**Marco y tapa de fundición de 60 x 120 cm tipo D-400**	497,86
		Tapa y marco cuadrados de dimensión 60 x 120 cm para arqueta en calzada, con superficie antideslizante, carga de rotura 40 Tn., fabricadas en fundición de hierro pintado con pintura bituminosa, Clase D-400 según norma UNE EN 124:1994, marcado en pieza. Incluye sumistro y colocación de marco y tapa, así como mortero de cemento gris M32,5 M-20/CEM de nivelación.Totalmente colocado en obra.	
		CUATROCIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS con	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
CIM		**CIMENTACIONES**	
1CIM01	**ud**	**Cimentación de ETD autónoma**	**178,95**
		Cimentación para equipo ETD de dimensiones 0,75 x 0,75 x 0,80 m compuesta por hormigón HNE-15/P/20, en cualquier clase de terreno, incluso 4 tubos de PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, pernos de anclaje, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente ejecutada.	
		CIENTO SETENTA Y OCHO EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1CIM02	**ud**	**Cimentación de columna de cámara de televisión de 15 m**	**625,37**
		Cimentación 1,50x1,50x1,25 m. para columna de cámara de televisión de 15 metros de altura, incluso suministro de 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, excavación, hormigón HA-25/P/20/IIa, acero en armadura, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente terminada.	
		SEISCIENTOS VEINTICINCO EUROS con TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1CIM03	**ud**	**Cimentación de columna de cámara de televisión de 20 m**	**715,49**
		Ud. Cimentación 1,75x1,75x1,25 m. para columna de cámara de televisión de 20 metros de altura, incluso excavación, suministro de 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, hormigón HA-25/P/20/IIa, acero en armadura, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente terminada.	
		SETECIENTOS QUINCE EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1CIM04	**ud**	**Cimentación para banderola en L o T asimétrica**	**2.312,20**
		Cimentación para banderola en L o T asimétrica con hormigón HA25/P/40/IIa y mortero expansivo, incluso armadura con acero B-500S y pernos de anclaje y p/p de corte de carril, totalmente acabada.	
		DOS MIL TRESCIENTOS DOCE EUROS con VEINTE CÉNTIMOS	
1CIM05	**ud**	**Cimentación para banderola en T simétrica**	**3.135,96**
		Cimentación para banderola en T simétrica con hormigón HA25/P/40/IIa y mortero expansivo, incluso armadura con acero B-500S y pernos de anclaje y p/p de corte de carril, totalmente acabada.	
		TRES MIL CIENTO TREINTA Y CINCO EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CIM06	ud	Cimentación para pórtico de hasta 14 m de luz	2.208,61

Cimentación para soporte de pórtico de hasta 14 m de luz con hormigón HA-25/P/40/IIa y mortero expansivo, incluso armadura con acero B-500S y pernos de anclaje y p/p de corte de carril, totalmente acabada.

DOS MIL DOSCIENTOS OCHO EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS

1CIM07	ud	Cimentación para pórtico de hasta 18 m de luz	2.478,13

Cimentación para soporte de pórtico de hasta 18 m de luz con hormigón HA-25/P/40/IIa y mortero expansivo, incluso armadura con acero B-500S y pernos de anclaje y p/p de corte de carril, totalmente acabada.

DOS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y OCHO EUROS con TRECE CÉNTIMOS

1CIM08	ud	Cimentación para pórtico de hasta 21 m de luz	2.543,56

Cimentación para soporte de pórtico de hasta 21 m de luz con hormigón HA-25/P/40/IIa y mortero expansivo, incluso armadura con acero B-500S y pernos de anclaje y p/p de corte de carril, totalmente acabada.

DOS MIL QUINIENTOS CUARENTA Y TRES EUROS con CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1CIM09	ud	Cimentación para pórtico de hasta 24 m de luz	2.825,69

Cimentación para soporte de pórtico de hasta 24 m de luz con hormigón HA-25/P/40/IIa y mortero expansivo, incluso armadura con acero B-500S y pernos de anclaje y p/p de corte de carril, totalmente acabada.

DOS MIL OCHOCIENTOS VEINTICINCO EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1CIM10	ud	Cimentación para cabina de radar	455,09

Cimentación de 1,50x1,50x1,25 m para cabina de equipo radar, incluso excavación, hormigón HA-25/P/40/IIa, acero en armadura, suministro de 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente terminada.

CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS con NUEVE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CIM11	ud	**Cimentación para estación meteorológica 1,20 X 2,00 X 0,90 m**	667,36

Cimentación para estación meteorológica de 120x200x90 cm. de hormigón HNE-25/P/20/IIA en cualquier clase de terreno, incluso 4 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, pernos de anclaje, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente ejecutada.

SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE EUROS con TREINTA Y SEIS CÉNTIMOS

1CIM12	ud	**Cimentación para estación meteorológica (2,40 X 0,80) + (0,80 X 0,80) m**	644,49

Cimentación para estación meteorológica de 2,40x0,80+0,80x0,80 m y 0,90 m de profundidad en forma de T con HNE-25/P/20/IIA, incluso suministro de 10 tubos PVC de diámetro interior 110 mm homologado DGT, excavación en tierra, encofrado, vibrado, y fratasado, totalmente terminada.

SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1CIM13	ud	**Cimentación para columna semafórica en tierra 50x50x60 cm**	161,22

Cimentación para columna semaforica de 0,50x0,50x0,60 m. de hormigón HNE-25/P/20/IIA excavada en cualquier clase de terreno, incluso suministro de 1 tubo PVC de 110 mm diámetro interior homologado DGT, pernos de anclaje, codo PVC y carga y transporte de sobrantes a vertedero.

CIENTO SESENTA Y UN EUROS con VEINTIDÓS CÉNTIMOS

1CIM14	ud	**Cimentación para columna semafórica en acera 50x50x60 cm**	215,47

Cimentación para columna semaforica de 0,50x0,50x0,60 m. de hormigón HNE-25/P/20/IIA bajo acera, excavada en cualquier clase de terreno, incluso suministro de 1 tubo PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, pernos de anclaje, codo PVC y carga y transporte de sobrantes a vertedero y reposición de aceras con baldosa hidráulica. Totalmente terminada.

DOSCIENTOS QUINCE EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1CIM15	ud	**Cimentación para báculo semafórico en tierra de 100x100x100 cm**	231,17

Cimentación para báculo semafórico de 1,00x1,00x1,00 m. de hormigón HNE-25 excavada en cualquier clase de terreno, incluso suministro de tubo PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, pernos de anclaje y carga y transporte de sobrantes a vertedero.

DOSCIENTOS TREINTA Y UN EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CIM16	ud	Cimentación para báculo semafórico en acera de 100x100x100 cm	365,01

Cimentación para báculo semafórico de 1,00x1,00x1,00 m. de hormigón HNE-25 bajo acera, excavada en cualquier clase de terreno, incluso suministro de tubo PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, pernos de anclaje, demolición y reposición de acera y carga y transporte de sobrantes a vertedero.

TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS con UN CÉNTIMOS

1CIM17	ud	Cimentación para caseta de hormigon prefabricado 4,30 x 2,25 x 0,40 cm	596,90

Cimentación para caseta de hormigon prefabricado de dimensiones 4.3 x 2,25 x 0,40 cm, pernos de anclaje, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente ejecutada.

QUINIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS

1CIM18	ud	Cimentación de columna de hasta 9 m para cámaras, lectores de matrícula,etc	578,14

Cimentación 1,60x1,60x1,00 m. para columna de hasta 9 metros de altura para cámaras, lectores de matricula, etc, incluso suministro de 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, excavación, hormigón HA-25/P/20/IIa, acero en armadura B 500S, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente terminada.

QUINIENTOS SETENTA Y OCHO EUROS con CATORCE CÉNTIMOS

1CIM19	ud	Cimentación Prefabricada para soporte de Cabina-Radar instalado en poste	363,44

Ud. Cimentación Prefabricada de 1,21 O x 0,910 x 0,30 (m) para soporte de Cabina de equipo radar . Incluido excavación , 2 tubos PVC de 11 O mm
de diámetro interior homologado DGT, hormigón HA-30, pernos, placa de anclaje, acero en armadura, carga y transporte de sobrantes a vertedero.
Totalmente terminada, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución

TRESCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1CIM20P	ud	Cimentación 95x80x180 cm para módulo de alimentación solar	682,39

Cimentación 0,95x0,80x1,80 m. para columna de hasta 6 metros de altura para módulo solar, incluso suministro de 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, excavación, hormigón HA-25/P/20/IIa, acero en armadura B 500S, carga y transporte de sobrantes a vertedero.Totalmente instalada. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1CIM21P	ud	**Cimentación 160x160x100 cm para módulo de alimentación solar**	1.035,12
		Cimentación 1,60x1,60x1,00 m. para columna de hasta 6 metros de altura para módulo solar, incluso suministro de 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, excavación, hormigón HA-30/P/20/I, acero en armadura B 500S, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente instalada. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		MIL TREINTA Y CINCO EUROS con DOCE CÉNTIMOS	
1CIM22C	ud	**Cimentación armada de 2,50 x 2,00 x 0,80m**	969,42
		Cimentación de 2,50 x 2,00 x 0,80m para base para alojar suministro eléctrico autónomo y estructura soporte para cinemómetros, incluso excavación, hormigón HA-25/B/20/IIa, acero en armadura, 10cm de hormigón de limpieza, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente terminada, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.	
		NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS	
TOP		**PERFORACIONES (TOPOS)**	
1TOP01	m	**Canalización horizontal mediante topo de empuje de 1 tubo 90 mm.**	122,35
		Canalización subterránea con elementos mecánicos aparentes (topo de empuje) en cruces de calzada ejecutada en cualquier clase de terreno o roca, con extracción de testigo. Incluso colocación de 1 tubo de polietileno de 90 mm. de diámetro interior y 6 atm. de presión de trabajo. Totalmente ejecutada.	
		CIENTO VEINTIDÓS EUROS con TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1TOP02	m	**Canalización horizontal mediante topo de empuje de 2 tubos 90 mm.**	139,41
		Canalización subterránea con elementos mecánicos aparentes (topo de empuje) en cruces de calzada ejecutada en cualquier clase de terreno o roca, con extracción de testigo. Incluso colocación de 2 tubos de polietileno de 90 mm. de diámetro interior y 6 atm. de presión de trabajo. Totalmente ejecutada.	
		CIENTO TREINTA Y NUEVE EUROS con CUARENTA Y UN CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1TOP03	m	Canalización horizontal mediante topo de empuje de 3 tubos 90 mm.	156,24

Canalización subterránea con elementos mecanicos aparentes (topo de empuje) en cruces de calzada ejecutada en cualquier clase de terreno o roca, con extracción de testigo. Incluso colocación de 3 tubos de polietileno de 90 mm. de diámetro interior y 6 atm. de presión de trabajo. Totalmente ejecutada.

CIENTO CINCUENTA Y SEIS EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS

EM ESTRUCTURAS METÁLICAS

1EM01	ud	Pórtico de aluminio de 14 m de luz	22.609,86

Suministro e instalación de pórtico visitable de aluminio estructural de hasta 14 m de luz y 5,75m de gálibo, para soporte de un PMV de 1300 kg de peso y 7,180 x 1,940 m2 de superficie expuesta. Incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.

VEINTIDÓS MIL SEISCIENTOS NUEVE EUROS con OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1EM02	ud	Pórtico de aluminio de 18 m de luz	26.362,97

Suministro e instalación de pórtico visitable de aluminio estructural de hasta 18 m de luz y 5,75 m de gálibo, para soporte de un PMV de 1300 kg de peso y 7,500 x 2,000 m2 de superficie expuesta. Incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad, y pernos de anclaje.

VEINTISÉIS MIL TRESCIENTOS SESENTA Y DOS EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1EM03	ud	Pórtico de aluminio de 21 m de luz	32.283,48

Suministro e instalación de pórtico visitable de aluminio estructural de hasta 21 m de luz y 5,75 m de gálibo, para soporte de un PMV de 1300 kg de peso y 7,500 x 2,000 m2 de superficie expuesta. Incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.

TREINTA Y DOS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1EM04	ud	**Pórtico de aluminio de 24 m de luz**	38.414,49

Suministro e instalación de pórtico visitable de aluminio estructural de hasta 24 m de luz y 5,75m de gálibo, para soporte de un PMV de 1300 kg de peso y 7,500 x 2,000 m2 de superficie expuesta. Incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.

TREINTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS CATORCE EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1EM05	ud	**Banderola en L o T asimétrica, de 6 m altura y 6 m de brazo**	13.645,46

Suministro e instalación de banderola visitable en "L" o "T" asimétrica de aluminio estructural, de 6m de altura y 5,75m de gálibo, para soporte de un PMV de 1100 kg de peso y 6,000 x 2,000 m2 de superficie expuesta, incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.

TRECE MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1EM06	ud	**Banderola en T simétrica, de 6 m de altura**	12.505,42

Suministro e instalación de banderola visitable en "T" simétrica de aluminio estructural, de 5,75 m de gálibo, para soporte de un PMV de 1300 kg de peso y 7,500 x 2,000 m2 de superficie expuesta, incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.

DOCE MIL QUINIENTOS CINCO EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS

1EM07	ud	**Banderola en T simétrica, de 7,5 m de altura**	16.315,27

Suministro e instalación de banderola visitable en "T" simétrica de aluminio estructural, de 5,75m de gálibo y un desnivel máximo de 1,50m entre calzada y cimiento, para soporte de un PMV de 1300 kg de peso y 7,500 x 2,000 m2 de superficie expuesta, incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje, totalmente instalada y acabada.

DIECISÉIS MIL TRESCIENTOS QUINCE EUROS con VEINTISIETE CÉNTIMOS

1EM08	ud	**Mástil metálico de 6 m de altura instalado**	763,18

Mástil metálico de 6 m. de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm. de espesor y sección octogonal o circular. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado.

SETECIENTOS SESENTA Y TRES EUROS con

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		DIECIOCHO CÉNTIMOS	
1EM09	ud	**Mástil metálico de 15 m de altura instalado**	1.407,87
		Mástil metálico de 15 m. de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm. de espesor y sección octogonal o circular, relleno de hormigón HM-20 hasta 9 m. de altura. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado.	
		MIL CUATROCIENTOS SIETE EUROS con OCHENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1EM10	ud	**Mástil metálico de 20 m de altura instalado**	2.057,58
		Mástil metálico de 20m de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm de espesor y sección octogonal o circular, relleno de hormigón HM-20 hasta 10,00 m de altura. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado.	
		DOS MIL CINCUENTA Y SIETE EUROS con CINCUENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
1EM11	ud	**Cerramiento de malla electrosoldada 4x4 m para estación meteorológica i/zuncho y puerta**	1.923,15
		Cerramiento para estación meteorológica de 4x4 m., con malla electrosoldada, pintada de color verde. Incluye puerta con cerradura, alambre antivandalismo, suministro e instalación. Totalmente terminada.	
		MIL NOVECIENTOS VEINTITRÉS EUROS con QUINCE CÉNTIMOS	
1EM12	ud	**Poste metálico abatible de 15 m de altura para cámara CCTV, instalado**	3.229,73
		Mástil metálico de 15 m. de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm. de espesor y sección octogonal o circular, con dispositivo en columna para abatimiento, con relleno de hormigón HNE-20/P/20/IIa hasta 9 m. de altura. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado.	
		TRES MIL DOSCIENTOS VEINTINUEVE EUROS con SETENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1EM13	ud	**Poste metálico de 15 m de altura para cámara CCTV, instalado**	1.407,87
		Mástil metálico de 15 m. de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm. de espesor y sección octogonal o circular, con relleno de hormigón HNE-20/P/20/IIa hasta 9 m. de altura. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado.	
		MIL CUATROCIENTOS SIETE EUROS con OCHENTA Y SIETE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1EM14	ud	Soporte para cámara TV sobre estructura de aluminio	361,57
		Soporte para cámara de TV sobre estructura de aluminio/acero en sistema de reconocimiento de matriculas, totalmente instalado y probado.	
		TRESCIENTOS SESENTA Y UN EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1EM15	ud	Equipo nocturno de 3 personas para sustitución de soportes de PMV sobre pórtico o banderola	662,86
		Equipo nocturno de 3 personas para sustitución de soportes de PMV sobre pórtico o banderola	
		SEISCIENTOS SESENTA Y DOS EUROS con OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1EM16	ud	Equipo diurno de 3 personas para sustitución de soportes de PMV sobre pórtico o banderola	440,67
		Equipo diurno de 3 personas para sustitución de soportes de PMV sobre pórtico o banderola	
		CUATROCIENTOS CUARENTA EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1EM17	ud	Sistema de protección antiescalo en acometida de media tensión	1.990,04
		Sistema de protección antiescalo en acometida de media tensión, totalmente colocado	
		MIL NOVECIENTOS NOVENTA EUROS con CUATRO CÉNTIMOS	
1EM18P	ud	Pórtico de acero visitable 14 m de luz para PMV	9.923,64
		Suministro e instalación de pórtico visitable de acero estructural de hasta 14 m de luz y 5,75m de gálibo, para soporte de un PMV. Incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.	
		NUEVE MIL NOVECIENTOS VEINTITRÉS EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1EM19P	ud	Pórtico de acero visitable 18 m de luz para PMV	12.210,18
		Suministro e instalación de pórtico visitable de acero estructural de hasta 18 m de luz y 5,75m de gálibo, para soporte de un PMV. Incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.	
		DOCE MIL DOSCIENTOS DIEZ EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1EM20P	ud	**Pórtico de acero visitable 21 m de luz para PMV**	15.807,18
		Suministro e instalación de pórtico visitable de acero estructural de hasta 21 m de luz y 5,75m de gálibo, para soporte de un PMV. Incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje.	
		QUINCE MIL OCHOCIENTOS SIETE EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	
1EM21	ud	**Sujetacartel de aluminio para PMV para banderola y pórticos de ODECO**	746,47
		Conjunto de sujetacartel de aluminio para PMV con abrazadera para diversas secciones para banderola y pórticos de ODECO, totalmente colocado	
		SETECIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1EM22	ud	**Sujetacartel de aluminio para PMV para banderola y pórticos de SIGNATURE**	2.380,70
		Conjunto de sujetacartel de aluminio para PMV con abrazadera para diversas secciones para banderola y pórticos de SIGNATURE, totalmente colocado	
		DOS MIL TRESCIENTOS OCHENTA EUROS con SETENTA CÉNTIMOS	
1EM23	ud	**Sujetacartel de aluminio para PMV para banderola y pórticos de POSTIGO**	1.487,17
		Conjunto de sujetacartel de aluminio para PMV con abrazadera para diversas secciones para banderola y pórticos de POSTIGO, totalmente colocado	
		MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y SIETE EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS	
1EM24	ud	**Sujetacartel de aluminio para PMV para banderola y pórticos de METALLICS**	1.395,07
		Conjunto de sujetacartel de aluminio para PMV con abrazadera para diversas secciones para banderola y pórticos de METALLICS, totalmente colocado	
		MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS con SIETE CÉNTIMOS	
1EM25	m	**Bandeja, rodapié y barandilla de seguridad en estructura**	442,40
		Suministro y montaje de protección de seguridad compuesta por bandeja y rodapiés en estructura.	
		CUATROCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS con CUARENTA CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1EM26	ud	Escalera para estructura	674,08

Suministro y montaje de escalera vertical con protección anticaídas y puerta de acceso en estructura.

SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS con OCHO CÉNTIMOS

1EM27	ud	Mástil metálico de 9 m de altura instalado	1.057,69

Mástil metálico de 9 m. de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm. de espesor y sección octogonal o circular. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado.

MIL CINCUENTA Y SIETE EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1EM28	ud	Revisión completa de estructura metálica según UNE-199102-1-IN (inspección detallada)	299,79

Revisión completa de estructura metálica según se define en el documento de revisión de estructuras metálicas del S.C. 10 dentro del CTN 199 (norma UNE-199102-1-IN), realizada a través de empresa especializada, debidamente habilitada y ajena a la empresa adjudicataria.
Incluye los siguientes puntos de inspección: cimentaciones (hundimientos o deslizamientos en tierras, ausencia de descalces, existencia de suciedades en superficie, existencia de fisuras superficiales, existencia o estado del mortero, descohesión o descomposición), placas de anclaje (estado de pernos y elementos de bloqueo, estado de placas y cartelas en cuanto a pandeo y corrosión, existencia o estado de capuchones y grasa, inspección detallada de soldaduras), placas de unión (existencia de tornillos, estado de tornillos y cartelas, inspección detallada de soldaduras, apriete de tuercas de bloqueo de tornillos, verificación de la planeidad y contacto entre placas, ausencia de pandeos en zonas próximas), pilares (existencia de golpes y/o abolladuras, existencia de grafittis, inspección detallada de soldaduras), dinteles (existencia de golpes y/o abolladuras, inspección detallada de soldaduras), soportes de panel (existencia y estado de tornillos de fijación, estado de elementos de fijación a dintel y a panel, estado de zonas de influencia en dintel, inspección detallada de soldaduras, apriete de tuercas de bloqueo de tornillos), panel (existencia de golpes y/o abolladuras, estado de elementos de sujeción), zona visitable (estado de barandilla y escalera), aplomado y nivelación de la estructura
La inspección detallada de soldaduras incluye la búsqueda de defectos que hayan podido manifestarse en el exterior de los cordones, especialmente en los arranques y finales de las soldaduras en ángulo, a cuyo efecto es necesaria la proximidad visual, ayudado con medios de aumento (lupas), y la presencia de personal cualificado y experto en este tipo de determinaciones.
Incluye la redacción del correspondiente informe técnico de inspección firmado por técnico competente.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1EM29	ud	**Poste metálico abatible de 6 m de altura para cámara CCTV, instalado**	1.517,45
		Mástil metálico de 6 m. de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm. de espesor y sección octogonal o circular, con dispositivo en columna para abatimiento, con relleno de hormigón HNE-20/P/20/IIa hasta 4 m. de altura. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado.	
		MIL QUINIENTOS DIECISIETE EUROS con CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1EM30	ud	**Banderola en L o T asimétrica de 7,5 m de altura**	17.802,62
		Suministro e instalación de banderola de aluminio en L o T asimétrica 2/3 1/3, de perfiles en dintel 550.4/750.6 o 550/700/6 o similares, para panel de led de 1 gráfico más 1 alfanumérico, incluso barandilla, escalera con criolina y cierre de seguridad.	
		DIECISIETE MIL OCHOCIENTOS DOS EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1EM31P	ud	**Estructura en T para soporte de PMV tipo señal discontinua o RGB 80x112,instalada**	11.239,66
		Suministro e instalación de estructura de apoyo en T tipo orquilla de panel de mensaje variable tipo señal discontinua o RGB 80x112, incluso p/p de soportes de fijación de paneles, barandillas, accesos, escalera con creolina y cierre de seguridad y pernos de anclaje, totalmente instalada y acabada, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados	
		ONCE MIL DOSCIENTOS TREINTA Y NUEVE EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1EM32P	ud	**Poste de seguridad vial pasiva de absorción de energía**	1.253,35
		Suministro e instalación de poste de seguridad vial pasiva de 10 m. de altura de absorción de energía construido en un solo tramo según norma de fabricación UNE EN 12899-1:2009, con marcado CE y nivel de seguridad pasiva 2 según norma UNE EN 12767:2009, incluye hormigón HM-20/P/20/IIa, para colocación sin bionda de protección según OC 35/2014. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado y acabado, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1EM33P	ud	**Columna de 6 m para paneles fotovoltaicos**	1.275,00
		Suministro e instalación de columna metálica de 6 m. de altura de chapa de acero galvanizado en caliente de 4 mm. de espesor y sección octogonal o circular, con dispositivo en columna para abatimiento, con relleno de hormigón HNE-20/P/20/IIa hasta 4 m. de altura. Incluso accesorio para sujeción y pernos de anclaje. Totalmente instalado y acabado, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO EUROS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1EM34P	ud	Placa de anclaje en acero para columna de 6 m	328,50

Suministro e instalación de placa de anclaje para paneles solares en chapa de acero galvanizado, incluso accesorios para sujeción y pernos de anclaje de paneles. Totalmente instalado y acabado, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRESCIENTOS VEINTIOCHO EUROS con CINCUENTA CÉNTIMOS

1EM35C	Ud	Base para alojar suministro eléctrico autónomo y estructura soporte TIPO 1 Cinemómetro FIJO	8.361,42

Suministro e instalación de Base para alojar suministro electrico autónomo espesor 4mm y estructura soporte TIPO 1 para cinem FIJO de vel. inst. compuesta por mástil de 2,50 metros de altura consistente en un tubo de acero de 200x10 mm, sobre este un dintel formando una T asimétrica consistente en dos UPN-120 empresillados, con una separación de 350 mm entre ejes, en el dintel se colocan las placas de anclaje para la cabina y el mástil de los paneles de 1,95 m de altura consistente en un tubo de acero de 125x10 mm.,incluyendo placa de montaje, cartel de señalización de zona videovigilada, pegatina de riesgo eléctrico y parte parte proporcional de barrera metálica de seguridad según legislación vigente, en caso de ser necesaria.Totalmente terminada, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y UN EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS

1EM36C	Ud	Base para alojar suministro eléctrico autónomo y estructura soporte TIPO 2 para Cinemómetro de TRAMO	8.361,42

Suministro e instalación de Base para alojar suministro electrico autónomo espesor 4mm y estructura soporte TIPO 2 para cinem de TRAMO según norma, compuesta mástil de 4,60 metros de altura consistente en un tubo de acero de 200x10 mm. En este tubo se colocarán mediante abrazaderas una cámara a 3,20 metros de altura y los paneles solares a 4,50 metros de altura. A 3 metros de altura irán soldados dos tubos cuadrados 60x60 de 2 mm de espesor formando una cruz con el mástil de soporte,incluyendo placa de montaje, cartel de señalización de zona videovigilada, pegatina de riesgo eléctrico y parte parte proporcional de barrera metálica de seguridad según legislación vigente, en caso de ser necesaria.Totalmente terminada, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y UN EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1EM37N	ud	Banderola visitable en "T asimétrica" adaptada para PMV alimentado con sistema fotovoltaico	20.936,39

Suministro e instalación de Banderola visitable en "T asimétrica" adaptada para la instalación de Sistema de alimentación fotovoltaico para PMV, de acero galvanizado en caliente, con un brazo de hasta 8 m. y un gálibo de 5,75 m. sin desnivel en soporte. Incluido soporte solar con parrilla de 2,50 m de altura a 45º, previsto para sustentar un mínimo de 2 paneles solares de 2000x1000x40 mm., de 23 kg. cada uno. Dintel adaptado con habitáculo para la colocación de una caja de baterias de dimensiones 1553x531x700 mm. (bien para 2 baterias o 4 baterias) y cierre de seguridad . Incluye sistema de canalizacion de cableado de alimentación solar oculto, pasarela con barandilla y zocalo anti-caidas de objetos, CON escalera de seguridad. Diseñada y calculada con la normativa UNE 135311:2013.

VEINTE MIL NOVECIENTOS TREINTA Y SEIS EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1EM38N	ud	Banderola visitable en "L" 8m DE BRAZO para PMV alimentado con sistema fotovoltaico	23.905,79

Suministro e instalación de Banderola visitable en "L" adaptada para la instalación de Sistema de alimentación fotovoltaico para PMV, de acero galvanizado en caliente, con un brazo de hasta 8 m. y un gálibo de 5,75 m. sin desnivel en soporte. Incluido soporte solar con parrilla de 2,50 m de altura a 45º, previsto para sustentar un mínimo de 2 paneles solares de 2000x1000x40 mm., de 23 kg. cada uno. Dintel adaptado con habitáculo para la colocación de una caja de baterias de dimensiones 1553x531x700 mm. (bien para 2 baterias o 4 baterias) y cierre de seguridad . Incluye sistema de canalizacion de cableado de alimentación solar oculto, pasarela con barandilla y zocalo anti-caidas de objetos, CON escalera de seguridad. Diseñada y calculada con la normativa UNE 135311:2013.

VEINTITRÉS MIL NOVECIENTOS CINCO EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1EM39N	ud	Pernos y plantillas para banderola o pórtico	90,15

Suministro e instalación de conjunto de pernos y plantilla para banderola o pórtico

NOVENTA EUROS con QUINCE CÉNTIMOS

1EM40N	ud	Estructura de soporte de paneles fotovoltaicos de 2 paneles en columna	264,71

Suministro e instalación de Estructura de soporte de paneles fotovoltaicos de 2 paneles en columna.Incluso accesorio para sujeción. Totalmente instalado y acabado, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1VAR15N	pa	Desplazamiento maquinaria ejecución señalización horizontal	630,00

Desplazamiento maquinaria ejecución señalización horizontal a zona de trabajos.

SEISCIENTOS TREINTA EUROS

ARM ARMARIOS

1ARM01	ud	Armario de intemperie a pie de CCTV de chapa incl. diferencial térmico y canaletas	2.116,03

Armario de intemperie de chapa con equipo de transmisión y alimentación de telemando, diferencial térmico, fijación a columna, cableado y conexionado. Instalado, probado y en servicio.

DOS MIL CIENTO DIECISÉIS EUROS con TRES CÉNTIMOS

1ARM02	ud	Armario de intemperie a pie de CCTV de aluminio incl. diferencial térmico y canaletas	2.370,55

Armario de intemperie de aluminio con equipo de transmisión y alimentación de telemando, diferencial térmico, fijación a columna, cableado y conexionado. Instalado, probado y en servicio.

DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA EUROS con CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS

1ARM03	ud	Puerta de armario para acometida eléctrica	150,08

Suministro y colocación de puerta de armario para acometida eléctrica, totalmente instalada

CIENTO CINCUENTA EUROS con OCHO CÉNTIMOS

1ARM04	ud	Puerta metálica para monolito de acometida	150,08

Suministro y colocación de puerta metálica para monolito de acometida, totalmente instalada

CIENTO CINCUENTA EUROS con OCHO CÉNTIMOS

SH SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

1SH01	m	Marca vial reflexiva acrilica de 10 cm	0,28

Marca vial reflexiva de 10 cms. de ancho en marcas definitivas en ejes o bordes, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje.

CERO EUROS con VEINTIOCHO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SH02	m	Marca vial reflexiva acrilica de 15 cm	0,34
		Metro lineal de marca vial reflexiva de 15 cms. de ancho en marcas definitivas en bordes, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje.	
		CERO EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1SH03	m	Marca vial reflexiva acrilica de 20 cm	0,40
		Metro lineal de marca vial reflexiva de 20 cms. de ancho en marcas definitivas en bordes, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje.	
		CERO EUROS con CUARENTA CÉNTIMOS	
1SH04	m	Marca vial reflexiva acrilica de 30 cm	0,63
		Metro lineal de marca vial reflexiva de 30 cms. de ancho en vía lenta, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje.	
		CERO EUROS con SESENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1SH05	m	Marca vial reflexiva acrilica de 40 cm	0,82
		Metro lineal de marca vial reflexiva de 40 cms. de ancho en pastillas, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje.	
		CERO EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1SH06	m2	Banda sonora para limitacion de velocidad	79,34
		M2 de banda sonora totalmente terminada, incluso pintura y 45 ud/m2 de tacos.	
		SETENTA Y NUEVE EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1SH07	m2	Marca vial reflexiva acrilica en simbolos y cebreados	2,71
		Marca vial reflexiva en símbolos y cebreados, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje.	
		DOS EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS	
1SH08	m	Guía sonora longitudinal fresada 20 cm ancho y long > 10 km	0,70
		Guía sonora longitudinal fresada de 20 cm de ancho, longitud > 10 km, totalmente terminada, incluso barrido, aspiración y transporte a vertedero de material fresado y señalización de obra.	
		CERO EUROS con SETENTA CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SH09	m	Guía sonora longitudinal fresada 30 cm ancho y long > 10 km	0,73
		Guía sonora longitudinal fresada de 30 cm de ancho, longitud > 10 km, totalmente terminada, incluso barrido, aspiración y transporte a vertedero de material fresado y señalización de obra.	
		CERO EUROS con SETENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1SH10	m	Guía sonora longitudinal fresada 40 cm ancho y long > 10 km	0,76
		Guía sonora longitudinal fresada de 40 cm de ancho, longitud > 10 km, totalmente terminada, incluso barrido, aspiración y transporte a vertedero de material fresado y señalización de obra.	
		CERO EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1SH11	m	Eliminación de grosor de marca vial mediante fresado mecánico	0,76
		Eliminación de grosor de marca vial mediante sistema fresado mecánico, sin dañar el pavimento, incluso barrido y recogida de residuo generado, transporte a vertedero de material fresado y señalización de obra, realizado en corte móvil con velocidad de trabajo entre 4 y 7 km/h	
		CERO EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1SH12	ud	Jornada diaria de equipo para realización de guía sonora fresada	5.887,84
		Jornada diaria de equipo para realización de guía sonora fresada de cualquier tipo o eliminación de grosor de marca vial, longitud < 10 km, totalmente terminada, incluso barrido, aspiración y transporte a vertedero de material fresado y señalización de obra.	
		CINCO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y SIETE EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1SH13	m2	Retexturizado de firme para incremento de CRT mediante hidrodesbaste	1,09
		Retexturizado de firme para incremento de CRT mediante hidrodesbaste, cantidad > 5.000 m2, con agua a presión hasta 2.700 bar, incluso aspiración de agua y restos sólidos, con maquinaria de alto rendimiento.	
		UN EUROS con NUEVE CÉNTIMOS	
1SH14	ud	Jornada diaria de equipo para retexturizado de firme para incremento de CRT mediante hidrodesbaste	4.340,84
		Jornada diaria de equipo para retexturizado de firme para incremento de CRT mediante hidrodesbaste, con agua a presión hasta 2.700 bar, incluso aspiración de agua y restos sólidos, con maquinaria de alto rendimiento.	
		CUATRO MIL TRESCIENTOS CUARENTA EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1SH15	m2	Pintura de dos componentes	7,53
		Pintura de dos componentes rugosos con dosificación de 3kg/m2 y material antideslizante en postmezclado para CRD >= 45, incluso preparación, limpieza de superficie, premarcaje y controles de coeficiente de retrorreflexión, factor de luminacia y SRT.	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		SIETE EUROS con CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1SH16	m2	**Pintura termoplástica**	1,33
		Pintura termoplástica de aplicación en caliente incluso preparación, limpieza de superficie, premarcaje y controles de coeficiente de retrorreflexión, factor de luminancia y SRT.	
		UN EUROS con TREINTA Y TRES CÉNTIMOS	
1SH17	m2	**Pintura acrílica**	0,28
		Pintura acrílica en emulsión acuosa totalmente puesta en obra sobre marcas viales o símbolos en carretera, incluso preparación, limpieza de superficie, premarcaje y controles de coeficiente de retrorreflexión, factor de luminacia y SRT.	
		CERO EUROS con VEINTIOCHO CÉNTIMOS	
1SH18	m2	**Pintura antideslizante**	13,80
		Pintura antideslizante de alta fricción y color, incluso preparación, control de limpieza y premarcaje.	
		TRECE EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
1SH19	m2	**Borrado de marca vial con fresadora**	7,91
		Borrado de marca vial existente de cualquier tipo de pintura, con fresadora, realmente borrado.	
		SIETE EUROS con NOVENTA Y UN CÉNTIMOS	
1SH20	m2	**Borrado de marca vial mediante hidroborrado**	5,88
		Borrado de marca vial existente, mediante hidroborrado, de cualquier ancho y composición.	
		CINCO EUROS con OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
1SH21	ud	**Paso de peatones prefabricado**	244,03
		Suministro y colocación de pieza, de 50 x 50 cm y 7 cm de altura, de paso de peatones prefabricado de caucho natural modulable.	
		DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS con TRES CÉNTIMOS	
1SH22P	m	**Guía sonora longitudinal extrusionada de 100x50x4mm, longitud mayor 10 kilómetros**	0,85
		Banda sonora longitudinal de 10 cm de ancho con tacos de 100x50x4 mm, aplicados por extrusión en caliente, incluso señalización de obra. p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		CERO EUROS con OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1SH23P	m	**Guía sonora longitudinal extrusionada de 150x50x4mm, longitud mayor 10 kilómetros**	1,14
		Banda sonora longitudinal de 15 cm de ancho con tacos de 150x50x4 mm, aplicados por extrusión en caliente, incluso señalización de obra. p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		UN EUROS con CATORCE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SH24P	m	Guía sonora longitudinal extrusionada de 200x50x4mm, longitud mayor 10 kilómetros	1,40

Banda sonora longitudinal de 20 cm de ancho con tacos de 200x50x4 mm, aplicados por extrusión en caliente, incluso señalización de obra. p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

UN EUROS con CUARENTA CÉNTIMOS

1SH25P	m	Guía sonora longitudinal extrusionada de 400x50x4mm, longitud mayor 10 kilómetros	1,99

Banda sonora longitudinal de 40 cm de ancho con tacos de 400x50x4 mm, aplicados por extrusión en caliente, incluso señalización de obra. p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

UN EUROS con NOVENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1SH28P	m²	Revestimiento rugoso de pavimento de aglomerado asfáltico de alta adherencia	21,91

Revestimiento rugoso de pavimentos de aglomerado asfáltico obtenido por la aplicación sucesiva de una capa de adherencia y regularización de la superficie a base de resinas acrílicas, Taber<0,2g u>25 poises, rendimiento aproximado de 2,0 kg/m2; dos capas de mortero acrílico texturadoTaber<0,2g y u>20 poises, rendimiento aproximado de 0,6kg/m2 por capa; y una capa de sellado con pintura acrílica, u>20 poises y rendimiento aproximado de 0,2 kg/m2; extendidas a mano mediante rastras de banda de foma en capas uniformes con un espesor total aproximado de 2 mm. p.p. de limpieza previa, transporte, medios auxiliares y costes indirectos considerados.

VEINTIÚN EUROS con NOVENTA Y UN CÉNTIMOS

1SH29P	m²	Revestimiento rugoso de pavimento de hormigón de alta adherencia	22,90

Revestimiento rugoso de pavimentos de hormigón obtenido por la aplicación sucesiva de una capa de adherencia y regularización de la superficie con mortero epoxi bicomponente, Taber<0,2g y rendimiento aproximado de 0,8 kg/m2; dos capas de mortero acrílico texturadoTaber<0,2g y rendimiento aproximado de 0,6kg/m2 por capa; y una capa de sellado con pintura acrílica, u>20 poises y rendimiento aproximado de 0,2 kg/m2; extendidas a mano mediante rastras de banda de foma en capas uniformes con un espesor total aproximado de 1 mm. p.p. de limpieza previa, transporte, medios auxiliares y costes indirectos considerados.

VEINTIDÓS EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS

1SH30P	m²	Pavimento de alta fricción sobre capa de rodadura existente	68,32

Capa de pavimento adicional con aditivo para coloración sobre capa de rodadura del pavimento existente en buen estado, totalmente ejecutado, incluso p.p. de limpieza previa, transporte, medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SESENTA Y OCHO EUROS con TREINTA Y DOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		CÉNTIMOS	
1SH31P	m²	**Pavimento de alta fricción con tratamiento previo para mayor adherencia**	79,61
		Capa de pavimento adicional con aditivo para colooración sobre capa de rodadura del pavimento existente en mal estado, incluyendo capa de sellado para adecuación de la capa superior en mal estado y sea adherente, totalmente ejecutado, incluso p.p. de limpieza previa, transporte, medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		SETENTA Y NUEVE EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS	
1SH32P	m	**Marca vial reflexiva acrilica de 15 cm de color**	0,38
		Metro lineal de marca vial reflexiva de 15 cms. de ancho en vía lenta, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados. Incluye gastos generales y beneficio industrial.	
		CERO EUROS con TREINTA Y OCHO CÉNTIMOS	
1SH33P	m	**Marca vial reflexiva acrilica de 30 cm de color**	0,72
		Metro lineal de marca vial reflexiva de 30 cms. de ancho en vía lenta, realmente pintada, con pintura acrílica, totalmente acabada, incluso limpieza previa de calzada para premarcaje, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		CERO EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS	
SV		**SEÑALIZACIÓN VERTICAL**	
1SV01	ud	**Señal cuadrada de 600 mm de lado**	77,64
		Señal cuadrada de 600 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		SETENTA Y SIETE EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1SV02	ud	**Señal cuadrada de 900 mm de lado**	111,90
		Señal cuadrada de 900 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		CIENTO ONCE EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	
1SV03	ud	**Señal cuadrada de 1200 mm de lado**	172,92
		Señal cuadrada de 1200 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		CIENTO SETENTA Y DOS EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1SV04	ud	**Señal rectangular de 600 x 400 mm**	73,37
		Señal rectangular de 600x400 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		SETENTA Y TRES EUROS con TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1SV05	ud	**Señal rectangular de 900 x 600 mm**	97,46
		Señal rectangular de 900x600 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		NOVENTA Y SIETE EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1SV06	ud	**Señal rectangular de 1200 x 600 mm**	123,97
		Señal rectangular de 1200x600 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		CIENTO VEINTITRÉS EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1SV07	ud	**Señal rectangular de 1350 x 900 mm**	224,86
		Señal rectangular de 1350x900 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		DOSCIENTOS VEINTICUATRO EUROS con OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1SV08	ud	**Señal rectangular de 1800 x 900 mm**	331,17
		Señal rectangular de 1800x900 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		TRESCIENTOS TREINTA Y UN EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS	
1SV09	m2	**Cartel de lamas de chapa de acero galvanizado RA3**	286,00
		Cartel de lamas de chapa de acero, de clase de retrorreflexión RA3, incluso p.p. de cimentación de hormigón HM-20, postes de acero galvanizado de perfil I.P.N. y grapas de sujeción, totalmente colocado.	
		DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS	
1SV10	ud	**Señal circular de 600 mm de diámetro**	74,82
		Señal circular de clase de retrorreflexión RA2 de 600 mm. de diámetro según normas. Incluso tornillería. Totalmente instalada.	
		SETENTA Y CUATRO EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1SV11	ud	**Señal circular de 900 mm de diámetro**	104,30
		Señal circular de clase de retrorreflexión RA2 de 900 mm. de diámetro según normas. Incluso tornillería. Totalmente instalada.	
		CIENTO CUATRO EUROS con TREINTA CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SV12	ud	Señal octogonal de 900 mm de doble apotema	137,76
		Señal octogonal de 900 mm. de doble apertura de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornillería. totalmente instalada.	
		CIENTO TREINTA Y SIETE EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
1SV13	ud	Señal triangular de 900 mm de lado	70,71
		Señal triangular de clase de retrorreflexión RA2 de 900 mm. de lado según normas. Incluso tornillería. Totalmente instalado.	
		SETENTA EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS	
1SV14	ud	Señal triangular de 1350 mm de lado	112,53
		Señal triangular de clase de retrorreflexión RA2 de 1350 mm. de lado según normas. Incluso tornillería. Totalmente instalado.	
		CIENTO DOCE EUROS con CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1SV15	ud	Señal aviso de velocidad	3.255,29
		Señal activa portátil de aviso de velocidad instantánea de altura mínima de carácter 300mm. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		TRES MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS con VEINTINUEVE CÉNTIMOS	
1SV16	ud	Señal avisadora de cilcistas	3.652,97
		Señal avisadora activa de presencia de ciclistas mediante doble detector, doppler e infrarrojo. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		TRES MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y DOS EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1SV17	ud	Señal avisadora de velocidad 900 x 1500 mm	5.687,74
		Señal avisadora activa de velocidad instantánea, de 900 x 1500 mm, con display de 400mm de alto de carácter bicolor. Incluso tornilleria. Totalmente instalada.	
		CINCO MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y SIETE EUROS con SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1SV18	ud	Cartel complementario 400 x 900 mm	71,35
		Cartel complementario de señal en acero galvanizado, de 400x900 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalado.	
		SETENTA Y UN EUROS con TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SV19	**ud**	**Cartel complementario 400 x 1200 mm**	**79,62**
		Cartel complementario de señal en acero galvanizado, de 400x1200 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalado.	
		SETENTA Y NUEVE EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1SV20	**ud**	**Cartel complementario 400 x 1750 mm**	**104,06**
		Cartel complementario de señal en acero galvanizado, de 400x1750 mm. de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalado.	
		CIENTO CUATRO EUROS con SEIS CÉNTIMOS	
1SV21	**m2**	**Cartel de acero RA2**	**214,03**
		Cartel de acero de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornilleria. Totalmente instalado.	
		DOSCIENTOS CATORCE EUROS con TRES CÉNTIMOS	
1SV22	**m2**	**Cartel de aluminio RA2**	**353,95**
		Cartel de aluminio de clase de retrorreflexión RA2 según normas, colocado sobre estructurua, pórtico o banderola.Totalmente instalado.	
		TRESCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
1SV23	**m2**	**Cartel de aluminio RA3**	**374,93**
		Cartel de aluminio de clase de retrorreflexión RA3 según normas, colocado sobre estructurua, pórtico o banderola.Totalmente instalado.	
		TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO EUROS con NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1SV24	**m2**	**Cartel de lamas de chapa acero galvanizado RA2**	**279,88**
		Cartel de lamas de chapa de acero, de clase de retrorreflexión RA2, incluso p.p. de cimentación de hormigón HM-20, postes de acero galvanizado de perfil I.P.N. y grapas de sujeción, totalmente colocado.	
		DOSCIENTOS SETENTA Y NUEVE EUROS con OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
1SV25	**ud**	**Espejo convexo de 60 cm**	**175,00**
		Espejo convexo de 60 cm de diámetro con montura, rótula y soporte. Totalmente instalado.	
		CIENTO SETENTA Y CINCO EUROS	
1SV26	**ud**	**Espejo convexo de 80 cm**	**222,29**
		Espejo convexo de 80 cm de diámetro con montura, rótula y soporte. Totalmente instalado.	
		DOSCIENTOS VEINTIDÓS EUROS con VEINTINUEVE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SV27C	Ud	Cartel de señalización de control de velocidad en Vias Convencionales.	1.239,16

Cartel de señalización de control de velocidad en vias convencionales según legislación vigente de lamas de chapa de acero, de clase de retrorreflexión RA2, incluso p.p. de cimentación de hormigón HM-20, postes de acero galvanizado de perfil I.P.N. 140 y grapas de sujeción. Totalmente colocado, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

MIL DOSCIENTOS TREINTA Y NUEVE EUROS con DIECISÉIS CÉNTIMOS

1SV28C	Ud	Cartel de señalización de control de velocidad en Autopistas o Autovias.	1.505,65

Cartel señalización tramo de control de velocidad en autopistas, autovías o vías rápidas según legislación vigente de lamas de chapa de acero, de clase de retrorreflexión RA3, incluso p.p. de cimentación de hormigón HM-20, postes de acero galvanizado de perfil I.P.N. 140 y grapas de sujeción.Totalmente colocado, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

MIL QUINIENTOS CINCO EUROS con SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS

1SV29C	Ud	Cartel de señalización de control de velocidad en Vias Convencionales con poste de seguridad pasiva	4.040,16

Cartel de señalización de control de velocidad en vias convencionales según legislación vigente de lamas de chapa de aluminio, de clase de retrorreflexión RA2,con soporte fusible estructural de acero galvanizado MH (Momento de resistencia: 5.400 daN.m), con base soldada con distancia entre pernos de 300 mm. para sustentación de carteles laterales de señalización de lamas de aluminio. Según norma UNE-EN-12767, que actúe ante impactos multidireccionales (360º) a 100 Km/h. (100 NE 2) el vehículo hace ceder al soporte. Compatible con anclajes y cimentaciones convencionales y sin ningún tipo de mantenimiento. La parte superior de fijación al cartel estará formada un soporte y abrazaderas de aluminio Ø140x10 mm. espesor (Momento de resistencia: 2.500 daN.m) que garantice la estabilidad del conjunto, sin ningún tipo de mantenimiento incluso p.p. de cimentación de hormigón HM-20. Totalmente colocado, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

CUATRO MIL CUARENTA EUROS con DIECISÉIS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SV30C	Ud	Cartel de señalización de control de velocidad en Autopistas o Autovias con poste de seguridad pasiva	4.402,47

Cartel señalización tramo de control de velocidad en autopistas, autovías o vías rápidas según legislación vigente de lamas de chapa de aluminio, de clase de retrorreflexión RA3,con soporte fusible estructural de acero galvanizado MH (Momento de resistencia: 5.400 daN.m), con base soldada con distancia entre pernos de 300 mm. para sustentación de carteles laterales de señalización de lamas de aluminio. Según norma UNE-EN-12767, que actúe ante impactos multidireccionales (360º) a 100 Km/h. (100 NE 2) el vehículo hace ceder al soporte. Compatible con anclajes y cimentaciones convencionales y sin ningún tipo de mantenimiento. La parte superior de fijación al cartel estará formada un soporte y abrazaderas de aluminio Ø140x10 mm. espesor (Momento de resistencia: 2.500 daN.m) que garantice la estabilidad del conjunto, sin ningún tipo de mantenimiento incluso p.p. de cimentación de hormigón HM-20. Totalmente colocado, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

CUATRO MIL CUATROCIENTOS DOS EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1SV31P	ud	Señal circular de 1200 mm de diámetro	212,71

Señal circular de clase de retrorreflexión RA3 de 1200 mm. de diámetro según normas. Incluso tornilleria, cimentación de 0,6x0,6x0,8 m hormigón HNE-20/P/40/IIa y 3,1 metros de poste de acero galvanizado de 100x50x3 mm. Totalmente instalada. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOSCIENTOS DOCE EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS

1SV32P	ud	Señal octogonal de 600 mm de doble apotema	82,09

Señal octogonal de 600 mm de doble apertura de clase de retrorreflexión RA2 según normas. Incluso tornillería, cimentación de 0,5x0,5x0,7 m hormigón HNE-20/P/40/IIa y 3,1 metros de poste de acero galvanizado de 80x40x2 mm. Totalmente instalada. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

OCHENTA Y DOS EUROS con NUEVE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SV33P	ud	Señal triangular de 600 mm de lado	73,24

Señal triangular de clase de retrorreflexión RA2 de 600 mm. de lado según normas. Incluso tornillería, cimentación de 0,5x0,5x0,7 m hormigón HNE-20/P/40/IIa y 3,1 metros de poste de acero galvanizado de 80x40x2 mm. Totalmente instalada. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados

SETENTA Y TRES EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS

1SV34P	ud	Señal triangular de 1750 mm de lado	183,69

Señal triangular de clase de retrorreflexión RA3 de 1750 mm. de lado según normas. Incluso tornillería, cimentación de 0,6x0,6x0,8 m hormigón HNE-20/P/40/IIa y 3,8 metros de poste de acero galvanizado de 100x50x3 mm. Totalmente instalada. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados

CIENTO OCHENTA Y TRES EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1SV35P	ud	Cartel complementario 400 x 900 mm sin poste ni cimentación	39,87

Suministro de cartel complementario de señal en acero galvanizado, de 400x900 mm de clase de retrorreflexión RA2 según normas con sujección sobre poste existente. Incluso tornillería. Totalmente instalada. Incluye p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TREINTA Y NUEVE EUROS con OCHENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1SV36P	ud	Cartel complementario 400 x 1200 mm sin poste ni cimentación	48,13

Suministro de cartel complementario de señal en acero galvanizado, de 400x1200 mm de clase de retrorreflexión RA2 según normas con sujección sobre poste existente. Incluso tornillería. Totalmente instalada. Incluye p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CUARENTA Y OCHO EUROS con TRECE CÉNTIMOS

1SV37P	ud	Cartel complementario 400 x 1750 mm sin poste ni cimentación	60,23

Suministro de cartel complementario de señal en acero galvanizado, de 400x1750 mm de clase de retrorreflexión RA2 según normas con sujección sobre poste existente. Incluso tornillería. Totalmente instalada. Incluye p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SESENTA EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1SV38P	m²	Cartel de acero RA3	226,39

Cartel de acero de clase de retrorreflexión RA3 según normas. Incluso p.p. de cimentación de hormigón HM-20, postes de acero galvanizado de perfil I.P.N. y grapas de sujeción, totalmente instalado y colocado. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOSCIENTOS VEINTISÉIS EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

CON SISTEMAS DE CONTENCIÓN

1CON30	m	Pretil clase contención alta, H2, W5 o inferior, D=0,90 m o inferior, índice severidad B	321,61

Pretil con nivel de contención H2, anchura de trabajo W5 o inferior, deflexión dinámica 0,90 m o inferior, índice de severidad B i/ anclajes y todos los materiales y operaciones necesarios para la correcta ejecución de la unidad de obra. nota: se medirá el terminal o la transición como longitud de pretil

TRESCIENTOS VEINTIÚN EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS

1CON31	m	Pretil clase contención alta, H3, W2 o inferior, D=0,60 m o inferior, índice severidad B	429,22

Pretil con nivel de contención H3, anchura de trabajo W2 o inferior, deflexión dinámica 0,60 m o inferior, índice de severidad B b i/ anclajes y todos los materiales y operaciones necesarios para la correctaejecución de la unidad de obra. nota: se medirá el terminal o la transición comolongitud de pretil

CUATROCIENTOS VEINTINUEVE EUROS con VEINTIDÓS CÉNTIMOS

1CON32	m	Pretil clase contención alta, H4b, W4 o inferior, D=1,00 m o inferioR, índice severidad B	460,52

Pretil con nivel de contención H4b, anchura de trabajo W4 o inferior, deflexión dinámica 1,00 m o inferior, índice de severidad B i/ anclajes y todos los materiales y operaciones necesarios para la correctaejecución de la unidad de obra. nota: se medirá el terminal o la transición como longitud de pretil

CUATROCIENTOS SESENTA EUROS con CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CON33	m	**Barrera seguridad simple, clase contención normal, N2, W5 o inferior, D=1,50 m o inferior, índice severidad A**	37,27
		Barrera de seguridad simple, con nivel de contención N2, anchura de trabajo W5 o inferior, deflexióndinámica 1,50 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería yanclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera	
		TREINTA Y SIETE EUROS con VEINTISIETE CÉNTIMOS	
1CON34	m	**Barrera seguridad simple, clase contención normal, N2, W4o inferior, D=1,10 m o inferior, índice severidad A**	46,92
		Barrera de seguridad simple, con nivel de contención N2, anchura de trabajo W4 o inferior, deflexión dinámica 1,10 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera	
		CUARENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1CON35	m	**Barrera seguridad simple, clase contención normal N2, W3 o inferior, D=0,70 m o inferior, índice severidad A**	52,01
		Barrera de seguridad simple, con nivel de contención N2, anchura de trabajo W3 o inferior, deflexión dinámica 0,70 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera	
		CINCUENTA Y DOS EUROS con UN CÉNTIMOS	
1CON36	m	**Barrera seguridad simple, clase contención alta, H1, W5 o inferior, D=1,20 m o inferior, índice severidad A**	69,61
		Barrera de seguridad simple, con nivel de contención H1, anchura de trabajo W5 o inferior, deflexión dinámica 1,20 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera	
		SESENTA Y NUEVE EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS	
1CON37	m	**Barrera seguridad doble, clase contención alta, H1, W4 o inferior, D=0,70 m o inferior, índice severidad A**	72,73
		Barrera de seguridad doble, con nivel de contención H1, anchura de trabajo W4 o ferior, deflexión dinámica 0,70 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera	
		SETENTA Y DOS EUROS con SETENTA Y TRES	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)

CÉNTIMOS

1CON38 **m** **Barrera seguridad simple, clase contención alta, H2, W5 o inferior, D=1,40 m o inferior, índice severidad A** **86,44**

Barrera de seguridad simple, con nivel de contención H2, anchura de trabajo W5 o inferior, deflexióndinámica 1,40 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería yanclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

OCHENTA Y SEIS EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1CON39 **m** **Barrera seguridad simple con SPM, clase contención normal, N2, W5 o inferior, D=1,40 m o inferior, índ. severidad A, nivel sev I** **76,36**

Barrera de seguridad simple con sistema para protección de motociclistas (SPM), con nivel de contención N2, anchura de trabajo W5 o inferior, deflexión dinámica 1,40 m o inferior, índice deseveridad A y nivel de severidad I i/ captafaros, postes,p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

SETENTA Y SEIS EUROS con TREINTA Y SEIS CÉNTIMOS

1CON40 **m** **Barrera seguridad simple con SPM, clase contención normal, N2, W4 o inferior, D=1,20 m o inferior, índ. severidad A, nivel sev I** **79,23**

Barrera de seguridad simple con sistema para protección de motociclistas (SPM), con nivel decontención N2, anchura de trabajo W4 o inferior, deflexión dinámica 1,20 m o inferior, índice de severidad A y nivel de severidad I i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

SETENTA Y NUEVE EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS

1CON41 **m** **Barrera seguridad simple con spm, clase contención alta, H1, W5 o inferior, D=1,20 m o inferior, índ. severidad A, nivel sev I** **89,20**

Barrera de seguridad simple con sistema para protección de motociclistas (SPM), con nivel decontención H1, anchura de trabajo W5 o inferior, deflexión dinámica 1,20 m o inferior, índice de severidad A y nivel de severidad Ii i/ captafaros, postes,p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

OCHENTA Y NUEVE EUROS con VEINTE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CON42	m	**Barrera seguridad doble, clase contención normal, N2, W4 o inferior, D=1,10 m o inferior, índice severidad A**	66,02

Barrera de seguridad doble, con nivel de contención N2, anchura de trabajo W4 o inferior, deflexión dinámica 1,10 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

SESENTA Y SEIS EUROS con DOS CÉNTIMOS

1CON43	m	**Barrera seguridad doble, clase contención normal, N2, W2 o inferior, D=0,60 m o inferior, índice severidad A**	80,44

Barrera de seguridad doble, con nivel de contención N2, anchura de trabajo W2 o inferior, deflexión dinámica 0,60 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

OCHENTA EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1CON44	m	**Barrera seguridad doble, clase contención alta, H1, W5 o inferior, D=1,00 m o inferior, índice severidad A**	76,44

Barrera de seguridad doble, con nivel de contención H1, anchura de trabajo W5 o inferior, deflexión dinámica 1,00 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

SETENTA Y SEIS EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1CON45	m	**Barrera seguridad doble, clase contención alta, H2, W6 o inferior, D=1,60 m o inferior, índice severidad A**	87,69

Barrera de seguridad doble, con nivel de contención H2, anchura de trabajo W6 o inferior, deflexión dinámica 1,60 m o inferior, índice de severidad A i/ captafaros, postes, p.p. de uniones, tornillería y anclajes, totalmente instalada. nota: se medirá la transición o abatimiento como longitud de barrera

OCHENTA Y SIETE EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1CON46	m	**Levantamiento de barrera metálica bionda**	9,39

Levantamiento de barrera metálica bionda i/ desmontaje, arranque de postes, demolición, desescombro, carga y transporte de material demolido a gestor autorizado hasta una distancia de 60 km.

NUEVE EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1CON47	m	Montaje de barrera seguridad existente	8,70

Montaje de barrera seguridad existente, totalmente instalada.

OCHO EUROS con SETENTA CÉNTIMOS

BAL BALIZAMIENTO

1BAL01	ud	Baliza empotrada bidireccional con una lámpara halógena de 45 W.	1.114,83

Suministro e instalación de baliza empotrada bidireccional con una lámpara de 45 W; 6,6 A con conector de 2 polos y kit de conexión. Totalmente instalada y probada.

MIL CIENTO CATORCE EUROS con OCHENTA Y TRES CÉNTIMOS

1BAL02	ud	Baliza empotrada bidireccional con leds de 30 W.	1.358,74

Suministro e instalación de baliza empotrada bidireccional con leds de 30 W; 6,6 A con conector de 2 polos y kit de conexión. Totalmente instalada y probada.

MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y OCHO EUROS con SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1BAL03	ud	Tarjeta de comunicación y control entre baliza y controlador	115,06

Suministro e instalación de tarjeta de comunicación y control entre baliza y controlador, totalmente instalada y probada

CIENTO QUINCE EUROS con SEIS CÉNTIMOS

1BAL04	ud	Armario intemperie	325,16

Suministro e instalación de borna de comunicaciones convertidora, totalmente instalada y probada

TRESCIENTOS VEINTICINCO EUROS con DIECISÉIS CÉNTIMOS

1BAL05	ud	Equipo controlador de balizas	5.669,30

Suministro e instalación de equipo controlador de balizas (comunicación reguladores intensidad con ERUS) totalmente instalado y probado

CINCO MIL SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS con TREINTA CÉNTIMOS

1BAL06	ud	Borna de comunicaciones convertidora	75,04

Suministro e instalación de borna de comunicaciones convertidora, totalmente instalada y probada

SETENTA Y CINCO EUROS con CUATRO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1BAL07	ud	Borna de protección	75,04
		Suministro e instalación de borna de protección, totalmente instalada y probada	
		SETENTA Y CINCO EUROS con CUATRO CÉNTIMOS	
1BAL08	ud	Borna de protección entrada alimentación 220 VAC	75,04
		Suministro e instalación de borna de protección entrada alimentación 220 VAC, totalmente instalada y probada	
		SETENTA Y CINCO EUROS con CUATRO CÉNTIMOS	
1BAL09	ud	Regulador de corriente para balizas de 2,5 KVA	9.364,47
		Suministro e instalación de regulador de corriente constante controlado a tiristores para regulación de baliza de 2,5 KVA de superficie de 100 W; 6,6 A. Totalmente instalada y probada.	
		NUEVE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1BAL10	ud	Regulador de corriente para balizas de 10 KVA	13.629,80
		Suministro e instalación de regulador de corriente constante controlado a tiristores para regulación de baliza de 10 KVA de superficie de 100 W; 6,6 A. Totalmente instalada y probada.	
		TRECE MIL SEISCIENTOS VEINTINUEVE EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
1BAL11	ud	Regulador de corriente para balizas de 12,5 KVA	15.875,94
		Suministro e instalación de regulador de corriente constante controlado a tiristores para regulación de baliza de 12,5 KVA de superficie de 100 W; 6,6 A. Totalmente instalada y probada.	
		QUINCE MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO EUROS con NOVENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1BAL12	ud	Transformador de intensidad para balizas	244,21
		Suministro e instalación de transformador de intensidad para balizas, totalmente instalado y probado	
		DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS con VEINTIÚN CÉNTIMOS	
1BAL13	m	Conductor secundario, conexion de transformador a baliza	2,23
		Suministro e instalación de Conductor secundario, conexion de transformador a baliza, totalmente instalado y probado	
		DOS EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1BAL14	m	Conductor primario para conexion de transformadores a regulador	3,57

Suministro y colocación de conductor primario para conexion de transformadores a regulador, totalmente instalado y probado

TRES EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS

1BAL15	m	Regata para baliza con tubo de polietileno D=20mm	34,08

Roza en asfalto de 6 mm de ancho y 30 de profundidad para cable de balizas, incluyendo corte de regata y cubrimiento con resina epoxi, totalmente terminada.

TREINTA Y CUATRO EUROS con OCHO CÉNTIMOS

1BAL16	ud	Base de aluminio para empotrar balizas	649,75

Suministro e instalación de base de aluminio para empotrar balizas, realización de taladro y colocación con mortero, totalmente colocada

SEISCIENTOS CUARENTA Y NUEVE EUROS con SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS

1BAL17	ud	Baliza de LED alimentación por inducción	425,20

Suministro e instalación en asfalto de baliza luminosa de LED con estanqueidad IP 68, alimentación eléctrica por inducción, con base de suministro de campo de inducción, conectada, incluida perforación para su alojamiento, totalmente terminada y sellada con resina tipo Epoxi

CUATROCIENTOS VEINTICINCO EUROS con VEINTE CÉNTIMOS

1BAL18	m	Regata en asfalto para cable de inducción	22,11

Regata en firme de carretera de 0,05 x 0,03 m para paso de cable de alimentación y conexión de balizas con limpieza y secado de regata para alojamiento de cable y reposición del firme

VEINTIDÓS EUROS con ONCE CÉNTIMOS

1BAL19	m	Conductor de cable de inducción	5,05

Suministro e instalación de cable de inducción para alimentación de energía y conexión entre elementos de baliza, de continuidad de potencia y hasta terminación a generador de potencia en extremos

CINCO EUROS con CINCO CÉNTIMOS

1BAL20	ud	Equipo condensador de potencia	385,17

Suministro e instalación de equipo condensador para inducción y continuidad de potencia

TRESCIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS con

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		DIECISIETE CÉNTIMOS	
1BAL21	ud	**Transformador AC/DC 24 V**	456,21
		Transformador de suministro de energía eléctrica desde equipo de baliza a armario para equipo de conversión	
		CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS con VEINTIÚN CÉNTIMOS	
1BAL22	ud	**Armario para equipos de generación de potencia**	5.812,74
		Suministro e instalación de armario para alojamiento de equipos de generación de potencia para corriente por inducción, totalmente instalado, cableado y conectado a bornes de equipo	
		CINCO MIL OCHOCIENTOS DOCE EUROS con SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1BAL23	ud	**Fuente de alimentación inductancia**	1.075,79
		Suministro e instalación de grupo electrógeno para redundancia de suministro de energía a balizas desde cabecera y final	
		MIL SETENTA Y CINCO EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1BAL24	ud	**Baliza H-75 retrorreflectante**	54,49
		Suministro y colocación de baliza tipo H-75 con franjas retrorreflectantes.	
		CINCUENTA Y CUATRO EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1BAL25	ud	**Baliza H-50 retrorreflectante**	48,57
		Suministro y colocación de baliza tipo H-50 flexible reemplazable con franjas retrorreflactantes	
		CUARENTA Y OCHO EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1BAL26	ud	**Baliza resistente a impactos y flexible**	87,30
		Suministro y colocación de baliza cilíndrica con bandas retrorreflectantes totalmente resistente a impactos y flexible.	
		OCHENTA Y SIETE EUROS con TREINTA CÉNTIMOS	
1BAL27	ud	**Captafaro a una cara**	9,00
		Suministro y colocación de captafaro para pavimento tipo "ojo de gato" a una cara.	
		NUEVE EUROS	
1BAL28	ud	**Captafaro a doble cara**	9,13
		Suministro y colocación de captafaro para pavimento tipo "ojo de gato" a doble cara.	
		NUEVE EUROS con TRECE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1BAL29	ud	Cono tipo DGT	14,27
		Suministro y colocación de cono tipo DGT de 530 mm de altura, retrorreflectante, naranja, en dos piezas (base y cuerpo) separadas.	
		CATORCE EUROS con VEINTISIETE CÉNTIMOS	
1BAL30	ud	Elemento separador de carril	57,00
		Suministro y colocación de elemento separador de carril tipo D-91 compuesto de dos piezas: base trapezoidal de caucho y delineador rectangular de altura de 91 cm retrorreflectante en ambas caras.	
		CINCUENTA Y SIETE EUROS	
1BAL31	ud	Elemento separador vial asimétrico	65,39
		Suministro y colocación de elemento de separación de vial asimétrico de caucho o similar, para carril-bici o similar asimétrico de altura 12 cm +/- 2 cm y 20 cm +/- 5 cm de ancho con elementos retrorreflectantes y anclajes.	
		SESENTA Y CINCO EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
1BAL32	ud	Elemento separador vial simétrico	140,07
		Suministro y colocación de vial modular simétrico amarillo con agujero para alojamiento de pilona flexible (módilo central y extremos).	
		CIENTO CUARENTA EUROS con SIETE CÉNTIMOS	
1BAL33	ud	Elemento separador vial tipo botón	27,09
		suministro y colocación de elemento separador de vial de cuacho tipo botón de distintos colores de altura 30-40 mm y diámetro entre 170 y 200 mm.	
		VEINTISIETE EUROS con NUEVE CÉNTIMOS	
1BAL34	ud	Pilona flexible	135,91
		Suministro y colocación de pilona flexible de alta resistencia con elementos retrorreflectantes de altura 1000 mm.	
		CIENTO TREINTA Y CINCO EUROS con NOVENTA Y UN CÉNTIMOS	
1BAL35	ud	Baliza detectora para condiciones de niebla	795,67
		Suministro y colocación de baliza detectora y avisadora de presencia de vehículos para condiciones de niebla, incluso placa de leds tropicalizados, sensores de detección por radar y micro, fuente, placa de comunicaciones y magnetotérmico.	
		SETECIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1BAL36	ud	Controlador de balizas detectoras para condiciones de niebla	1.500,90
		Suministro e instalación de controlador para línea de balizas detectoras para condiciones de niebla	
		MIL QUINIENTOS EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1BAL37	ud	Repetidor para balizas detectoras para condiciones de niebla	500,89

Suministro e instalación de repetidor para cada km de línea de balizas, totalmente montado e instalado dentro de la carcasa de una baliza.

QUINIENTOS EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

1BAL38P	ud	Divisor flexible de carril	34,30

Suministro e instalación de hito flexible de plástico ABS pisable y de resistencia >15 toneladas, de 280-300 mm de altura y base 200-230 mm de base, color amarillo, con 2 bandas de retrorreflectancia, fijado sobre la calzada, totalmente resistente a impactos y flexible. Cumple EN 1463. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TREINTA Y CUATRO EUROS con TREINTA CÉNTIMOS

1BAL39P	ud	Captafaros LED a una cara	45,90

Suministro y colocación de captafaro para pavimento tipo "ojo de gato" a una cara con 2 pilotos LED y catadióptrico acrílico, alimentado mediante placa fotovoltaica y con batería, carcasa fabricada en acero o similar, con superficie especial para mejor fijación a pavimento. Cumple norma UNE-EN 1463 vigente, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CUARENTA Y CINCO EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS

1BAL40P	ud	Capatadaros LED a doble cara	46,96

Suministro y colocación de captafaro para pavimento tipo "ojo de gato" a doble cara con 2 pilotos LED por cara y catadióptrico acrílico en ambas caras, alimentado mediante placa fotovoltaica y con batería, carcasa fabricada en acero o similar, con superficie especial para mejor fijación a pavimento. Cumple norma UNE-EN 1463 vigente, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CUARENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS

1BAL41N	ud	Caja con protecciones de balizas, para instalar en arquetas	53,53

Suministro y colocación de Caja con protecciones de balizas, para instalar en arquetas, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CINCUENTA Y TRES EUROS con CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
VAR		**VARIOS**	
1VAR01	**m**	**Espira para lazo detector electromagnetico**	**21,53**
		Espira para lazo detector electromagnético, incluso corte de regata en pavimento y recubrimiento con resina epoxi.	
		VEINTIÚN EUROS con CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS	
1VAR02	**m**	**Conduccion grapada 2 tubos de acero galvanizado D=42mm**	**25,57**
		Conduccion de 2 tubos de acero galvanizado de 42 mm de diametro, grapado a paramento	
		VEINTICINCO EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
1VAR03	**m3**	**Demolicion de hormigon y transporte de residuos a vertedero**	**84,52**
		Demolicion de hormigon incluso limpieza, retirada, carga y transporte a vertedero o gestor autorizado de productos sobrantes, incluso tasas de gestión.	
		OCHENTA Y CUATRO EUROS con CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1VAR04	**m2**	**Desbroce y limpieza del terreno y transporte de residuos a vertedero**	**9,44**
		Desbroce y limpieza de terreno en general para ejecución de canalización, incluso retirada de restos a vertedero o gestor autorizado de productos sobrantes, incluso tasas de gestión.	
		NUEVE EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
1VAR05	**ud**	**Caseta prefabricada de hormigon armado de 4,3 x 2,25 m**	**13.249,42**
		Caseta prefabricada de hormigón armado de 4,3x2,25 m., incluso puerta de seguridad, instalación eléctrica, suelo técnico, acometidas, cimentación y solera de hormigón. Totalmente instalada.	
		TRECE MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS	
1VAR06	**m**	**Rotura y reposicion de bordillo**	**25,09**
		Demolición de bordillo existente y reposición del mismo mediante suministro y colocación de bordillo sobre base de hormigón HNE-15 de 20 cm de espesor y rejuntado con mortero, incluso limpieza y retirada de restos a vertedero.	
		VEINTICINCO EUROS con NUEVE CÉNTIMOS	
1VAR07	**ud**	**Conduccion grapada 2 tubos de acero galv. D=42mm con maquina elevadora**	**33,71**
		Conduccion de 2 tubos de acero galvanizado de 42 m de diámetro, grapados a paramento, con maquina elevadora	
		TREINTA Y TRES EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1VAR08	ud	Elemento reductor de velocidad de 35x50x3 cm	74,90

Suministro y colocación de elemento reductor de velocidad de caucho con relieves antideslizantes y láminas retrorreflectantes de tamaño 35x50x3 cm.

SETENTA Y CUATRO EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS

1VAR09	ud	Elemento reductor de velocidad de 80x50x5 cm	114,45

Suministro y colocación de elemento reductor de velocidad de caucho con relieves antideslizantes y láminas retrorreflectantes de tamaño 80x50x5 cm.

CIENTO CATORCE EUROS con CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS

1VAR10	ud	Elemento reductor de velocidad de 60x50x3 cm	85,50

Suministro y colocación de elemento reductor de velocidad de caucho con relieves antideslizantes y láminas retrorreflectantes de tamaño 60x50x3 cm.

OCHENTA Y CINCO EUROS con CINCUENTA CÉNTIMOS

1VAR11	ud	Elemento reductor de velocidad de 50x50x5 cm	90,81

Suministro y colocación de elemento reductor de velocidad de caucho con relieves antideslizantes y láminas retrorreflectantes de tamaño 50x50x5 cm.

NOVENTA EUROS con OCHENTA Y UN CÉNTIMOS

1VAR12	ud	Elemento reductor de velocidad tipo cojín berlinés	1.234,84

Suministro y colocación de elemento reductor de velocidad tipo cojín berlinés de altura entre 60 y 90 mm. Set de 2 x 4 piezas de 1'80 x 3 m, incluido anclajes y separadores

MIL DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

1VAR13N	m	Reparación de albañilería de NCA	221,37

Reparación de albañilería de NCA, incluyendo , sellado de agujeros o grietas, apertura y tapado de rozas o agujeros en paramentos tanto en horizontales como verticales, reparación de pasamuros, fijación de soportes, colocación y recibido de cajas para elementos empotrados, huecos de paso de instalaciones. Incluso limpieza y retirada de escombros a pie de carga con transporte a vertedero.

DOSCIENTOS VEINTIÚN EUROS con TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS

1VAR14N	ud	Equipo guías sonoras, longitud menor de 10km	2.500,00

Desplazamiento de equipo necesario para la ejeccución de guías sonoras fresadas o extrusionadas en caso de que la longitud total de la actuación sea menor de 10km p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados. Incluye gastos generales y beneficio industrial.

DOS MIL QUINIENTOS EUROS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
1VAR15N	pa	Desplazamiento maquinaria ejecución señalización horizontal	630,00

Desplazamiento maquinaria ejecución señalización horizontal a zona de trabajos.

SEISCIENTOS TREINTA EUROS

1VAR16N	pa	Desplazamiento maquinaria colocación de biondas	700,00

Desplazamiento maquinaria colocación de biondas a zona de trabajos.

SETECIENTOS EUROS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2		**INSTALACIONES**	
ENE		**CABLES DE ENERGÍA**	
2ENE01	**m**	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x16 mm2**	**2,98**
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x16 mm2.	
		DOS EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ENE02	**m**	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x25 mm2**	**3,99**
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x25 mm2.	
		TRES EUROS con NOVENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ENE03	**m**	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x35 mm2**	**4,62**
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x35 mm2.	
		CUATRO EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ENE04	**m**	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x10 mm2**	**5,76**
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x10 mm2.	
		CINCO EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ENE05	**m**	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x16 mm2**	**8,19**
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x16 mm2.	
		OCHO EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS	
2ENE06	**m**	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x25 mm2**	**11,97**
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x25 mm2.	
		ONCE EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ENE07	m	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x35 mm2**	16,60
		Ml. Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 4x35 mm2.	
		DIECISÉIS EUROS con SESENTA CÉNTIMOS	
2ENE08	m	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x25 mm2**	2,90
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x25 mm2.	
		DOS EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	
2ENE09	m	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x35 mm2**	3,57
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x35 mm2.	
		TRES EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2ENE10	m	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x50 mm2**	6,18
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x50 mm2.	
		SEIS EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	
2ENE11	m	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x70 mm2**	8,61
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x70 mm2.	
		OCHO EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS	
2ENE12	m	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x95 mm2**	11,97
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x95 mm2.	
		ONCE EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2ENE13	m	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x120 mm2**	14,08
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x120 mm2.	
		CATORCE EUROS con OCHO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ENE14	**m**	**Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x185 mm2**	**18,70**
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFAV de 1x185 mm2.	
		DIECIOCHO EUROS con SETENTA CÉNTIMOS	
2ENE15	**m**	**Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV 3x2.5 mm2**	**0,80**
		Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV con aislamiento de polietileno reticulado (XLPE) y cubierta de PVC de sección 3x2.5 mm2	
		CERO EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
2ENE16	**m**	**Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV 2x6 mm2**	**1,30**
		Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV con aislamiento de polietileno reticulado (XLPE) y cubierta de PVC de sección 2x6 mm2	
		UN EUROS con TREINTA CÉNTIMOS	
2ENE17	**m**	**Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV 2x10 mm2**	**2,06**
		Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV con aislamiento de polietileno reticulado (XLPE) y cubierta de PVC de sección 2x10 mm2	
		DOS EUROS con SEIS CÉNTIMOS	
2ENE18	**m**	**Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV 4x2.5 mm2**	**1,16**
		Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV con aislamiento de polietileno reticulado (XLPE) y cubierta de PVC de sección 4x2,5 mm2	
		UN EUROS con DIECISÉIS CÉNTIMOS	
2ENE19	**m**	**Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV 4x4 mm2**	**1,64**
		Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV con aislamiento de polietileno reticulado (XLPE) y cubierta de PVC de sección 4x4mm2	
		UN EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2ENE20	**m**	**Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV 4x6 mm2**	**2,23**
		Suministro de conductor de cobre 0,6 / 1 KV tipo RV con aislamiento de polietileno reticulado (XLPE) y cubierta de PVC de sección 4x6mm2	
		DOS EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ENE21	m	**Suministro de conductor cobre PVC 750V verde-amarillo de 6 mm2.**	0,63
		Suministro de conductor de cobre flexible (clase 5), con aislamiento de PVC y sin cubierta a 750 V, color verde-amarillo para la red de tierras de 6 mm2. de sección.	
		CERO EUROS con SESENTA Y TRES CÉNTIMOS	
2ENE22	m	**Suministro de conductor cobre PVC 750V verde-amarillo de 16 mm2.**	1,45
		Suministro de conductor de cobre flexible, con aislamiento de PVC a 750 V., color verde-amarillo para la red de tierras de 16 mm2. de sección.	
		UN EUROS con CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2ENE23	m	**Suministro de conductor cobre PVC 750V verde-amarillo de 25 mm2.**	2,48
		Suministro de conductor de cobre flexible, con aislamiento de PVC a 750 V., color verde-amarillo para la red de tierras de 25 mm2. de sección.	
		DOS EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ENE24	m	**Suministro de conductor cobre PVC 750V verde-amarillo de 35 mm2.**	3,24
		Suministro de conductor de cobre con aislamiento de PVC a 750 V., color verde-amarillo para la red de tierras de 35 mm2. de sección.	
		TRES EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS	
2ENE25	m	**Suministro de cable desnudo de cobre 1x35mm2**	7,98
		Suministro de cable desnudo de cobre 1x35mm2	
		SIETE EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ENE26	m	**Instalación de cable de hasta 20 mm2 de sección total**	0,79
		Instalación de cable de hasta 20mm2 de sección total	
		CERO EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ENE27	m	**Instalación de cable de sección total mayor de 20 mm2 y menor o igual a 35 mm2**	0,97
		Instalación de cable de sección total mayor de 20mm2 y menor o igual a 35mm2	
		CERO EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2ENE28	m	**Instalación de cable de sección total mayor de 35 mm2 y menor o igual a 50 mm2**	1,16
		Instalación de cable de sección total mayor de 35 mm2 y menor o igual a 50 mm2	
		UN EUROS con DIECISÉIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ENE29	m	Instalación de cable de más de 50 mm2 de sección	1,39
		Instalación de cable de más de 50 mm2 de sección	
		UN EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ENE30	m	Suministro de cable de energía, conductor de cobre 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x4 mm2	1,89
		Suministro de cable de energía, conductor de cobre, 0.6/1 Kv tipo RVFV de 2x4 mm2.	
		UN EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ENE31	m	Conductor de cable de inducción	5,46
		Suministro e instalación de conductor de cable de inducción.	
		CINCO EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ENE32	m	Cable de 4 x 35 mm2 aluminio (con cubierta anti roedores)	8,19
		Suministro de cable de alimentación de conductor de aluminio con sección de 4 x 35 mm2 y cubierta anti roedores, de 0'6/1 (1'2) Kv.	
		OCHO EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS	
2ENE33P	m	Cable de aluminio de 1x95 mm2	1,89
		Suministro de cable de alimentación de conductor de aluminio unipolar con sección de 1 x 95 mm2, 1 Kv. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados	
		UN EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ENE34P	m	Cable de aluminio de 1x150 mm2	2,48
		Suministro de cable de alimentación de conductor de aluminio unipolar con sección de 1 x 150 mm2, 1 Kv. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados	
		DOS EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
FO		**CABLES DE FIBRA**	
2FO01	m	Suministro de Cable 2 F.O. monomodo PESP-DR	0,73
		Suministro de cable de 2 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con SETENTA Y TRES CÉNTIMOS	
2FO02	m	Suministro de Cable 4 F.O. monomodo PESP-DR	0,75
		Suministro de cable de 4 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2FO03	m	**Suministro de Cable 6 F.O. monomodo PESP-DR**	0,78
		Suministro de cable de 6 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con SETENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2FO04	m	**Suministro de Cable 8 F.O. monomodo PESP-DR**	0,79
		Suministro de cable de 8 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2FO05	m	**Suministro de Cable 10 F.O. monomodo PESP-DR**	0,80
		Suministro de cable de 10 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
2FO06	m	**Suministro de Cable 12 F.O. monomodo PESP-DR**	0,82
		Suministro de cable de 12 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2FO07	m	**Suministro de Cable 16 F.O. monomodo PESP-DR**	0,94
		Suministro de cable de 16 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con NOVENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2FO08	m	**Suministro de Cable 20 F.O. monomodo PESP-DR**	0,99
		Suministro de cable de 20 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		CERO EUROS con NOVENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2FO09	m	**Suministro de Cable 24 F.O. monomodo PESP-DR**	1,03
		Suministro de cable de 24 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		UN EUROS con TRES CÉNTIMOS	
2FO10	m	**Suministro de Cable 30 F.O. monomodo PESP-DR**	1,09
		Suministro de cable de 30 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		UN EUROS con NUEVE CÉNTIMOS	
2FO11	m	**Suministro de Cable 32 F.O. monomodo PESP-DR**	1,12
		Suministro de cable de 32 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		UN EUROS con DOCE CÉNTIMOS	
2FO12	m	**Suministro de Cable 36 F.O. monomodo PESP-DR**	1,14
		Suministro de cable de 36 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		UN EUROS con CATORCE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2FO13	m	Suministro de Cable 48 F.O. monomodo PESP-DR	1,28
		Suministro de cable de 48 F.O. monomodo tipo PESP-DR.	
		UN EUROS con VEINTIOCHO CÉNTIMOS	
2FO15	m	Tendido de cable hasta 48 FO por superficie	0,44
		Tendido de cable hasta 48 FO por superficie	
		CERO EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2FO16	m	Tendido de cable hasta 48 FO por canalización en conducto vacio	0,66
		Tendido de cable hasta 48 FO por canalización en conducto vacio	
		CERO EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2FO17	m	Suplemento por ml de tendido de cable de FO distancias <1.000m	0,24
		Suplemento por ml de tendido de cable de FO de cualquier diámetro, para distancias inferiores a 1.000m	
		CERO EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS	
2FO18	m	Suplemento por ml de tendido de cable de FO,conducto con 2 cables o más	0,19
		Suplemento por ml de tendido de cable de FO de cualquier diámetro, en conducto ocupado por 2 cables o más	
		CERO EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS	
2FO19	m	Retirada de cable existente en canalización	0,93
		Retirada de cable existente en canalización independientemente del número de cables instalados en su interior	
		CERO EUROS con NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS	
2CUA08	m	Suministro e instalación de cable COMBI 2x4 mm2+POS (2x2x0,50) mm2 0,6/1kv	5,18
		Suministro e instalación en canalización existente, de cable de comunicaciones de de cable COMBI 2x4 mm2+POS (2x2x0,50) mm2 0,6/1kv. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.	
		CINCO EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	
CUA		**CABLES DE CUADRETES Y COAXIAL**	
2CUA01	m	Suministro e instalación cable de cuadretes 1x4x0,9, EAPSP-R	2,44
		Suministro e instalación en canalización existente, de cable de comunicaciones de 1 cuadrete tipo EAPSP-R. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.	
		DOS EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2CUA02	m	**Suministro e instalación cable de cuadretes 3x4x0,9, EAPSP-R**	3,81
		Suministro e instalación en canalización existente, de cable de comunicaciones de 3 cuadrete tipo EAPSP-R. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.	
		TRES EUROS con OCHENTA Y UN CÉNTIMOS	
2CUA03	m	**Suministro e instalación cable coaxial RG-59**	1,08
		Suministro e instalación en canalización existente, de cable coaxial RG-59. Instalado.	
		UN EUROS con OCHO CÉNTIMOS	
2CUA04	m	**Suministro e instalación cable coaxial RG-174**	1,82
		Suministro e instalación en canalización existente, de cable coaxial RG-174. Instalado.	
		UN EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2CUA05	m	**Suministro e instalación cable UTP categoría 5E PVC**	0,71
		Suministro e instalación de Cable UTP categoría 5E con cubierta de PVC	
		CERO EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS	
2CUA06	m	**Suministro e instalación cable UTP categoría 6 PVC**	0,80
		Suministro e instalación de Cable UTP categoría 6 con cubierta de PVC	
		CERO EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
2CUA07	m	**Suministro e instalación cable de Red categoría 6. 5 m**	4,19
		Suministro e instalación de Cable de Red categoría 6 . 5 m	
		CUATRO EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS	
2CUA08	m	**Suministro e instalación de cable COMBI 2x4 mm2+POS (2x2x0,50) mm2 0,6/1kv**	5,18
		Suministro e instalación en canalización existente, de cable de comunicaciones de de cable COMBI 2x4 mm2+POS (2x2x0,50) mm2 0,6/1kv. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.	
		CINCO EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	
2CUA09	m	**Suministro e instalación de Cable alimentación + señal RV-K 500V Cu 2x2,5 + 10x1 (13,2 mm)**	2,45
		Suministro e instalación en canalización existente, de Cable alimentación + señal RV-K 500V Cu 2x2,5 + 10x1 (13,2 mm) cámaras/erus/balizas. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.	
		DOS EUROS con CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2CUA10N	m	Suministro e instalación de Cable alimentación + señal RV-K 500V Cu 2x2,5 + 5x1 (11,6 mm)	1,68

Suministro e instalación en canalización existente, de Cable alimentación + señal RV-K 500V Cu 2x2,5 + 5x1 (11,6 mm) cámaras/erus/balizas. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.

UN EUROS con SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS

2CUA11N	m	Suministro e instalación de Cable de pares 6x2x0,9 erus-paneles	1,42

Suministro e instalación en canalización existente, de Cable de pares 6x2x0,9 erus-paneles. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.

UN EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS

2CUA12N	m	Suministro e instalación de Cable de pares 12x2x0,9 erus-paneles.	2,40

Suministro e instalación en canalización existente, de Cable de pares 12x2x0,9 erus-paneles. Incluye la medición previa del cable en bobina, antes del tendido del mismo.

DOS EUROS con CUARENTA CÉNTIMOS

IEL INSTALACIONES ELECTRICAS

2IEL01	ud	Empalme reaccesible en cable eléctrico hasta 2x35 mm2 de sección	65,67

Suministro e instalación de empalme reaccesible en cable eléctrico hasta 2x35 mm2 de sección

SESENTA Y CINCO EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS

2IEL02	ud	Toma de tierra (2 Picas 2,00 m)	105,27

Toma de tierra formada por dos (2) picas de acero cobrizado de 300 micras equidistantes entre ellas 5 m. Incluso linea principal de tierra formada por cable de cobre desnudo de 35 mm2 de sección y parte proporcional de grapa. Totalmente instalada, conexionada, medida y puesta en servicio.

CIENTO CINCO EUROS con VEINTISIETE CÉNTIMOS

2IEL03	ud	Toma de tierra (4 Picas 2,00 m)	235,22

Toma de tierra formada por cuatro (4) picas de acero cobrizado de 300 micras equidistantes entre ellas 5 m . Incluso linea principal de tierra formada por cable de cobre desnudo de 35 mm2 de sección y parte proporcional de grapa. Totalmente instalada, conexionada, medida y puesta en servicio.

DOSCIENTOS TREINTA Y CINCO EUROS con VEINTIDÓS CÉNTIMOS

2IEL04	ud	Toma de tierra de 5 ohmios (Placa cobre 500x500x2)	75,59

Toma de tierra de 5 Ohmios mediante placa de chapa de cobre de 500 x 500 x 2 mm, instalada y probada.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		SETENTA Y CINCO EUROS con CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2IEL05	ud	**Distribuidor de Carga Programable (DCP) 4 salidas monofasicas**	1.021,87
		Distribuidor de carga Programable (DCP), con 4 salidas monofasicas,en acometida existente, totalmente instalado.	
		MIL VEINTIÚN EUROS con OCHENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2IEL06	ud	**Reconectador Automát. Porgram. (RAP Power) 40A monofásico, bajo riesgo**	842,30
		Reconectador Automático Programable (RAP Power), monofásico de 40 A, Bajo Riesgo, en acometida existente, totalmente instalado.	
		OCHOCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS con TREINTA CÉNTIMOS	
2IEL07	ud	**Reconectador Automát. Program. (RAP Power) 40 A trifasico, bajo riesgo**	1.059,12
		Reconectador Automático Programable (RAP Power), Trifásico de 40 A, Bajo Riesgo, en acometida existente, totalmente instalado.	
		MIL CINCUENTA Y NUEVE EUROS con DOCE CÉNTIMOS	
2IEL08	ud	**Distribuidor de Carga Programable DCP mixto 2 sal. monofásicas + 2 sal. trifásicas**	1.947,75
		Distribuidor de carga Programable (DCP), mixto con 2 salidas monofasicas,y 2 salidas trifasicas,en acometida existente, totalmente instalado.	
		MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE EUROS con SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2IEL09P	ud	**Acometida Baja Tensión BT**	1.853,43
		Instalación eléctrica de baja tensión con armario de acometida eléctrica en baja con protecciones, armario medidas s/norma Cía, caja general de protecciones en línea Cía, pica de toma de tierra, incluso conexión a cable, cable desnudo de cobre 1x35mm2. Incluye toma a tierra. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS	
2IEL10P	ud	**Acometida Media Tensión MT.**	7.599,49
		Instalación eléctrica de media tensión con armario medidas s/normas Cía, caja general de protecciones en línea Cía, apoyo metálico de celosía, cruceta tipo A-4 en apoyos metálicos, transformador intemperie 25 Kva, 15 Kv, B-2, pararrayos autov. 18Kv, 10Ka, pica de toma de tierra, incluso conexión a cable y cable desnudo de cobre 1x35mm2. Incluye toma a tierra. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		SIETE MIL QUINIENTOS NOVENTA Y NUEVE EUROS con	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2IEL11	ud	**Sistema de alimentación ininterrumpida de 5000VA y 60 minutos.**	7.384,66
		Suministro e instalación de Sistema de Alimentación Ininterrumpida (SAI) de 5000VA con autonomía de 60 minutos, electrónica de control, baterías de plomo-calcio hermeticas incluso armario. Totalmente probado e instalado.	
		SIETE MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y CUATRO EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2IEL12	ud	**Sistema de energía fotovoltaico 2 paneles**	2.105,37
		Sistema de energía fotovoltaico compuesto por 2 paneles solares de 150 W, soportes, baterias 200 A-H, regulador, inversor, cables de interconexión y protecciones antivandálicas,incluyendo cimentación de hormigón para armario. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio.	
		DOS MIL CIENTO CINCO EUROS con TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2IEL13	ud	**Equipo de climatización 3200 frig/h y 6000 kcal/h.**	2.477,79
		Equipo de climatización con una potencia frigorífica de 3200 fr/h y una potencia calorífica de 6000 Kcal/h, con filtro de aspiración y conmutador de 3 velocidades para el ventilador, sin necesidad de suministro de agua. Totalmente terminada, conexionada y puesta en servicio.	
		DOS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SIETE EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2IEL14	ud	**Rejilla de protección equipo de climatización**	245,07
		Rejilla de protección de equipo de climatización, colocada	
		DOSCIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS con SIETE CÉNTIMOS	
2IEL15	ud	**Candado normalizado compañia suministradora**	24,73
		Candado normalizado de compañía suministradora, colocado.	
		VEINTICUATRO EUROS con SETENTA Y TRES CÉNTIMOS	
2IEL16	ud	**Tratamiento de pica de Tierra con Terral Líquido**	115,84
		Tratamiento de pica de tierra con Terral Líquido	
		CIENTO QUINCE EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2IEL17	ud	**Elaboración de proyecto técnico de Red Subterránea de BT**	400,01
		Elaboración de proyecto técnico de Red Subterránea de BT para su presentación a compañías eléctricas distribuidoras, correctamente visado por técnico competente.	
		CUATROCIENTOS EUROS con UN CÉNTIMOS	
2IEL18	m	**Chapa galvanizada en perfil 150 x 200 x 150**	73,50
		Suministro e instalación de chapa galvanizada en perfil 150 x 200 x 150, para protección de cable de Fibra Óptica, Cuadrete o de energía, instalada en infraestructura, instalada con máquina elevadora (sin incluir corte de carril, en el caso que fuera necesario).	
		SETENTA Y TRES EUROS con CINCUENTA CÉNTIMOS	
2IEL19	m	**Chapa galvanizada en perfil 200 x 520 x 200**	107,30
		Suministro e instalación de chapa galvanizada en perfil 200 x 520 x 200, para protección de cable de Fibra Óptica, Cuadrete o de energía, instalada en infraestructura, instalada con máquina elevadora (sin incluir corte de carril, en el caso que fuera necesario).	
		CIENTO SIETE EUROS con TREINTA CÉNTIMOS	
2IEL20	ud	**Auto válvula en acometida de MT (con tensión)**	3.713,21
		Suministro e instalación de auto vávlula de transformador en acometida de MT, realizando los trabajos con tensión.	
		TRES MIL SETECIENTOS TRECE EUROS con VEINTIÚN CÉNTIMOS	
2IEL21	ud	**Auto válvula en acometida de MT (sin tensión)**	319,71
		Suministro e instalación de auto vávlula de transformador en acometida de MT, realizando los trabajos sin tensión.	
		TRESCIENTOS DIECINUEVE EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS	
2IEL22	ud	**Base de fusibles XS en acometida MT (con tensión)**	2.941,69
		Base de fusibles XS en acometida de MT, realizando los trabajos con tensión.	
		DOS MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y UN EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2IEL23	ud	**Base de fusibles XS en acometida MT (sin tensión)**	824,06
		Suministro e instalación de base de fusibles XS en acometida de MT, realizando los trabajos sin tensión.	
		OCHOCIENTOS VEINTICUATRO EUROS con SEIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2IEL24	**ud**	**Fusibles XS en acometida MT (con tensión)**	**3.319,90**
		Suministro e instalación de fusibles XS en acometida de MT, realizando los trabajos con tensión.	
		TRES MIL TRESCIENTOS DIECINUEVE EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	
2IEL25	**ud**	**Fusibles XS en acometida MT (sin tensión)**	**1.371,97**
		Suministro e instalación de fusibles XS en acometida de MT, realizando los trabajos sin tensión.	
		MIL TRESCIENTOS SETENTA Y UN EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2IEL26	**ud**	**Luminaria proyector LED 180W**	**791,48**
		Suministro e instalación de luminaria proyector de LED de 180 W de potencia. Totalmente terminado.	
		SETECIENTOS NOVENTA Y UN EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2IEL27	**ud**	**Cartelería de seguridad en instalaciones eléctricas**	**73,42**
		Suministro e instalación de cartelería de seguridad en instalaciones eléctricas.	
		SETENTA Y TRES EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2IEL28	**ud**	**Certificación OCA de Acometida Eléctrica en MT**	**957,99**
		Revisión y certificación eléctrica en MT por compañía autorizada, incluyendo desplazamiento de sus técnicos y certificado de aptitud de la acometida.	
		NOVECIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS con NOVENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2IEL29	**ud**	**Retirada de nido de cigüeña (sin tensión)**	**2.472,11**
		Retirada de nido de cigüeña en apoyo o transformador, en acometida de MT e instalación de dispositivos antinidos (tipo paraguas), realizando los trabajos en ausencia de tensión.	
		DOS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y DOS EUROS con ONCE CÉNTIMOS	
2IEL30	**ud**	**Retirada de nido de cigüeña (con tensión)**	**4.842,04**
		Retirada de nido de cigüeña en apoyo o transformador, en acometida de MT e instalación de dispositivos antinidos (tipo paraguas), realizando los trabajos con tensión.	
		CUATRO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS con CUATRO CÉNTIMOS	
2IEL31	**ud**	**Batería de gel 12 V 250 AH**	**700,64**
		Suministro e instalación de batería de gel de 12 V y "50 AH para instalaciones fotovoltaicas.	
		SETECIENTOS EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2IEL32	m	Regata en asfalto	29,29

Regata en asfalto, completamente ejecutada incluso medios auxiliares

VEINTINUEVE EUROS con VEINTINUEVE CÉNTIMOS

2IEL34N	MI	Empalme reaccesible en cable eléctrico desde 2x35 mm2 de sección	165,38

Empalme reaccesible en cable eléctrico desde 2x35 mm2 de sección.

CIENTO SESENTA Y CINCO EUROS con TREINTA Y OCHO CÉNTIMOS

2IEL35N	ud	Sistema de alimentación ininterrumpida de 10000VA trifásico y 60 minutos	10.783,68

Suministro e instalación de Sistema de alimentación ininterrumpida On-Line, de 10 kVA de potencia,con autonomía de 60 minutos, para alimentación trifásica con salida monofásica, compuesto por rectificador de corriente y cargador de batería, baterías, inversor estático electrónico, bypass y conmutador. Incluso accesorios necesarios para su correcta instalación. Totalmente montado, conexionado y puesto en marcha por la empresa instaladora para la comprobación de su correcto funcionamiento. Totalmente probado e instalado.

DIEZ MIL SETECIENTOS OCHENTA Y TRES EUROS con SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS

2IEL36N	ud	Sistema de alimentación ininterrumpida de 15000VA trifásico y 60 minutos	14.346,96

Suministro e instalación de Sistema de alimentación ininterrumpida On-Line, de 15 kVA de potencia,con autonomía de 60 minutos, para alimentación trifásica con salida monofásica, compuesto por rectificador de corriente y cargador de batería, baterías, inversor estático electrónico, bypass y conmutador. Incluso accesorios necesarios para su correcta instalación. Totalmente montado, conexionado y puesto en marcha por la empresa instaladora para la comprobación de su correcto funcionamiento. Totalmente probado e instalado.

CATORCE MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS

2IEL37N	ud	TOMA DE CORRIENTE	32,20

TOMA DE CORRIENTE DE CALIDAD ALTA PARA INSTALACIONES EMPOTRADAS, 2 POLOS + TIERRA LATERAL, CON MECANISMO COMPLETO DE 10/16 A, 230 V, INCLUSO CAJA Y MARCO. TOTALMENTE INSTALADA, CONECTADA Y EN CORRECTO ESTADO DE FUNCIONAMIENTO, SEGÚN REGLAMENTO ELECTROTÉCNICO DE BAJA TENSIÓN 2002.

TREINTA Y DOS EUROS con VEINTE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2IEL38N	ud	INTERRUPTOR	21,59
		SUMINISTRO Y MONTAJE DE INTERRUPTOR EMPOTRADO DE CALIDAD ALTA, CON MECANISMO COMPLETO DE 10A / 250V CON TECLA Y CON MARCO, INCLUSO CAJA EMPOTRADA Y PEQUEÑO MATERIAL. TOTALMENTE INSTALADO, CONECTADO Y EN CORRECTO ESTADO DE FUNCIONAMIENTO.	
		VEINTIÚN EUROS con CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2IEL39N	ud	Interruptor diferencial bipolar de 25A	40,15
		Interruptor diferencial bipolar de 25 amperios y 0.03, 0.3 y 0.5 amperios de sensibilidad, instalado.	
		CUARENTA EUROS con QUINCE CÉNTIMOS	
2IEL40N	ud	Interruptor diferencial bipolar de 40A	40,64
		Interruptor diferencial bipolar de 40 amperios y 0.03, 0.3 y 0.5 amperios de sensibilidad, instalado.	
		CUARENTA EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2IEL41N	ud	Interruptor diferencial tetrapolar de 25A	154,64
		Interruptor diferencial tetrapolar de 25 amperios y 0.03, 0.3 y 0.5 amperios de sensibilidad, instalado.	
		CIENTO CINCUENTA Y CUATRO EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2IEL42N	ud	Interruptor diferencial tetrapolar de 40A	159,38
		Interruptor diferencial tetrapolar de 40 amperios y 0.03, 0.3 y 0.5 amperios de sensibilidad, instalado.	
		CIENTO CINCUENTA Y NUEVE EUROS con TREINTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2IEL43N	ud	INTERRUPTOR MAGNETOTÉRMICO BIPOLAR 10 A	11,66
		Interruptor automático magnetotérmico bipolar de 10 amperios, instalado.	
		ONCE EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2IEL44N	ud	INTERRUPTOR MAGNETOTÉRMICO BIPOLAR 16 A	12,69
		Interruptor automático magnetotérmico bipolar de dos polos de 16 amperios, instalado.	
		DOCE EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2IEL45N	ud	INTERRUPTOR MAGNETOTÉRMICO.BIPOLAR 25 A	12,70
		Interruptor automático magnetotérmico bipolar de 25 amperios, instalado.	
		DOCE EUROS con SETENTA CÉNTIMOS	
2IEL46N	ud	INTERRUPTOR MAGNETOTÉRMICO TETRAPOLAR 10 A	59,38
		Interruptor automático magnetotérmico tetrapolar de 10 amperios, instalado.	
		CINCUENTA Y NUEVE EUROS con TREINTA Y OCHO	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		CÉNTIMOS	
2IEL47N	ud	**INTERRUPTOR MAGNETOTÉRMICO TETRAPOLAR 16 A**	60,52
		Interruptor automático magnetotérmico tetrapolar de 16 amperios, instalado.	
		SESENTA EUROS con CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2IEL48N	ud	**INTERRUPTOR MAGNETOTÉRMICO TETRAPOLAR 25 A**	64,42
		Interruptor automático magnetotérmico tetrapolar de 25 amperios, instalado.	
		SESENTA Y CUATRO EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS	
ECO		**INSTALACIONES DE COMUNICACIONES**	
2ICO01	ud	**Punto de fusión de fibra óptica en empalme recto o derivación**	19,43
		Conexión de fibra óptica por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DIECINUEVE EUROS con CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS	
2ICO02	ud	**Empalme de 2 F.O. monomodo**	46,41
		Conexión de cable de 2 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CUARENTA Y SEIS EUROS con CUARENTA Y UN CÉNTIMOS	
2ICO03	ud	**Empalme de 4 F.O. monomodo**	80,46
		Conexión de cable de 4 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		OCHENTA EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ICO04	ud	**Empalme de 6 F.O. monomodo**	101,49
		Conexión de cable de 6 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO UN EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ICO05	ud	**Empalme de 8 F.O. monomodo**	124,95
		Conexión de cable de 8 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO VEINTICUATRO EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ICO06	**ud**	**Empalme de 10 F.O. monomodo**	**145,96**
		Conexión de cable de 10 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO CUARENTA Y CINCO EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ICO07	**ud**	**Empalme de 12 F.O. monomodo**	**166,96**
		Conexión de cable de 12 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO SESENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ICO08	**ud**	**Empalme de 16 F.O. monomodo**	**211,45**
		Conexión de cable de 16 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DOSCIENTOS ONCE EUROS con CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2ICO09	**ud**	**Empalme de 20 F.O. monomodo**	**253,47**
		Conexión de cable de 20 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2ICO10	**ud**	**Empalme de 24 F.O. monomodo**	**307,82**
		Conexión de cable de 24 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		TRESCIENTOS SIETE EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ICO11	**ud**	**Empalme de 36 F.O. monomodo**	**432,66**
		Conexión de cable de 36 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ICO12	**ud**	**Empalme de 48 F.O. monomodo**	**546,91**
		Conexión de cable de 48 fibras ópticas por fusión, tanto en empalme recto como en derivación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA Y UN CÉNTIMOS	
2ICO13	**ud**	**Suministro e instalación de patch-panel 36 F.O.**	**287,09**
		Suministro e instalación de patch-panel para empalme de terminación de cable de 36 FO con sistema integrado de organización y protección de empalmes de fibras. Totalmente ejecutado.Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE EUROS con NUEVE CÉNTIMOS	
2ICO14	**ud**	**Empalme de 4 FO en Patch-panel**	**80,46**
		Realización de empalme de 4 FO en Patch-panel. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		OCHENTA EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ICO15	**ud**	**Empalme de 12 FO en Patch-panel**	**166,96**
		Realización de empalme de 12 FO en Patch-panel. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO SESENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ICO16	**ud**	**Empalme de 16 FO en Patch-panel**	**204,05**
		Realización de empalme de 16 FO en Patch-panel. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DOSCIENTOS CUATRO EUROS con CINCO CÉNTIMOS	
2ICO17	**ud**	**Empalme de 20 FO en Patch-panel**	**247,31**
		Realización de empalme de 20 FO en Patch-panel. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE EUROS con TREINTA Y UN CÉNTIMOS	
2ICO18	**ud**	**Empalme de 36 FO en Patch-panel**	**414,15**
		Realización de empalme de 36 FO en Patch-panel. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CUATROCIENTOS CATORCE EUROS con QUINCE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ICO19	**ud**	**Empalme de 48 FO en Patch-panel**	**506,72**
		Realización de empalme de 48 FO en Patch-panel. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		QUINIENTOS SEIS EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ICO20	**ud**	**Caja de empalme reaccesible hasta 72 FO para cable de hasta 24 FO y hasta 3 bocas de entr./sal. cables**	**181,11**
		Suministro e instalación de caja estanca reaccesible hasta 72 FO para empalme de cable de hasta 24 F.O. con sistema integrado de organización y protección de empalmes de fibras y hasta 3 bocas de entrada/salida de cables. Totalmente ejecutada, instalada y puesta en servicio. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO OCHENTA Y UN EUROS con ONCE CÉNTIMOS	
2ICO21	**ud**	**Caja de empalme reaccesible hasta 72 FO para cable de hasta 48 FO y hasta 3 bocas de entr/sal cables**	**195,44**
		Suministro e instalación de caja reaccesible hasta 72 FO para empalme de cable de hasta 48 F.O., con sistema integrado de organización y protección de empalmes de fibras y hasta 3 bocas de entrada/salida de cables. Incluye la entrega de documentación relativa, y totalmente instalado y en servicio. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO NOVENTA Y CINCO EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2ICO22	**ud**	**Identificación de FO en empalme menor de 12 FO**	**10,80**
		Identificación de FO en empalme menor de 12 fibras. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DIEZ EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
2ICO23	**ud**	**Identificación de FO en empalme de más de 12 FO y hasta 48 FO**	**14,39**
		Identificación de FO en empalme de más de 12 FO y hasta 48 FO. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CATORCE EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ICO24	**ud**	**Preparación de Cable hasta 48 FO**	**24,84**
		Preparación de Cable hasta 48 FO. Incluye el corte, pelado y limpieza de las puntas de las fibras a unir. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		VEINTICUATRO EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ICO25	ud	Reapertura y cierre de Caja de empalme de FO	9,34
		Reapertura y cierre de caja de empalme de FO. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		NUEVE EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2ICO26	ud	Suplemento por unidad de fusión fibra a fibra con pig-tail, con suministro de pig-tail de 2,5 m	2,66
		Suplemento por unidad de fusión fibra a fibra con pig-tail, con suministro de pig-tail simplex de 2,5 m conectorizado. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DOS EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ICO27	ud	Fusión en segregación de 1 FO	24,84
		Fusión en segregación de 1 FO. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		VEINTICUATRO EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2ICO28	ud	1 FO en sangria fusionada	38,74
		1 FO en sangria fusionada. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		TREINTA Y OCHO EUROS con SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2ICO29	ud	Termorretractil pequeño de caja de empalme	11,98
		Termorretractil pequeño de caja de empalme. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		ONCE EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ICO30	ud	Medida reflectométrica y de potencia de cada FO AB-BA en 2ª-3ª v	13,38
		Medida reflectométrica y de potencia de cada fibra óptica AB-BA en 2ª y 3ª ventana. Incluye la entrega de documentación de las mismas. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		TRECE EUROS con TREINTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ICO31	ud	Suministro e instalación de Caja de Terminación de 4 FO	105,43
		Suministro e instalación de Caja de Terminación de 4 FO con sistema integrado de organización y protección de empalmes de fibras. Equipada con 4 adaptadores + pigtails SC/APC. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25 Km.	
		CIENTO CINCO EUROS con CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ICO32	ud	Suministro e instalación de Caja de Terminación de 8 FO	135,89
		Suministro e instalación de Caja de Terminación de 8 FO con sistema integrado de organización y protección de empalmes de fibras. Equipada con 4 adaptadores + pigtails SC/APC. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO TREINTA Y CINCO EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ICO33	ud	Empalme de 2 FO en caja de terminación	46,41
		Empalme de 2 FO en caja de terminación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CUARENTA Y SEIS EUROS con CUARENTA Y UN CÉNTIMOS	
2ICO34	ud	Empalme de 4 FO en caja de terminación	80,46
		Empalme de 4 FO en caja de terminación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		OCHENTA EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
2ICO35	ud	Empalme de 8 FO en caja de terminación	124,95
		Empalme de 8 FO en caja de terminación. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO VEINTICUATRO EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2ICO36	ud	Jumper F.O. monomodo dúplex SC/SC UPC de hasta 15mts	40,62
		Suministro Jumper F.O. monomodo dúplex SC/SC UPC de hasta 15mts. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CUARENTA EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ICO37	ud	Jumper F.O. monomodo dúplex SC/LC UPC de hasta 15mts	40,62
		Suministro Jumper F.O. monomodo dúplex SC/LC UPC de hasta 15mts . Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CUARENTA EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ICO38	ud	Empalme reaccesible en cable de 1 cuadrete	189,96
		Suministro y Confección de empalme reaccesible en cable de 1 cuadrete. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CIENTO OCHENTA Y NUEVE EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ICO39	ud	Empalme termorretráctil recto en cable de 3 cuadretes.	209,10
		Suministro y Confección de Empalme termorretractil recto, en cable de 3 cuadretes, tipo XAGA-1650 o similar. Incluye las medidas para la realización de la correspondiente carta de empalme. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		DOSCIENTOS NUEVE EUROS con DIEZ CÉNTIMOS	
2ICO40	ud	Conector RJ-45	0,72
		Suministro e instalación de Conector RJ-45.Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CERO EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ICO41	ud	Capuchón RJ-45	0,44
		Suministro e instalación de Capuchón RJ-45.Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CERO EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
2ICO42	ud	Conector RG Crimper	1,24
		Suministro e instalación de Conector RG Crimper. Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		UN EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS	
2ICO43	km	Desplazamiento de pareja de empalmadores para distancia superior a 25 km	0,69
		Kilómetro de desplazamiento de pareja de empalmadores para distancias superiores a 25 km, con un tope de 300€, bajo supervisión y autorización del Director del contrato.	
		CERO EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2ICO44	ud	Etiquetado para identificación de cableado	0,72
		Etiquetado para la identificación individual de cableado	
		CERO EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ICO45N	ud	Jumper F.O. monomodo dúplex LC/LC UPC de hasta 15 mts	40,62
		Suministro Jumper F.O. monomodo dúplex LC/LC UPC de hasta 15 mts . Incluido el desplazamiento a zona de trabajos de hasta 25Km.	
		CUARENTA EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)

SOL-P SISTEMAS SOLARES FOTOVOLTAICOS

2BAT01P **ud** **Batería de 17 Ah a 12V** **117,09**

Suministro e instalación de batería con capacidad de 17 Ah a 12 V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga. La batería debe quedar totalmente montada, conexionada y puesta en servicio quedando operativa y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CIENTO DIECISIETE EUROS con NUEVE CÉNTIMOS

2BAT02P **ud** **Batería de 38 Ah a 12V** **241,60**

Suministro e instalación de batería con capacidad de 38 Ah a 12 V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga. La batería debe quedar totalmente montada, conexionada y puesta en servicio quedando operativa y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOSCIENTOS CUARENTA Y UN EUROS con SESENTA CÉNTIMOS

2BAT03P **ud** **Batería de 65 Ah a 12V** **358,02**

Suministro e instalación de batería con capacidad de 65 Ah a 12 V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga. La batería debe quedar totalmente montada, conexionada y puesta en servicio quedando operativa y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRESCIENTOS CINCUENTA Y OCHO EUROS con DOS CÉNTIMOS

2BAT04P **ud** **Batería de 150 Ah a 12V** **380,86**

Suministro e instalación de batería con capacidad de 150 Ah a 12 V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga. La batería debe quedar totalmente montada, conexionada y puesta en servicio quedando operativa y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRESCIENTOS OCHENTA EUROS con OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS

2BAT05P **ud** **Batería de 220 Ah a 24V** **1.143,15**

Suministro e instalación de batería con capacidad de 220 Ah a 24 V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga. La batería debe quedar totalmente montada, conexionada y puesta en servicio quedando operativa y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL CIENTO CUARENTA Y TRES EUROS con QUINCE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2FOT01P	ud	Sistema solar fotovoltaico de 20 Wp y capacidad de baterías de 17Ah a 12V	1.127,69

Sistema de alimentación Solar compuesto por módulos solares capaces de generar 20 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, batería con capacidad de 17 Ah a 12 V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga, regulador, incluso bastidor, caja y cableado. Todos los elementos deben contar con marcado CE y TUV cuando aplique. El sistema debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL CIENTO VEINTISIETE EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

2FOT02P	ud	Sistema solar fotovoltaico de 50 Wp y capacidad de las baterías de 38 Ah a 12V	1.400,98

Sistema de alimentación Solar compuesto por módulos solares capaces de generar 50 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, batería con capacidad de 38 Ah a 12 V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descaga, regulador, incluso bastidor, caja y cableado. Todos los elementos deben contar con marcado CE y TUV cuando aplique. El sistema debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL CUATROCIENTOS EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS

2FOT03P	ud	Sistema solar fotovoltaico de 100 Wp y capacidad de las baterías de 65 Ah a 12V	1.663,50

Sistema de alimentación Solar compuesto por módulos solares capaces de generar 100 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, batería con capacidad de 65 Ah a 12V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga, regulador, incluso bastidor, caja y cableado. Todos los elementos deben contar con marcado CE y TUV cuando aplique. El sistema debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL SEISCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS con CINCUENTA CÉNTIMOS

2FOT04P	ud	Sistema solar fotovoltaico de 300 Wp y capacidad de las baterías de 300 Ah a 12V	5.161,47

Sistema de alimentación Solar compuesto por módulos solares capaces de generar 300 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, baterías con capacidad total de 300 Ah a 12V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga, regulador, incluso armario con su cimentación, estructura tipo mástil y su cimentación y cableado. Todos los elementos deben contar con marcado CE y TUV cuando aplique. El sistema debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CINCO MIL CIENTO SESENTA Y UN EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2FOT05P	ud	Sistema solar fotovoltaico de 520 Wp y capacidad de las baterías de 220 Ah a 24V	6.162,39

Sistema de alimentación Solar compuesto por módulos solares capaces de generar 520 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, batería con capacidad de 200 Ah a 24V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga, regulador, incluso armario con su cimentación, estructura tipo mástil y su cimentación y cableado. Todos los elementos deben contar con marcado CE y TUV cuando aplique. El sistema debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SEIS MIL CIENTO SESENTA Y DOS EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

2FOT06P	ud	Sistema solar fotovoltaico de 960 Wp y capacidad de las baterías de 880Ah a 24V	8.770,80

Sistema de alimentación Solar compuesto por módulos solares capaces de generar 960 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, batería de con capacidad total de 880 Ah a 24V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga, MPPT, incluso caja para baterías con detección de puerta abierta y cableado. Todos los elementos deben contar con marcado CE y TUV cuando aplique. El sistema debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

OCHO MIL SETECIENTOS SETENTA EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS

2FOT07P	ud	Sistema solar fotovoltaico de 1040 Wp y capacidad de las baterías de 1320Ah a 24V	13.159,46

Sistema de alimentación Solar compuesto por módulos solares capaces de generar 1040 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, baterías con capacidad total de 1320 Ah a 24V con descarga profunda al 50% de la carga y vida útil de al menos 750 ciclos de carga-descarga, MPPT, incluso caja para baterías con detección de puerta abierta y cableado. Todos los elementos deben contar con marcado CE y TUV cuando aplique. El sistema debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRECE MIL CIENTO CINCUENTA Y NUEVE EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2FOT08C	ud	**Sistema de alimentación autónoma para punto de control de Cinemómetro FIJO o TRAMO (4 baterías)**	2.858,93

Suministro e instalación de SISTEMA DE ALIMENTACIÓN AUTÓNOMA FOTOVOLTAICA PARA PUNTO DE CONTROL DE CINEMÓMETRO FIJO o TRAMO. compuesto por cuadro de distribución eléctrica con alimentación 12V y adaptador para postes de 108mm de diámetro,soportes,gestor de energía CAE tipo MPPT y regulador de carga, 4 baterias de 160Ah, de 12 o 24V, GEL o AGM, cartel de peligro de zona de electrificación y cables de interconexión. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y OCHO EUROS con NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS

2FOT09C	ud	**Sistema de alimentación autónoma para punto de control de Cinemómetro FIJO o TRAMO (2 baterías)**	1.946,90

Suministro e instalación de SISTEMA DE ALIMENTACIÓN AUTÓNOMA FOTOVOLTAICA PARA PUNTO DE CONTROL DE CINEMÓMETRO FIJO o TRAMO. compuesto por cuadro de distribución eléctrica con alimentación 12V y adaptador para postes de 108mm de diámetro,soportes,gestor de energía CAE tipo MPPT y regulador de carga, 2 baterias de 160Ah, de 12 o 24V, GEL o AGM, cartel de peligro de zona de electrificación y cables de interconexión. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SEIS EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS

2FOT10N	ud	**Sistema solar fotovoltaico para alimentación de PMV 1G+1A de bajo consumo con autonomía de 24 horas, instalado.**	6.910,97

Suministro e instalación sobre pórtico o banderola de un sistema completo de alimentación solar para PMV 1G+1A de arquitectura de bajo consumo para dotar de una autonomía mínima de 24 horas . El sistema completo, adecuamente dimensionado y justificado, estará formado por un mínimo 2 placas fotovoltaicas, un mínimo de 2 baterías de Gel DEEP CYCLE , maximizador de Carga MPPT, sistema de monitorización del estado y control del nivel maximo de descarga y una caja, con capacidad de hasta 4 baterías, totalmente adaptada para su instalación sobre pórtico o banderola.

SEIS MIL NOVECIENTOS DIEZ EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2FOT11N	ud	**Sistema solar fotovoltaico para alimentación de PMV 2G+1A de bajo consumo con autonomía de 24 horas, instalado.**	9.535,70

Suministro e instalación sobre pórtico o banderola de un sistema completo de alimentación solar para PMV 2G+1A de arquitectura de bajo consumo para dotar de una autonomía mínima de 24 horas . El sistema completo, adecuamente dimensionado y justificado, estará formado por un mínimo 2 placas fotovoltaicas, un mínimo de 2 baterías de Gel DEEP CYCLE , maximizador de Carga MPPT, sistema de monitorización del estado y control del nivel maximo de descarga y una caja, con capacidad de hasta 4 baterías, totalmente adaptada para su instalación sobre pórtico o banderola.

NUEVE MIL QUINIENTOS TREINTA Y CINCO EUROS con SETENTA CÉNTIMOS

2FOT12N	ud	**Sistema solar fotovoltaico para alimentación de PMV 1G+1A de bajo consumo con autonomía de 48 horas, instalado.**	9.572,82

Suministro e instalación sobre pórtico o banderola de un sistema completo de alimentación solar para PMV 2G+1A de arquitectura de bajo consumo para dotar de una autonomía mínima de 24 horas . El sistema completo, adecuamente dimensionado y justificado, estará formado por un mínimo 2 placas fotovoltaicas, un mínimo de 2 baterías de Gel DEEP CYCLE , maximizador de Carga MPPT, sistema de monitorización del estado y control del nivel maximo de descarga y una caja, con capacidad de hasta 4 baterías, totalmente adaptada para su instalación sobre pórtico o banderola.

NUEVE MIL QUINIENTOS SETENTA Y DOS EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS

2FOT13N	ud	**Sistema solar fotovoltaico para alimentación de PMV 2G+1A de bajo consumo con autonomía de 48 horas, instalado.**	12.054,39

Suministro e instalación sobre pórtico o banderola de un sistema completo de alimentación solar para PMV 1G+1A de arquitectura de bajo consumo para dotar de una autonomía mínima de 24 horas . El sistema completo, adecuamente dimensionado y justificado, estará formado por un mínimo 2 placas fotovoltaicas, un mínimo de 2 baterías de Gel DEEP CYCLE , maximizador de Carga MPPT, sistema de monitorización del estado y control del nivel maximo de descarga y una caja, con capacidad de hasta 4 baterías, totalmente adaptada para su instalación sobre pórtico o banderola.

DOCE MIL CINCUENTA Y CUATRO EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

2MOD01P	ud	**Modulo solar de 20 Wp**	98,52

Suministro e instalación de módulo solar capaz de generar 20 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, incluso cableado. El modulo debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

NOVENTA Y OCHO EUROS con CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2MOD02P	**ud**	**Modulo solar de 50 Wp**	**190,74**

Suministro e instalación de módulo solar capaz de generar 50 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, incluso cableado. El modulo debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CIENTO NOVENTA EUROS con SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

2MOD03P	**ud**	**Modulo solar de 100 Wp**	**247,33**

Suministro e instalación de módulo solar capaz de generar 100 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, incluso cableado. El modulo debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE EUROS con TREINTA Y TRES CÉNTIMOS

2MOD04P	**ud**	**Modulo solar de 150 Wp**	**261,89**

Suministro e instalación de módulo solar capaz de generar 150 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, incluso cableado. El modulo debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOSCIENTOS SESENTA Y UN EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

2MOD05P	**ud**	**Modulo solar de 260 Wp**	**371,60**

Suministro e instalación de módulo solar capaz de generar 260 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, incluso cableado. El modulo debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRESCIENTOS SETENTA Y UN EUROS con SESENTA CÉNTIMOS

2MOD06P	**ud**	**Modulo solar de 320 Wp**	**453,15**

Suministro e instalación de módulo solar capaz de generar 320 Wp con una tolerancia máxima de +/- 5%, incluso cableado. El modulo debe quedar totalmente montado, conexionado y puesto en servicio quedando operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CUATROCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con QUINCE CÉNTIMOS

2MOD07C	**ud**	**Modulo solar de 200 W, para Cinemómetro**	**243,94**

Suministro e instalación de panel solar de 200 W,para Cinemómetro, soportes y cables de interconexión. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio,incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES EUROS con NOVENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
ADE		**AREAS DE DESCANSO**	
2ADE001	**m2**	**Pintura interior**	**15,90**
		Suministro y trabajo de pintura interior	
		QUINCE EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	
2ADE002	**ud**	**Luminaria Downlight**	**87,70**
		Suministro e instalación de luminaria Downlight de 20 w	
		OCHENTA Y SIETE EUROS con SETENTA CÉNTIMOS	
2ADE003	**ud**	**Grifo monomando lavabo**	**162,12**
		Suministro e instalación de grifo monomando universal para lavabo	
		CIENTO SESENTA Y DOS EUROS con DOCE CÉNTIMOS	
2ADE004	**ud**	**Válvula y sifón lavabo**	**58,29**
		Suministro e instalación de válvula y sifón de lavabo universal	
		CINCUENTA Y OCHO EUROS con VEINTINUEVE CÉNTIMOS	
2ADE005	**ud**	**Bañera estándar**	**621,98**
		Suministro e instalación de bañera estándar de dimensiones 0,69 x 1,67 m	
		SEISCIENTOS VEINTIÚN EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ADE006	**m**	**Tubería PVC**	**16,25**
		Suministro e instalación de de tubería de PVC	
		DIECISÉIS EUROS con VEINTICINCO CÉNTIMOS	
2ADE007	**ud**	**Tapa inodoro**	**101,35**
		Suministro e instalación de tapa de inodoro de dimensiones 0,35 x 0,41 m	
		CIENTO UN EUROS con TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2ADE008	**ud**	**Frigorífico**	**507,72**
		Suministro e instalación de frigorífico de 0,55 m de ancho, 0,60 m de profundidad y 1,40 m de alto	
		QUINIENTOS SIETE EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ADE009	**ud**	**Persiana**	**522,16**
		Suministro e instalación de persiana de lamas en puerta, de dimensiones 0,88 x 2,10 m. o en ventana, de dimensiones 1,11 x 1,21 m	
		QUINIENTOS VEINTIDÓS EUROS con DIECISÉIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ADE010	ud	Grifo monomando pila	147,55
		Suministro e instalación de grifo monomando universal para pila	
			CIENTO CUARENTA Y SIETE EUROS con CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS
2ADE011	ud	Válvula y sifón lavabo pila	68,26
		Suministro e instalación de válvula y sifón de pila universal	
			SESENTA Y OCHO EUROS con VEINTISÉIS CÉNTIMOS
2ADE012	ud	Cerradura	189,84
		Suministro e instalación de cerradura tipo TESA o similar con llave y resbalón	
			CIENTO OCHENTA Y NUEVE EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS
2ADE013	ud	Lijado y barnizado bancos y mesas exterior	284,33
		Trabajo de lijado y barnizado de conjunto formado por bancos de dimensiones 0,30 x 1,79 m y mesa de dimensiones 0,60 x 1,79 m	
			DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO EUROS con TREINTA Y TRES CÉNTIMOS
2ADE014	m3	Arena relleno parque	108,07
		Suministro, instalación y alisado de arena para parque infantil	
			CIENTO OCHO EUROS con SIETE CÉNTIMOS
2ADE015	ud	Lijado y barnizado banco individuales exterior	296,77
		Trabajo de barnizado de banco tipo 1 con respaldo 1,79 x 0,34 m y asiento 1,79 x 0,34 m, o de banco tipo 2 de dimensiones 2 x 0,97 m	
			DOSCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS con SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS
2ADE016	ud	Bandera	222,57
		Bandera de 1 m de alto y 1,5 m de ancho	
			DOSCIENTOS VEINTIDÓS EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS
2ADE017	ud	Fluorescente LED	76,72
		Tubo fluorescente LED de 18 W, 1914 lum, temperatura de color 6500K, G-13	
			SETENTA Y SEIS EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ADE018	ud	Cuadro de alumbrado	1.607,32
		Cuadro de alumbrado de dimensiones 0,5 x 0,3 x 0,77 m con: mageneto trifásico de 15 A / diferencial trifásico 25 A 0,3 A / circuito con magneto de 10 A unipolar / cinco circuitos con magenetos de 16 A bipolar / tres circuitos con magnetos de 20 A bipolar / tres circuitos con magnetos de 20 A bipolar / un circuito con magneto de 15 A bipolar y reloj. Incluso sellado de tubos y ventilador para evitar condensación.	
		MIL SEISCIENTOS SIETE EUROS con TREINTA Y DOS CÉNTIMOS	
2ADE019	m2	Pintura todoterreno	19,45
		Suministro y trabajos de pintura todoterreno	
		DIECINUEVE EUROS con CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2ADE020	m2	Pintura marco puerta	20,17
		Suministro y trabajos de pintura para marcos de puertas	
		VEINTE EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS	
2ADE021	m2	Marco puerta	196,78
		Suministro e instalación de marco de metal de 0,70 x 2 m	
		CIENTO NOVENTA Y SEIS EUROS con SETENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ADE022	ud	Baldosa baño	87,65
		Suministro e instalación de baldosa color crema de dimensiones 0,20 x 0,20 m	
		OCHENTA Y SIETE EUROS con SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2ADE023	ud	Cabezal ducha	178,23
		Suministro e instalación de cabezal de ducha	
		CIENTO SETENTA Y OCHO EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS	
2ADE024	ud	Manivela puerta	107,75
		Suministro e instalación de manivela de puerta de acceso a duchas o servicios	
		CIENTO SIETE EUROS con SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
2ADE025	m2	Bovedilla techo	82,48
		Sujeción de bovedilla al techo	
		OCHENTA Y DOS EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
2ADE026	ud	Fluxor urinario	157,90
		Suministro e instalación de fluxor urinario marca Grohe o similar	
		CIENTO CINCUENTA Y SIETE EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2ADE027	ud	Pileta acero inoxidable	643,47

Suministro e instalación de pileta lavapiés de acero inoxidable y dimensiones 0,46 x 0,42 m

SEISCIENTOS CUARENTA Y TRES EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS

2ADE028	m2	Pintura exterior	19,98

Suministro e instalación de pintura exterior

DIECINUEVE EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS

2ADE029	ud	Revisión transformador	335,64

Revisión de transformador sujeto a poste

TRESCIENTOS TREINTA Y CINCO EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

2ADE030N	m2	Cesped sintético	29,05

Céped sintético de gamma stándar de una altura de hoja de 20 mm.

VEINTINUEVE EUROS con CINCO CÉNTIMOS

2ADE031N	ud	Toldo tipo monoblock	1.394,07

Toldo tipo monoblock tipo brazos Europa de 6m de línea y 2.75m de salida en lona acrílica, incluso herrajes y accesorios para colocación.

MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y CUATRO EUROS con SIETE CÉNTIMOS

VARI VARIOS

2VAR01	ud	Puertas blindadas en NCA, para sustitución de la existente	3.156,67

Suministro e instalación de juego de 2 puertas, una blindada inferior y una exterior anti vandálica, para sustitución de la puerta existente en NCA. Incluido el desmontaje de la puerta en mal estado y la reparación de los cercos. Totalmente instaladas y terminadas.

TRES MIL CIENTO CINCUENTA Y SEIS EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS

2VAR02	ud	Sellado de tejado de NCA con tela asfáltica	1.512,42

Sellado del tejado de NCA mediante tela asfáltica. Incluyendo el retirado de la parte de tela asfáltica en mal estado, en caso de que existiera, y la instalación de la nueva tela asfáltica. Totalmente instalada y terminada.

MIL QUINIENTOS DOCE EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2VAR03	**ud**	**Suministro e instalación de transformador intemperie 25 KVa**	**3.383,59**
		Suministro e instalación de transformador de aceite en poste intemperie, 25 KVa, 15 KV, totalmente instalado (sin incluir corte de carril, en caso de que fuera necesario), incluso trabajos de izado, anclado, prueba de estanqueidad, y conexión eléctrica a la red de suministro en Media Tensión del nuevo transformador, así como retirada de los sobrantes tras la instalación, limpieza, retirada y gestión de los residuos al vertedero, y suministro de pernos de anclaje a la estructura, sin incluir horas de grúa, plataforma o cualquier maquinaria de elevación.	
		TRES MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y TRES EUROS con CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2VAR04	**ud**	**Suministro pila metanol**	**9.680,89**
		Suministro de pila de metanol EFOY PRO 2400 110W SET	
		NUEVE MIL SEISCIENTOS OCHENTA EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
2VAR05	**ud**	**Cámara térmica**	**4.078,37**
		Suministro e instalación de cámara térmica. Totalemente instalada.	
		CUATRO MIL SETENTA Y OCHO EUROS con TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS	
2VAR10N	**m2**	**FALSO TECHO ESCAYOLA 60 x 60**	**37,12**
		Falso techo realizado con paneles de 60x60cm, liso acústico de 8.5 kg/m2 de peso, a base de escayola, fibra de vidrio y Perlita, con sustentación escalonda a base de perfil primario y secundario lacados, rematado perimetralmente con perfil angular y suspendido mediante tirantes roscados de varilla galvanizada de diámetro 3mm, según NTE/RTP-17.	
		TREINTA Y SIETE EUROS con DOCE CÉNTIMOS	
2VAR11N	**m2**	**SUELO TÉCNICO 60 x 60**	**81,08**
		Suelo técnico realizado con baldosas de 600x600mm y 32mm de espesor, formada por madera de alta densidad y protegida en su cara inferior por una lámina de aluminio, con cantos protegidos con PVC, desnuda, apoyadas sobre larguero de perfil rectagular abierto, con juntas de PVC, sobre soportes de acero regulables, siendo la altura total del suelo terminado de 300mm.	
		OCHENTA Y UN EUROS con OCHO CÉNTIMOS	
2VAR12N	**ud**	**EXTINTOR POLVO ABC 6 kg**	**67,79**
		Extintor de polvo químico ABC de 6 kg. con soporte, manómetro comprobable y manguera con difusor, según Norma UNE, certificado AENOR.	
		SESENTA Y SIETE EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
2VAR13N	ud	EXTINTOR CO2 6 kg.	99,34

Extintor de nieve carbónica CO2 de 6 kg. con soporte y manguera con difusor, según Norma UNE. Equipo con certificación AENOR.

NOVENTA Y NUEVE EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS

2VAR14N	ud	SEÑAL EQUIPOS CONTRA INCENDIOS PVC 297x210mm FOTOLUMINISCENTE	13,01

SUMINISTRO Y MONTAJE DE PLACA DE SEÑALIZACIÓN DE EQUIPOS CONTRA INCENDIOS, DE PVC FOTOLUMINISCENTE, CON CATEGORÍA DE FOTOLUMINISCENCIA A SEGÚN UNE 23035-4, CON PICTOGRAMA Y TEXTO SERIGRAFIADOS, DE DIMENSIONES 297x210mm, CONFORME A LAS ESPECIFICACIONES DISPUESTAS EN LA NORMA UNE 23033-1:2019. INCLUSO ELEMENTOS DE FIJACIÓN. TOTALMENTE INSTALADA SEGÚN DB SI-4 DEL CTE..

TRECE EUROS con UN CÉNTIMOS

2VAR15N	ud	Retimbrado extintor	28,47

Retimbrado extintor segun normativa vigiente, incluyendo el desmontaje y traslado a taller, retimbrado y posterior montaje del extintor en localización.

VEINTIOCHO EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3		**EQUIPAMIENTO**	
CAM		**CÁMARAS DE CCTV**	
3CAM01	**ud**	**Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 2 flujos de video H.264/MJPEG, gama básica y sistema transmisión a NCA**	**1.725,39**
		Suministro e instalación de Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 2 flujos de video H.264/MJPEG, sensor CMOS con escaneo progresivo, resolución HD (1920 x 1080), 25 ips, mínima iluminación en Color 0,05Lux y B/N 0,01Lux, con zoom óptico 10x y digital 16x, Pan de 360º endless, Tilt de -5º hasta 90º, compatible ONVIF, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, FTP, NTP, RTSP, RTP, TCP/IP, UDP, ICMP, DHCP, alimentación mediante VAC y PoE+, carcasa grado de protección IP66 y rango de temperatura -30°C a 65°C . Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, conversor a fibra óptica con módulo SFP a 100Mbps, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, conectado y preparado, totalmente terminado. En NCA conversor de medio y chasis para alojamiento de conversor. Totalmente instalada, probada y en servicio.	
		MIL SETECIENTOS VEINTICINCO EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
3CAM02	**m**	**Cable manguera de 20 hilos y coaxial para control cámara**	**19,54**
		Ud. de suministro e instalación de cable manguera de 20 hilos y coaxial para control de cámara. Totalmente terminado.	
		DIECINUEVE EUROS con CINCUENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
3CAM03	**ud**	**Cámara digital de color, CCD de 1/2" y sensibilidad 0,2lux**	**2.592,04**
		Ud. de suministro e instalación de Cámara digital de color, CCD de 1/2" y sensibilidad 0,2 lux, objetivo zoom,. Totalmente instalada, probada y en servicio.	
		DOS MIL QUINIENTOS NOVENTA Y DOS EUROS con CUATRO CÉNTIMOS	
3CAM04	**ud**	**Carcasa para cámara digital con calefactor interno e IP 66**	**569,19**
		Ud. de suministro e instalación de carcasa para cámara digital con calefactor interno y protección IP 66. Totalmente terminada.	
		QUINIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS con DIECINUEVE CÉNTIMOS	
3CAM05	**ud**	**Equipo adaptador de telemando**	**1.679,35**
		Ud. de suministro e instalación de de equipo adaptador de telemando. Totalmente terminado.	
		MIL SEISCIENTOS SETENTA Y NUEVE EUROS con TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CAM06	ud	Posicionador panorámico con preposicionamiento	1.527,05

Ud. de suministro e instalación de posicionador panorámico con preposicionamiento. Totalmente probado y terminado.

MIL QUINIENTOS VEINTISIETE EUROS con CINCO CÉNTIMOS

3CAM07	ud	Rack 19" con FA	1.653,87

Ud. de suministro e instalación de rack 19" con FA. Totalmente terminado.

MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con OCHENTA Y SIETE CÉNTIMOS

3CAM08	ud	Receptor óptico monocanal y transmisor telemando	1.284,13

Ud. de suministro e instalación de Receptor óptico en banda base para señal de vídeo y transmisor de telemando por una sola F.O., totalmente instalada, probado y en funcionamiento

MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO EUROS con TRECE CÉNTIMOS

3CAM09	ud	Receptor digital de telemando	814,24

Ud. de suministro e instalación de receptor digital de telemando. Totalmente terminado.

OCHOCIENTOS CATORCE EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS

3CAM10	ud	Receptor multicanal óptico de video	3.977,44

Ud. de suministro e instalación de Receptor de señales múltiplex a través de segunda o tercera ventana de transmisión óptica, conversión a banda base, amplificación y distribución a demoduladores.

TRES MIL NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3CAM11	ud	Transmisor multicanal óptico de video	5.386,24

Ud. de suministro e instalación de transmisor de señales múltiplex RF eléctrica a través de segunda o tercera ventana de transmisión óptica.

CINCO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS

3CAM12	ud	Trasmisor óptico monocanal y receptor telemando	1.518,43

Ud. de suministro e instalación de transmisor óptico en banda base para señal de vídeo y receptor de telemando por una sola F.O., totalmente instalada, probado y en funcionamiento.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		MIL QUINIENTOS DIECIOCHO EUROS con CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS	
3CAM13	ud	**Panel fotovoltaico 50 W**	174,94
		Ud. de suministro e instalación de panel fotovoltaico de 50 W de potencia. Totalmente terminado.	
		CIENTO SETENTA Y CUATRO EUROS con NOVENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
3CAM14	ud	**Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 3 flujos de video H.265/H.264/MJPEG, gama media y sistema transmisión a NCA**	2.308,67
		Suministro e instalación de Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 3 flujos de video H.265/H.264/MJPEG, sensor CMOS 1/2.8" con escaneo progresivo, resolución HD (1920 x 1080),25ips, distancia de Infrarrojo hasta 150 m, filtro infrarrojos noche/día, mínima iluminación en Color 0,005Lux, B/N 0,001Lux y 0 Lux con IR, con zoom óptico 32x y digital 16x, Pan de 360º endless, Tilt de -15º hasta 90º, compatible ONVIF, ISAPI y CGI, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, 802.1x, Qos, FTP, SMTP, UPnP, SNMP, DNS, DDNS, NTP, RTSP, RTCP, RTP, TCP/IP, UDP, IGMP, ICMP, DHCP, PPPoE y Bonjour, alimentación mediante VAC y Hi-PoE, carcasa grado de protección IP66 y rango de temperatura -30°C a 65°C . Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, conversor a fibra óptica con módulo SFP a 100Mbps, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, conectado y preparado, totalmente terminado. En NCA conversor de medio y chasis para alojamiento de conversor. Totalmente instalada, probada y en servicio.	
		DOS MIL TRESCIENTOS OCHO EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
3CAM15	ud	**Suministro e instalación placa conversora**	218,59
		Suministro e instalación de Placa conversor de medios fibra óptica a ethemet para envio de imagen a CGT	
		DOSCIENTOS DIECIOCHO EUROS con CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
3CAM16	ud	**Equipo de emisión de señal**	255,03
		Suministro e instalación equipo de emisión de señal ópica SFP HASTA 100 Mbps	
		DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS con TRES CÉNTIMOS	
3CAM17	ud	**Suministro e instalación Inyector POE**	186,66
		Suministro e instalación de Inyector POE para suministro de alimentación eléctrica autónoma hasta cámara	
		CIENTO OCHENTA Y SEIS EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CAM18	ud	**Suministro e Instalación armario de aluminio**	1.189,09

Suministro e instalación de armario de intemperie a pie de cámara preparado para alojamiento de baterías, fijación a pie de cámara, cableado y conexionado según Pliego de Condiciones. Instalado, probado y en servicio.

MIL CIENTO OCHENTA Y NUEVE EUROS con NUEVE CÉNTIMOS

3CAM19P	ud	**Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 2 flujos de vídeo H.264/MJPEG, gama básica aislada**	1.083,75

Suministro e instalación de Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 2 flujos de video H.264/MJPEG, sensor CMOS con escaneo progresivo, resolución HD (1920 x 1080), 25 ips, mínima iluminación en Color 0,05Lux, B/N 0,01Lux, con zoom óptico 10x y digital 16x, Pan de 360º endless, Tilt de -5º hasta 90º, compatible ONVIF, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, FTP, NTP, RTSP, RTP, TCP/IP, UDP, ICMP, DHCP, alimentación mediante VAC y PoE+, carcasa grado de protección IP66 y rango de temperatura -30°C a 65°C . Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, soporte/placa/bastidor a estructura, conectado y preparado, totalmente terminado. Totalmente instalada, probada y en servicio. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL OCHENTA Y TRES EUROS con SETENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3CAM20P	ud	**Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 2 flujos de vídeo H.264/MJPEG, gama básica y sistema transmisión a NCA**	1.725,39

Suministro e instalación de Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 2 flujos de video H.264/MJPEG, sensor CMOS con escaneo progresivo, resolución HD (1920 x 1080), 25 ips, mínima iluminación en Color 0,05Lux, B/N 0,01Lux, con zoom óptico 10x y digital 16x, Pan de 360º endless, Tilt de -5º hasta 90º, compatible ONVIF, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, FTP, NTP, RTSP, RTP, TCP/IP, UDP, ICMP, DHCP, alimentación mediante VAC y PoE+, carcasa grado de protección IP66 y rango de temperatura -30°C a 65°C . Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, conversor a fibra óptica con módulo SFP a 100Mbps, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, soporte/placa/bastidor a estructura, conectado y preparado, totalmente terminado. En NCA conversor de medio y chasis para alojamiento de conversor. Totalmente instalada, probada y en servicio. Totalmente instalada, probada y en servicio. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL SETECIENTOS VEINTICINCO EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CAM21P	ud	Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 3 flujos de vídeo H.265/H.264/MJPEG, gama media aislada	1.667,02

Suministro e instalación de Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 3 flujos de video H.265/H.264/MJPEG, sensor CMOS 1/2.8" con escaneo progresivo, resolución HD (1920 x 1080), 25 ips, distancia de infrarrojo hasta 150 m, filtro infrarrojos noche/día, mínima iluminación en Color 0,005Lux, B/N 0,001Lux y 0 Lux con IR, con zoom óptico 32x y digital 16x, Pan de 360º endless, Tilt de -15º hasta 90º, compatible ONVIF, ISAPI y CGI, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, 802.1x, Qos, FTP, SMTP, UPnP, SNMP, DNS, DDNS, NTP, RTSP, RTCP, RTP, TCP/IP, UDP, IGMP, ICMP, DHCP, PPPoE Y Bonjour, alimentación mediante VAC y Hi-PoE, carcasa grado de protección IP66 y rango de temperatura -30°C a 65°C . Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, soporte/placa/bastidor a estructura, conectado y preparado, totalmente terminado. Totalmente instalada, probada y en servicio. Totalmente instalada, probada y en servicio. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE EUROS con DOS CÉNTIMOS

3CAM22P	ud	Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 3 flujos de vídeo H.265/H.264/MJPEG, gama media y sistema transmisión a NCA	2.320,82

Suministro e instalación de Cámara DOMO PTZ de tipo IP, 3 flujos de video H.265/H.264/MJPEG, sensor CMOS 1/2.8" con escaneo progresivo, resolución HD (1920 x 1080), 25 ips, distancia de infrarrojo hasta 150 m, filtro infrarrojos noche/día, mínima iluminación en Color 0,005Lux, B/N 0,001Lux y 0 Lux con IR, con zoom óptico 32x y digital 16x, Pan de 360º endless, Tilt de -15º hasta 90º, compatible ONVIF, ISAPI y CGI, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, 802.1x, Qos, FTP, SMTP, UPnP, SNMP, DNS, DDNS, NTP, RTSP, RTCP, RTP, TCP/IP, UDP, IGMP, ICMP, DHCP, PPPoE Y Bonjour, alimentación mediante VAC y Hi-PoE, carcasa grado de protección IP66 y rango de temperatura -30°C a 65°C . Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, conversor a fibra óptica con módulo SFP a 100Mbps, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, soporte/placa/bastidor a estructura, conectado y preparado, totalmente terminado. En NCA conversor de medio y chasis para alojamiento de conversor. Totalmente instalada, probada y en servicio. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOS MIL TRESCIENTOS VEINTE EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CAM23P	ud	Cámara de videovigilancia tecnología ONVIF aislada	2.801,48

Suministro e instalación de Cámara digital de color alta gama tecnología ONVIF, CCD de 1/2" y sensibilidad 0,2 lux, objetivo zoom de alcance 8 a 120 mm. autoiris 2/3" autofoco, IP66, compatible ONVIF, ISAPI y CGI, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, 802.1x, Qos, FTP, SMTP, UPnP, SNMP, DNS, DDNS, NTP, RTSP, RTCP, RTP, TCP/IP, UDP, IGMP, ICMP, DHCP, PPPoE y Bonjour Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, soporte/placa/bastidor a estructura, conectado y preparado, totalmente terminado. Totalmente instalada, probada y en servicio... Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOS MIL OCHOCIENTOS UN EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3CAM24P	ud	Cámara de videovigilancia tecnología ONVIF y sistema transmisión a NCA	3.465,66

Suministro e instalación de Cámara digital de color alta gama tecnología ONVIF, CCD de 1/2" y sensibilidad 0,2 lux, objetivo zoom de alcance 8 a 120 mm. autoiris 2/3" autofoco, IP66, compatible ONVIF, ISAPI y CGI, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, 802.1x, Qos, FTP, SMTP, UPnP, SNMP, DNS, DDNS, NTP, RTSP, RTCP, RTP, TCP/IP, UDP, IGMP, ICMP, DHCP, PPPoE y Bonjour. Incluyendo: Protecciones contra sobretensiones, Inyector PoE, conversor a fibra óptica con módulo SFP a 100Mbps, jumper monomodo FC/PC-ST hasta 10m, soporte/placa/bastidor a estructura, conectado y preparado, totalmente terminado. En NCA conversor de medio y chasis para alojamiento de conversor. Totalmente instalada, probada y en servicio. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRES MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CAM25P	ud	Cámara de visión artificial con visual en tiempo real y sensor térmico	7.904,39

Suministro e instalación de cámara de visión artificial con visual en tiempo real y sensor térmico, con detección múltiple de zonas de tráfico, capaz de medir flujo, velocidad, ocupación y longitud de cola, así como diferenciar tipo de vehículo y nivel de congestión del tráfico. Procesador integrado, licencia de SW para reconocimiento multicarril de 4 vías - 8 zonas de detección, radio de detección > 98%, sistema de almacenamiento sólido de al menos de 128 Gb, carcasa de protección IP68, comunicaciones 10/100/1000 Base-TX, WiFi 802-11 b/g/n y geolocalización GPS, soporte a estructura, fuente de alimentación de 48V, 24V o 12V según destino de la instalación, y protecciones eléctricas. Totalmente instalada, probada y en servicio. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados. Incluye gastos generales y beneficio industrial.

SIETE MIL NOVECIENTOS CUATRO EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

3CAM26C	Ud	Carcasa para cámara tipo Dummy para videovigilancia.	69,54

Suministro e instalación de carcasa para cámara tipo Dummy para videovigilancia y cartel zona videovigilada. Totalmente terminada, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución.

SESENTA Y NUEVE EUROS con CINCUENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3CAM27N	Ud	Carcasa BULLET de tipo IP, función dia/noche	360,12

Suministro e instalación de Cámara tipo BULLETde tipo IP, flujo de video H.264/MJPEG, resolución HD (1920 x 1080), 25 ips, mínima iluminación en Color 0,05Lux, B/N 0,01Lux, compatible ONVIF, Protocolos: IPv4/IPv6, HTTP, HTTPS, FTP, NTP, RTSP, RTP, TCP/IP, UDP, ICMP, DHCP, alimentación mediante VAC y PoE+, carcasa grado de protección IP66 y rango de temperatura -30°C a 60°C . Incluyendo:Inyector PoE, soporte/placa/bastidor a estructura, conectado y preparado, totalmente terminado. Totalmente instalada, probada y en servicio. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRESCIENTOS SESENTA EUROS con DOCE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
PMV	**PMV**		
3PMV01	**ud**	**PMV de 1G. de 32x32**	**4.407,44**

Ud. de suministro e instalación de Panel de mensaje variable formado por una zona grafica con resolución 32 x 32 y tecnología de led's full color en zona gráfica, dotado de equipamiento de control, de gestión interno y de energía según Pliego de Condiciones UNE 199051-1 y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CUATRO MIL CUATROCIENTOS SIETE EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3PMV02	**ud**	**PMV de 1G. de 32x32 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de (h=320mm)**	**18.733,21**

Suministro e instalación de Panel de mensaje variable formado por una zona grafica con resolución 32 x 32 de 1280 x 1280 mm y una zona alfanumérica formada por 3 líneas de 12 caracteres cada una, con altura de caracter 320 mm y tecnología de led's full color en zona gráfica y ámbar en zona alfanumérica, dotado de equipamiento de control, de gestión interno y de energía según Pliego de Condiciones UNE 199051-1 y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

DIECIOCHO MIL SETECIENTOS TREINTA Y TRES EUROS con VEINTIÚN CÉNTIMOS

3PMV03	**ud**	**PMV de 1G. de 32x32 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de (h=320mm) + 1G integrable**	**19.578,95**

Suministro e instalación de Panel de mensaje variable formado por una zona grafica con resolución 32 x 32 de 1280 x 1280 mm, una zona alfanumérica formada por 3 líneas de 12 caracteres cada una y una zona gráfica integrable, con altura de caracter 320 mm y tecnología de led's full color en zona gráfica y ámbar en zona alfanumérica, dotado de equipamiento de control, de gestión interno y de energía según Pliego de Condiciones UNE 199051-1 y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

DIECINUEVE MIL QUINIENTOS SETENTA Y OCHO EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3PMV04	ud	PMV de 2G. de 32 x 32 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de (h=320mm)	21.888,72

Suministro e instalación de Panel de mensaje variable formado por dos zonas gráficas con resolución 32 x 32 de 1280 x 1280 mm y una zona alfanumérica formada por 3 líneas de 12 caracteres cada una, con altura de caracter 320 mm y tecnología de led's full color en zona gráfica y ámbar en zona alfanumérica, dotado de equipamiento de control, de gestión interno y de energía según Pliego de Condiciones UNE 199051-1 y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

VEINTIÚN MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS

3PMV05	ud	PMV de 2G. de 32 x 32 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de (h=320mm) + 1G integrable	22.631,07

Suministro e instalación de Panel de mensaje variable formado por dos zonas gráficas con resolución 32 x 32 de 1280 x 1280 mm, una zona alfanumérica formada por 3 líneas de 12 caracteres cada una y una zona gráfica integrable, con altura de caracter 320 mm y tecnología de led's full color en zona gráfica y ámbar en zona alfanumérica, dotado de equipamiento de control, de gestión interno y de energía según Pliego de Condiciones PNE 199051-1 y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

VEINTIDÓS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y UN EUROS con SIETE CÉNTIMOS

3PMV06	ud	PMV de 1G. de 64 x 64 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de (h=320mm)	21.325,71

Suministro e instalación de Panel de mensaje variable formado por una zona gráfica con resolución 64 x 64 de 1280 x 1280 mm y una zona alfanumérica formada por 3 líneas de 12 caracteres cada una, con altura de caracter 320 mm y tecnología de led's full color en zona gráfica y ámbar en zona alfanumérica, dotado de equipamiento de control, de gestión interno y de energía según Pliego de Condiciones PNE 199051-1 y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

VEINTIÚN MIL TRESCIENTOS VEINTICINCO EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3PMV07	ud	PMV de 2G. de 64 x 64 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de (h=320mm)	25.282,32

Suministro e instalación de Panel de mensaje variable formado por dos zonas gráficas con resolución 64 x 64 de 1280 x 1280 mm y una zona alfanumérica formada por 3 líneas de 12 caracteres cada una, con altura de caracter 320 mm y tecnología de led's full color en zona gráfica y ámbar en zona alfanumérica, dotado de equipamiento de control, de gestión interno y de energía según Pliego de Condiciones PNE 199051-1 y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

VEINTICINCO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS con TREINTA Y DOS CÉNTIMOS

3PMV08	ud	PMV de 1 Grafico 64x64	5.550,65

Suministro e instalación de panel de señalización variable de led full matrix para señalización de trafico compuesto por una zona grafica integrable RGBY de 64x64 con protección IP 55 paso 20mm control alimentación y potencia y según protocolo DGT y gestión desde Centro de Gestión y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CINCO MIL QUINIENTOS CINCUENTA EUROS con SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3PMV09	ud	PMV de 2 gráfico RGBY 64X64 + 256x64 1Y (Tipo 2-1)	45.120,00

Ud.Suministro e instalación panel de señalización variable de led's fu" matrix con 2 zonas gráficas con una resolución mlnima de 64x64 integrables y zona alfanumerica de 256x62 constituido por led ambar y con protección IP55 paso 20 mm, control alimentacion y potencia y según protocolo DGT y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CUARENTA Y CINCO MIL CIENTO VEINTE EUROS

3PMV10	ud	PMV de 1 gráfico RGBY 64X64 + 208x64 1Y (Tipo 2-2)	38.098,00

Suministro e instalación de Panel de señalización variable de led para señalización de trafico compuesto por una zona grafica integrable RGBY de 64x64 pixels y una zona alfanumerica ambar full matrix ambar de 208x64 pixels con protección IP 55, paso 20, mm control alimentacion y potencia protocolo DGT y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

TREINTA Y OCHO MIL NOVENTA Y OCHO EUROS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3PMV11	ud	PMV de 2 gráfico RGBY 64X64 y 2 líneas de 10 caracteres de 220 mm	12.805,00

Suministro e instalación de Panel de señalización variable de led's, con 1 zona matricial con resolución mínima de 64x64 y 2 líneas de 10 caracteres de 220 mm de altura de carácter, protcolo DGT marcado CE, y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

DOCE MIL OCHOCIENTOS CINCO EUROS

3PMV12	ud	Bastidor para PMV 1 zona gráfica matricial de 320x64 píxeles (RGB o RGB Y)	5.036,57

Suministro e instalación de Bastidor para PMV 1 zona gráfica matricial de 320x64 píxeles (RGB o RGB Y). Realizado con perfiles estructurales de sección 140x100x6 y 50x30x4, así como con chapa de espesores 12 y 15 mm, todo ello en acero S275-JR, galvanizado en caliente. Con medidas aproximadas de 6900 x 2000 mm.

CINCO MIL TREINTA Y SEIS EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS

3PMV13	ud	PMV 1 zona gráfica matricial de 320x64 píxeles (RGB o RGB Y)	52.738,55

Suministro e instalación de PMV 1 zona gráfica matricial de 320x64 píxeles (RGB o RGB Y) p 20 mm, área de visualización de 6400x1280 mm. Con caja de acero de medidas exteriores aproximadas 7040x1920 mm, IP55. Protocolo DGT. y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CINCUENTA Y DOS MIL SETECIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS con CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3PMV14P	ud	Señal oculta Aspa Flecha	4.299,66

Suministro e instalación de señal oculta con pictogramas de aspa, flecha, flecha izquierda y flecha derecha compuesta por leds de color verde, rojo y ámbar, con protección IP55 , con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT, NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente. Incluso un soporte de anclaje. Y p/p de corte de carril,cableado, conexiones, tornillería, software y pruebas y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CUATRO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3PMV15P	ud	PMV- Full Matrix de 1G32x32RGBp20	2.892,76

Suministro e instalación de panel de mensaje variable de led full matrix para señalización de tráfico compuesto por una matriz de 32x32 RGB con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT,NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente. Incluso un soporte de anclaje. Y p/p de corte de carril,cableado, conexiones, tornillería, software y pruebas. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

DOS MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y DOS EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS

3PMV16P	ud	PMV- Full Matrix de 1G64x64RGBp20	6.074,26

Suministro e instalación de panel de mensaje variable de led full matrix para señalización de tráfico compuesto por una matriz de 64x64 RGB con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT, NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente. Incluso un soporte de anclaje. Y p/p de corte de carril,cableado, conexiones, tornillería, software y pruebas. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

SEIS MIL SETENTA Y CUATRO EUROS con VEINTISÉIS CÉNTIMOS

3PMV17P	ud	PMV- Full Matrix Señal de Advertencia Dinámica	24.305,95

Suministro e instalación de señal discontinua de advertencia full matrix capaz de representar simultaneamente un pictograma, al menos 2 líneas de 8 caracteres (altura de caracter mínima 200 mm) y 4 focos de al menos 120 mm de diámetro, con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT, NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente. Incluso un soporte de anclaje. Y p/p de corte de carril,cableado, conexiones, tornillería, software y pruebas. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

VEINTICUATRO MIL TRESCIENTOS CINCO EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3PMV18P	ud	PMV-Full Matrix 1G_80x112RGBp20	24.637,54

Suministro e instalación de panel de mensaje variable de led full matrix para señalización de tráfico compuesto por una matriz de 80x112 RGB con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT, NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente. Incluso dos soportes o bastidor de anclaje y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

VEINTICUATRO MIL SEISCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS con CINCUENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3PMV19P	ud	PMV-Full Matrix 1G64x64RGBYp20_192x64Yp20_Múltiples caracteres	39.080,98

Suministro e instalación de panel de mensaje variable de led full matrix para señalización de tráfico compuesto por una matriz de 64x64 RGBY y otra matriz de 192x64 Y, con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT, NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

TREINTA Y NUEVE MIL OCHENTA EUROS con NOVENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3PMV20P	ud	PMV-Full Matrix 1G256x64RGBp20	46.445,09

Suministro e instalación de panel de mensaje variable de led full matrix para señalización de tráfico compuesto una matriz de 256x64 RGB, con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT, NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO EUROS con NUEVE CÉNTIMOS

3PMV21P	ud	PMV-Full Matrix 2G64x64RGBYp20_1G192x64Yp20_Multiples Caracteres	50.714,57

Suministro e instalación de panel de mensaje variable de led full matrix para señalización de tráfico compuesto por dos matrices 64x64 RGBY situadas en los extremos y una matriz de 192x64 Y, con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT y del Centro de Gestión de Tráfico pertinente y parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CINCUENTA MIL SETECIENTOS CATORCE EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3PMV22P	ud	PMV-Full Matrix 1G320x64RGBp20	56.417,52

Suministro e instalación de panel de mensaje variable de led full matrix para señalización de tráfico compuesto una matriz de 320x64 RGB, con protección IP55 paso 20 mm, con control de alimentación y potencia según normativa en vigor, protocolo DGT, NTC-IP y del Centro de Gestión de Tráfico pertinentey parte proporcional de software básico y de gestión desde el centro de Gestión. Incluyendo soporte metálico para sustentación en pórtico o banderola.

CINCUENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS DIECISIETE EUROS con CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS

3PMV23N	ud	PMV arquitectura de bajo consumo para instal. fotovoltaica de 1G. de 64 x 64 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de h=320mm	28.463,82

Suministro e instalación de PMV con arquitectura de bajo consumo para instalación fotovoltaica de 1 zona gráfica RGB de 64x64 puntos, más zona alfanumérica de 3 líneas de 12 caracteres, altura de caracteres 320mm. Con integración en zona gráfica (capacidad de mostrar textos en la zona gráfica RGB). Alimentación 24V, comunicación Ethernet o RS-232/RS-485, protocolo DGT. Grado de protección mínimo IP55.Alto nivel de eficiencia energética con consumo máximo de 2000Wh/día , alto ciclo vida de todos los componentes del sistema, contraste del equipo 22:1 (valor EN12966 16,7:1) y muy baja reflexión frontal <700 cd/m2. Marcado CE.

VEINTIOCHO MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS

3PMV24N	ud	PMV arquitectura de bajo consumo para instal. fotovoltaica de 2G. de 64 x 64 + 1A. de 3 filas de 12 caracteres de h=320mm	33.766,32

Suministro e instalación de PMV con arquitectura de bajo consumo para instalación fotovoltaica de 2 zonas gráficas RGB de 64x64 puntos, más zona alfanumérica de 3 líneas de 12 caracteres, altura de caracteres 320mm. Con integración en zona gráfica (capacidad de mostrar textos en la zona gráfica RGB). Alimentación 24V, comunicación Ethernet o RS-232/RS-485, protocolo DGT. Grado de protección mínimo IP55.Alto nivel de eficiencia energética con consumo máximo de 2800Wh/día , alto ciclo vida de todos los componentes del sistema, contraste del equipo 22:1 (valor EN12966 16,7:1) y muy baja reflexión frontal <700 cd/m2. Marcado CE.

TREINTA Y TRES MIL SETECIENTOS SESENTA Y SEIS EUROS con TREINTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
LAM		**LECTORES AUTOMATICOS DE MATRICULAS**	
3LAM01	**ud**	**Sistema de transmisión y recepción de video**	**3.163,64**
		Suministro e instalación de sistema de transmisión y recepción de video.	
		TRES MIL CIENTO SESENTA Y TRES EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
3LAM02	**Ud**	**Equipo de reconocimiento de matrículas (ERM) multicarril y U.Control integrada**	**5.925,61**
		Suministro e instalación de Equipo de Reconocimiento de Matrículas (ERM) multicarril y control integrado compuesta por cámara CCD monocromo con sensibilidad extendida en infrarrojo, resoulución 1360x1024, iluminación por matriz de LEDs sincronizados con CCD, procesador con tecnología ETX para reconocimiento de matrículas, licencia de SW para reconocimiento multicarril 2 vías, sistema de almacenamiento 32 Gb, carcasa de protección IP67, comunicaciones 10/100 Base-TX, RS-232, soporte a estructura, fuente de alimentación 48V y protecciones eléctricas. Totalmente instalado y probado según PNE199141, incluso documentación del proyecto.	
		CINCO MIL NOVECIENTOS VEINTICINCO EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS	
3LAM03	**Ud**	**Sistema Foto Rojo multicarril**	**5.889,28**
		Suministro e instalación de Sistema Foto Rojo 2 carriles, incluyendo cámara de color de contexto 5Mpx y B/N de lectura de matrículas, unidad de control integrada , iluminación infrarroja, carcasa de protección IP67, comunicaciones 10/100/1000 Base-TX. Totalmente instalado y probado según UNE 199142-1.	
		CINCO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y NUEVE EUROS con VEINTIOCHO CÉNTIMOS	
3LAM04	**Ud**	**Sistema Foto Stop multicarril**	**5.103,08**
		Suministro e instalación de Sistema Foto Stop para el control simultáneo de hasta 2 carriles, con SW analítica de video y Captura en alejamiento y acercamiento. Totalmente instalado y probado.	
		CINCO MIL CIENTO TRES EUROS con OCHO CÉNTIMOS	
3LAM05	**Ud**	**Sistema Detección Uso Cinturón**	**7.000,65**
		Suministro e instalación de Sistema de detección de uso cinturón o uso del teléfono móvil, incluyendo cámara de color de contexto y B/N de lectura de matrículas, unidad de control integrada , iluminación infrarroja, carcasa de protección IP67, comunicaciones 10/100/1000 Base-TX. Totalmente instalado y probado.	
		SIETE MIL EUROS con SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)

SEM SEMAFOROS

3SEM01 **ud** **Columna fundición H=2.4 m** **401,35**

Columna de fundición de 2.40 m. de altura y 3 mm. de espesor. Totalmente instalada.

CUATROCIENTOS UN EUROS con TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS

3SEM02 **ud** **Columna chapa H=2.4 m** **194,20**

Columna de 2.40 m. de altura en tubo de acero galvanizado, 3.5" de diámetro y 3 mm. de espesor. Instalado.

CIENTO NOVENTA Y CUATRO EUROS con VEINTE CÉNTIMOS

3SEM03 **ud** **Báculo de chapa H=6m Brazo=3.5m** **463,83**

Suministro e instalación de báculo troncocónico de 6 m. de altura y 3.5 m de brazo, en chapa de acero de 4 mm. de espesor, galvanizado en caliente, incluso caja de conexión. Instalado y acabado, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES EUROS con OCHENTA Y TRES CÉNTIMOS

3SEM04 **ud** **Báculo de chapa H=6m Brazo=4.5m** **486,52**

Báculo troncocónico de 6 m. de altura y 4.5 m de brazo, en chapa de acero de 4 mm. de espesor, galvanizado en caliente, incluso caja de conexión. Instalado

CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS con CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS

3SEM05 **ud** **Báculo de chapa H=6m Brazo=5.5m** **503,65**

Báculo troncocónico de 6 m. de altura y 5.5 m de brazo, en chapa de acero de 4 mm. de espesor, galvanizado en caliente, incluso caja de conexión. Instalado

QUINIENTOS TRES EUROS con SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3SEM06 **ud** **Báculo de chapa H=6m Brazo=6.5m** **527,63**

Báculo troncocónico de 6 m. de altura y 6.5 m de brazo, en chapa de acero de 4 mm. de espesor, galvanizado en caliente, incluso caja de conexión. Instalado

QUINIENTOS VEINTISIETE EUROS con SESENTA Y TRES CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3SEM07	ud	Acondicionamiento de columna	28,00

Acondicionamiento de columna existente incluido sus elementos semafóricos, incluye limpieza de óptica, lentes y pintura de columna, semáforos y elementos soportes.

VEINTIOCHO EUROS

3SEM08	ud	Acondicionamiento de báculo	78,88

Acondicionamiento de báculo existente incluido sus elementos semafóricos, incluye limpieza de óptica, lentes y pintura de columna, semáforos y elementos soportes.

SETENTA Y OCHO EUROS con OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3SEM09	ud	Desmontaje de columna semafórica	131,55

Desmontaje de columna semafórica hasta 3 metros de altura y traslado a almacén D.G.T.

CIENTO TREINTA Y UN EUROS con CINCUENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3SEM10	ud	Desmontaje de báculo semafórico	225,37

Desmontaje de báculo semafórico y traslado a almacen D.G.T.

DOSCIENTOS VEINTICINCO EUROS con TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS

3SEM11	ud	Pantalla de contraste 3/200	117,97

Pantalla de contraste en fibra de vidrio para semáforo 3 focos 200mm. de diámetro. Instalado

CIENTO DIECISIETE EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS

3SEM12	ud	Pantalla de contraste 3/300/200	129,64

Pantalla de contraste en fibra de vidrio para semáforo 1 foco de 300 mm. de diámetro y 2 focos de 200 mm. de diámetro. Instalado.

CIENTO VEINTINUEVE EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3SEM13	ud	Semáforo S13/200	433,67

Semáforo de aluminio inyectado de tres focos de 200 mm. de diámetro y equipado con luces LED. Totalmente instalado y probado.

CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3SEM14	ud	Semáforo S12/200	297,33

Semáforo de aluminio inyectado de dos focos de 200 mm. de diámetro y equipado con luces LED. Totalmente instalado y probado.

DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS con TREINTA Y TRES CÉNTIMOS

3SEM15	ud	Semáforo S11/200 flecha	193,69

Semáforo de aluminio inyectado de un foco de 200 mm. de diámetro y equipado con luces LED. Totalmente instalado y probado.

CIENTO NOVENTA Y TRES EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

3SEM16	ud	Semáforo S12/200 paso peatones	304,08

Semáforo de aluminio inyectado de dos focos de 200 mm. de diámetro y equipado con luces LED para paso de peatones. Totalmente instalado y probado.

TRESCIENTOS CUATRO EUROS con OCHO CÉNTIMOS

3SEM17	ud	Semáforo S12/100	219,23

Semáforo de aluminio inyectado de dos focos de 100 mm. de diámetro y equipado con luces LED. Totalmente instalado y probado.

DOSCIENTOS DIECINUEVE EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS

3SEM18	ud	Semáforo S13/100 flecha repet.	317,04

Semáforo de aluminio inyectado de tres focos de 100 mm. de diámetro y equipado con luces LED. Totalmente instalado y probado.

TRESCIENTOS DIECISIETE EUROS con CUATRO CÉNTIMOS

3SEM19P	ud	Caja con pulsador de peatones	73,44

Suministro e instalación de pulsador de peatones con letrero "PULSE PEATON" y "ESPERE PEATON" iluminado interiormente en caja de hierro estanca. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SETENTA Y TRES EUROS con CUARENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3SEM20	ud	Semáforo S13/200/300	713,83

Semáforo de aluminio inyectado de tres focos, el rojo de 300 mm. de diámetro, el ámbar y verde de 200 mm. de diámetro y equipado con luces tipo LED. Totalmente instalado y probado.

SETECIENTOS TRECE EUROS con OCHENTA Y TRES CÉNTIMOS

3SEM21P	ud	Repetidor acústico para invidentes	188,79

Suministro e instalación de repetidor acústico para peatones productor de sonido electrónico durante fase verde, conexionado con reloj para desactivación nocturna. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CIENTO OCHENTA Y OCHO EUROS con SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

3SEM22	ud	Desmontaje de semáforo.	18,94

Desmontaje de cabeza semaforica de cualquier tipo.

DIECIOCHO EUROS con NOVENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3SEM23	ud	Equipo electrónico C.V.T.	3.213,85

Equipo electrónico C.V.T. (Control Electrónico de Travesías), funcionamiento a microprocesador y recepción de información a través de lazos magnéticos para calculo de velocidades.

TRES MIL DOSCIENTOS TRECE EUROS con OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3SEM24	ud	Regulador electrónico para paso de peatones	3.213,85

Regulador electrónico de un programa para ser accionado por peatones.

TRES MIL DOSCIENTOS TRECE EUROS con OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3SEM25	ud	Regulador electrónico para 2 grupos	2.988,95

Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 2 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.

DOS MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS con NOVENTA Y CINCO CÉNTIMOS

3SEM26	ud	Regulador electrónico para 4 grupos	3.187,80

Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 4 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		TRES MIL CIENTO OCHENTA Y SIETE EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
3SEM27P	ud	Regulador electrónico para 6 grupos	3.386,64
		Suministro e instalación de regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 6 grupos semafóricos. Totalmente instalado, conexionado, programado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		TRES MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS con SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
3SEM28	ud	Regulador electrónico para 8 grupos	3.585,49
		Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 8 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.	
		TRES MIL QUINIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
3SEM29	ud	Regulador electrónico para 10 grupos	3.898,52
		Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 10 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.	
		TRES MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y OCHO EUROS con CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS	
3SEM30	ud	Regulador electrónico para 12 grupos	4.361,84
		Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 12 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.	
		CUATRO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y UN EUROS con OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
3SEM31	ud	Regulador electrónico para 14 grupos	4.560,69
		Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 14 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.	
		CUATRO MIL QUINIENTOS SESENTA EUROS con SESENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3SEM32	ud	**Regulador electrónico para 16 grupos**	4.759,53
		Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 16 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.	
		CUATRO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y NUEVE EUROS con CINCUENTA Y TRES CÉNTIMOS	
3SEM33	ud	**Regulador electrónico para 20 grupos**	4.890,92
		Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 20 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.	
		CUATRO MIL OCHOCIENTOS NOVENTA EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS	
3SEM34	ud	**Regulador electrónico para 24 grupos**	5.554,90
		Regulador electrónico sincronizable, coordinable y centralizable, capacidad de 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase realizado con microprocesador para 24 grupos semafóricos. Instalado, conexionado y programado.	
		CINCO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y CUATRO EUROS con NOVENTA CÉNTIMOS	
3SEM35	ud	**Central de zona para 24 reguladores**	11.030,81
		Central de zona con capacidad para 24 reguladores y 120 detectores.	
		ONCE MIL TREINTA EUROS con OCHENTA Y UN CÉNTIMOS	
3SEM36	ud	**Central de zona para 32 reguladores**	12.550,97
		Central de zona con capacidad para 32 reguladores y 256 detectores.	
		DOCE MIL QUINIENTOS CINCUENTA EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
3SEM37	ud	**Central de zona para 48 reguladores**	15.402,59
		Central de zona con capacidad para 48 reguladores y 256 detectores,	
		QUINCE MIL CUATROCIENTOS DOS EUROS con CINCUENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
3SEM38	ud	**Desmontaje de regulador o central de tráfico**	165,05
		Desmontaje de regulador o central de zona con traslado a almacen D.G.T.	
		CIENTO SESENTA Y CINCO EUROS con CINCO	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		CÉNTIMOS	
3SEM39	ud	**Caja de detectores sobre columna**	408,47
		Caja de detectores, incluso columna de sustentación. Totalmente colocada.	
		CUATROCIENTOS OCHO EUROS con CUARENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
3SEM40	ud	**Destellador electrónico intermitente doble**	157,72
		Destellador intermitente doble. Instalado.	
		CIENTO CINCUENTA Y SIETE EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS	
3SEM41	ud	**Pantalla de contraste 2/200**	105,24
		Pantalla de contraste en fibra de vidrio para semáforo 2 focos 200mm. de diámetro. Instalado	
		CIENTO CINCO EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS	
3SEM42P	ud	**Semáforo S12/200 paso peatones y repetidor acústico**	492,85
		Suministro e instalación de semáforo de aluminio inyectado de dos focos de 200 mm de diámetro y equipado con luces tipo LED para paso de peatones junto con repetidor acústico para peatones productor de sonido electrónico durante fase verde, conexionado con reloj para desactivación nocturna. Instalado. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		CUATROCIENTOS NOVENTA Y DOS EUROS con OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
3SEM43P	ud	**Semáforo con pulsador peatones y repetidor acústico**	4.780,09
		Suministro e instalación de 1 semáforo de aluminio inyectado de tres focos de diámetro 200 mm. de diámetro y equipado con luces tipo LED, 2 semáforos de aluminio inyectado de dos focos de 200 mm de diámetro y equipado con luces tipo LED para paso de peatones, junto con 2 repetidores acústicos para peatones productor de sonido electrónico durante fase verde, conexionado con reloj para desactivación nocturna, con 2 pulsadores de peatones con letrero "PULSE PEATON" y "ESPERE PEATON" iluminado interiormente en caja de hierro estanca. Incluye regulador electrónico para paso de peatones con programa para ser accionado manualmente por peatones. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		CUATRO MIL SETECIENTOS OCHENTA EUROS con NUEVE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3SEM44P	ud	Semáforo con Control Electrónico de Travesías por velocidad	3.842,13

Suministro e instalación de 1 Semáforo de aluminio inyectado de tres focos de diámetro 200 mm. de diámetro y equipado con luces tipo LED, equipo electrónico tipo de Control Electrónico de Travesías, por velocidad, funcionamiento a microprocesador y recepción de información a través de lazos magnéticos para calculo de velocidades, con armario para equipo regulador incluido bastidor y cerradura, 1 detector doble electromagnético. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRES MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS con TRECE CÉNTIMOS

3SEM45P	ud	Semáforo con Control Electrónico de Travesías por tipo de vehículo	3.842,13

Suministro e instalción de 1 Semáforo de aluminio inyectado de tres focos de diámetro 200 mm. de diámetro y equipado con luces tipo LED, equipo electrónico tipo de Control Electrónico de Travesías, por tipo de vehículo, funcionamiento a microprocesador y recepción de información a través de lazos magnéticos para calculo de tipo de vehículo, conexionado con reloj para desactivación nocturna y armario metálico con bastidor y cerradura, 1 detector doble electromagnético. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRES MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS con TRECE CÉNTIMOS

3SEM46P	ud	Cruce semáforico de paso alternativo	4.643,21

Suministro e instalación de 2 semáforos de aluminio inyectado de tres focos de 200 mm. de diámetro y equipado con luces tipo LED, equipo electrónico regulador sincronizable de hasta 6 grupos, funcionamiento a microprocesador y recepción de información a través de lazos magnéticos para dar paso alternativo, con capacidad de al menos 8 programas con variación total del ciclo, reparto y desfase dinámicos; conexionado con reloj para desactivación nocturna y armario metálico con bastidor y cerradura, 2 detectores dobles electromagnéticos. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CUATRO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y TRES EUROS con VEINTIÚN CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)

ECAR EQUIPAMIENTO DE CARRETERA

3ANE01P ud **Estación meteorológica con Anemómetro** **8.093,74**

Suministro e instalación de estación meteorológica con anemómetro, con sensores transmisores de la velocidad y la dirección de viento, protocolo DGT, incluye sistema de adquisición de datos, tarjeta convertidor entrada sensores, protecciones de sobretensión, fuente de alimentación, interruptor, bastidor, caja grado protección IP67 y cableado. Incluye mástil 6 metros con traversa/cruceta para sujección equipos, soportes, tornillería, cimentaciones, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, con p/p de software totalmente instalada, probada y en servicio desde el Centro de Gestión. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

OCHO MIL NOVENTA Y TRES EUROS con SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3ECAR01 ud **Estación meteorológica SEVAC con detección de hielo** **32.853,74**

Ud. Suministro e instalación de Estación de Sensores de Variables Atmosféricas en carretera (SEVAC), incluyendo sensores de velocidad y dirección de viento, precipitación, temperatura, humedad relativa, visibilimetro, predicción y detección de hielo, con p/p de software totalmente instalada y probada desde el Centro de Gestión.

TREINTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3ECAR02 ud **Estación meteorológica SEVAC sin detección de hielo** **26.311,30**

Ud. Suministro e instalación de estación meterológica incluyendo sensores de velocidad y dirección de viento, precipitación, temperatura, humedad relativa, visibilimetro, con p/p de software totalmente instalada y probada desde el Centro de Gestión.

VEINTISÉIS MIL TRESCIENTOS ONCE EUROS con TREINTA CÉNTIMOS

3ECAR03P ud **Equipo multifuncional inteligente remoto (ERU), IP** **8.068,86**

Suministro e instalación de Equipo multifuncional ERU (estación remota universal), interface de comunicaciones con equipos perifericos, tarjeta de canal de datos, tarjeta expasión de comunicaciones, SAI, adaptador IP, armario exterior IP-65 instalado, conexionado y probado, parte proporcional de software básico y de gestión desde Centro de Gestión. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

OCHO MIL SESENTA Y OCHO EUROS con OCHENTA Y

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		SEIS CÉNTIMOS	
3ECAR04	ud	Estación toma de datos externa	2.159,67
		Ud. Suministro e instalación de Estación toma de datos externa	
		DOS MIL CIENTO CINCUENTA Y NUEVE EUROS con SESENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
3ECAR05	ud	Detector doble	194,63
		Ud. Suministro e instalación de Detector doble	
		CIENTO NOVENTA Y CUATRO EUROS con SESENTA Y TRES CÉNTIMOS	
3ECAR07	ud	Armario IP55 para detectores	264,88
		Ud. Suministro e instalación de Armario IP55 para detectores	
		DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS con OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS	
3ECAR08P	ud	Equipo multifuncional inteligente remoto (ERU), IP, ETD interna	12.148,61
		Suministro e instalación de Equipo multifunción ERU (Estación remota universal).Incluso ETD interna, interface de comunicaciones con equipos periféricos, tarjeta de canal de datos, tarjeta expansión de comunicaciones, SAI, Adaptador IP, armario exterior IP-65 instalado, conexionado y probado, parte proporcional de software básico y de gestión desde Centro de Gestión. La etd dispondrá de al menos 24 entradas para la detección, así mismo deberá disponer del equipamiento necesario para la gestión dichas entradas. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		DOCE MIL CIENTO CUARENTA Y OCHO EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS	
3ECAR09P	ud	Barrera automática de 1/2 cv con brazo incluido	2.772,48
		Suministro e instalción de barrera automática de 1/2 cv con brazo incluido, semáforo doble rojo y alarma visual y acústica, incluye sistema de control, incluso conexión, interfaces, tornillería, soportes y material. Estanqueidad IP 66. Totalmente instalado y probado. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		DOS MIL SETECIENTOS SETENTA Y DOS EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3ECAR10P	ud	Detector Simple	108,58

Suministro e instalación de Detector simple. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CIENTO OCHO EUROS con CINCUENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3ECAR11P	ud	Baliza detectora con carcasa y poste de hierro	953,92

Suministro e instalación de baliza detectora (incluso ópticas de led, sensores de detección vehículos, switch, fuente y placa de comunicaciones; todo según pliego), consumo máximo 22W. Instalada y probada. Incluso suministro e instalación de carcasa de hierro de 2 mm lacada, según diseño anexo, para albergar electrónica de la baliza detectora inteligente. Totalmente instalada, nivelada y colocada. Incluye el suministro e instalación de poste de hierro diámetro 80x2 mm con base 300x300x10 mm galvanizado, para sustentación de la carcasa, incluidos los pernos de anclaje. Altura libre entre nivel de cota rasante pavimento hasta inicio de la carcasa que sustenta de la menos 135cm. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3ECAR15P	ud	Sistema automático para la detección de animales en calzada	33.702,48

Sistema de señalización dinámica de cruce de fauna en carretera por detección de animales sueltos en los alrededores de la calzada para aumentar seguridad del usuario compuesto de barreras físicas y de olor, detección de animal, transmisión de la detección y sistemas de señalización. Incluye sistema de detección de cruce de fauna por barrera de infrarrojos de tramo de 300 m por sentido totalmente instalada y calibrada en ambos sentidos, vallado cinegético con postes de madera tratada y depósitos de repelente de fauna a ambos lados del sistema de detección de un total de 1.200 m por sentido incluso desbroce, aplicación de pulverización de repelente cinegético en el tramo de 2.500 m por sentido aplicado en ambos sentidos, cuatro cámaras disuasorias correctamente instaladas y señalizadas, cebreado de todos los arcenes de ambos sentidos con pintura acrílica blanca reflexiva en el tramo de detección, y dos señales por sentido de inicio de tramo mediante cartel de lamas y señal de velocidad recomendada de 70 km/h y 2 señales dinámicas de advertencia de peligro de animal en calzada. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TREINTA Y TRES MIL SETECIENTOS DOS EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3ECAR16P	ud	Estación toma de datos externa con armario	2.424,54

Suministro e instalación de Estación toma de datos externa. incluyendo armario intemperia IP55 y fijación a cimentación. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

DOS MIL CUATROCIENTOS VEINTICUATRO EUROS con CINCUENTA Y CUATRO CÉNTIMOS

3ECAR17P	ud	Estación meterorológica con Visibilímetro	16.001,18

Suministro e instalación de estación meteorológica con visibilímetro, con sensor visibilímetro, protocolo DGT, incluye sistema de adquisición de datos, tarjeta convertidor entrada sensores, protecciones de sobretensión, fuente de alimentación, interruptor, bastidor, caja grado protección IP67 y cableado. Incluye mástil 6 metros con traversa/cruceta para sujección equipos, soportes, tornillería, cimentaciones, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, con p/p de software totalmente instalada, probada y en servicio desde el Centro de Gestión. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		DIECISÉIS MIL UN EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	
ECLI		**EQUIPOS CLIMATIZADORES**	
3ECLI01	**ud**	**Equipo A/A tipo Split 2500 W incluida reja.**	**1.293,96**
		Ud. Suministro e instalación de Equipo A/A tipo Split 2500 W incluida reja. Totalmente instalado.	
		MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
3ECLI02	**ud**	**Equipo A/A tipo Split 3500 W**	**1.475,50**
		Ud. Suministro e instalación de Equipo A/A tipo Split 3500 W. Totalmente instalado.	
		MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y CINCO EUROS con CINCUENTA CÉNTIMOS	
3ECLI03	**ud**	**Equipo A/A tipo Split 6000 W**	**2.248,41**
		Ud. Suministro e instalación de Equipo A/A tipo Split 6000 W. Totalmente instalado.	
		DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO EUROS con CUARENTA Y UN CÉNTIMOS	
3ECLI04	**ud**	**Equipo A/A tipo casete 12500 W**	**3.292,76**
		Ud. Suministro e instalación de Equipo A/A tipo casete 12500 W. Totalmente instalado.	
		TRES MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y DOS EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
3ECLI05N	**ud**	**Carga de gas de sistema de refrigeración**	**151,39**
		Carga de gas de sistema de refrigeración	
		CIENTO CINCUENTA Y UN EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
3ECLI06N	**ud**	**Mantenimiento y limpieza de sistema de refrigeración**	**95,06**
		Mantenimiento y limpieza de sistema de refrigeración	
		NOVENTA Y CINCO EUROS con SEIS CÉNTIMOS	
ECOM		**EQUIPAMIENTO DE COMUNICACIONES**	
3ECOM01	**ud**	**Sistema de Gestión de red Gigabit Ethernet IP en CGT**	**24.427,18**
		Suministro e instalación de sistema de Gestión de red Gigabit Ethernet IP en CGT.	
		VEINTICUATRO MIL CUATROCIENTOS VEINTISIETE EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3ECOM02	ud	**Adaptación de software de gestión y representación gráfica, hasta 10 PMV**	2.877,56
		Ampliación de software de gestión y representación gráfica en centro de gestión existente para incorporación, así como la ampliación de hardware necesario, hasta 10 PMV.Totalmente instalado, comprobado y con suministro de programas fuentes y descripción detallada del programa.	
		DOS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE EUROS con CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
3ECOM03	ud	**Adaptación de software de gestión y representación gráfica, de 11 a 20 PMV**	4.316,34
		Ampliación de software de gestión y representación gráfica en centro de gestión existente para incorporación, así como la ampliación de hardware necesario, de 11 a 20 PMV.Totalmente instalado, comprobado y con suministro de programas fuentes y descripción detallada del programa.	
		CUATRO MIL TRESCIENTOS DIECISÉIS EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS	
3ECOM04	ud	**Adaptación de software de gestión y representación gráfica, más de 20 PMV**	5.755,13
		Ampliación de software de gestión y representación gráfica en centro de gestión existente para incorporación, así como la ampliación de hardware necesario, más de 20 PMV.Totalmente instalado, comprobado y con suministro de programas fuentes y descripción detallada del programa.	
		CINCO MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS con TRECE CÉNTIMOS	
3ECOM05	ud	**Switch Gigabit Nivel 3 24 puertos 10/100/1000Mbps RJ-45 y 2 transceptores SFP 1000BaseZX (Nodo de acceso)**	10.925,14
		Suministro e instalación de Nodo de acceso compuesto por Gigabit Nivel 3 48 puertos 10/100/1000Mbps RJ-45 y 2 transceptores SFP 1000BaseZX, alcance 70 Kms FO, OSPFv3, hasta 1000 grupos IGPM y rutas multicast. Incluyendo configuración según Plan Directriz de Despliegue DGT.	
		DIEZ MIL NOVECIENTOS VEINTICINCO EUROS con CATORCE CÉNTIMOS	
3ECOM06	ud	**Switch Gigabit Nivel 2 16 puertos 10/100Mbps RJ-45 y 2 transceptores SFP 100BaseFX (Nodo de última milla)**	2.502,06
		Suministro e instalación de Nodo de última milla compuesto por Gigabit Nivel 2 16 puertos 10/100Mbps RJ-45 y 2 transceptores SFP 100BaseFX, con soporte de IGMP Snooping y Querier. Incluyendo configuración según Plan Directriz de Despliegue DGT.	
		DOS MIL QUINIENTOS DOS EUROS con SEIS CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3ECOM07	ud	Switch Gigabit Monomodo Nivel 2 24 puertos	2.988,87

Ud. Suministro, instalación y configuración Catalyst 2960 24 10/100+ 1 1000BT LAN Base Image para "ultima milla" en red Multiticast

DOS MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS con OCHENTA Y SIETE CÉNTIMOS

3ECOM08	ud	Switch Gigabit Monomodo Nivel 3 hasta 48 puertos	12.100,00

Ud. Switch nivel 3 Gigabit Ethemet hasta 48 puertos 10/100 Base TX RJ-45 , 4 puertos SFP 1000Base-ZX, SM, 1310 nm, 0-70 Km para gestión de datos por ethemet

DOCE MIL CIEN EUROS

3ECOM09	ud	Armario rack de 41U de altura y doble puerta	2.082,58

Ud. Anmario rack de 41U de a~ura y doble puerta, para alojar switch de gestión, totalmente instalado y cableado.

DOS MIL OCHENTA Y DOS EUROS con CINCUENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3ECOM10	ud	Obra de adaptación de equipamiento en carretera con dotación de redundancia en la distribición de datos	877,76

Obra de adaptación de equipamiento en carretera con dotación de redundancia en la distribución de datos. Incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución, totalmente instalado, probado e integrado en el Centro de Gestión de Tráfico.

OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS

3ECOM11P	ud	Repetidor de comunicaciones y tensión	355,76

Suministro e instalación de equipo replicador de tensión y comunicaciones para evitar pérdidas de energía y datos según especificaciones técnicas indicadas y protocolo control ERU según normativa AENOR. Incluye caja para exterior (IP-67) y soporte compatible con mástil. Incluye instalación a una altura de entre 3-4 metros. Conexión mediante cable a la fuente de alimentación, sea panel solar o directamente a la red con una longitud máxima de 5 metros. Incluye medios de sujeción del repetidor al báculo o farola mediante bridas de acero INOX con cierre antivandálico. Incluye beneficio industrial. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

TRESCIENTOS CINCUENTA Y CINCO EUROS con SETENTA Y SEIS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3ECOM12P	ud	Controlador de equipos	1.070,08

Suministro e instalación Controlador de equipos inteligentes con comunicación protocolo Modbus TCP/IP compatible e integrado con la ERU con protocolo DGT. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL SETENTA EUROS con OCHO CÉNTIMOS

3ECOM13P	ud	Switch Gigabit de última milla	1.358,68

Suministro e intalación de Switch 24 puertos, 2 transpectores 100M SFP LC FX 2km MMF con acceso a la gestión cloud del router, Totalmente instalado, probado y en servicio. Incluyendo la implementación cloud en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y OCHO EUROS con SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3ECOM14P	ud	Switch Gigabit nodo de conexión	9.576,58

Suministro e instalación de Switch 48 puertos y hasta 4 SFP, 2 transpectores 100M SFP LC LH 70km SMF con acceso a la gestión cloud del router. Totalmente instalado, probado y en servicio. Incluyendo la implementación cloud en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

NUEVE MIL QUINIENTOS SETENTA Y SEIS EUROS con CINCUENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3ECOM15	ud	Router Industrial 3G/4G, incluida antena tipo seta y configuración	767,97

Suministro e instalación router industrial 4G para comunicación con Centro de Gestión o CTDA, antena tipo seta rugerizada, con caja de metal con terminal de conexión a tierra, Nivel de Protección IP67 y soporte compatible con mástil. Incluye instalación a una altura de entre 3-4 metros, 2 ranuras para tarjetas SIM, capacidad de gestión y mantenimiento remoto, con p/p de configurción en campo, incluido cualquier tipo de material auxialiar necesario para su correcta ejecución. Conexión mediante cable a la fuente de alimentación, sea panel solar o directamente a la red con una longitud máxima de 5 metros. Incluye medios de sujeción del router al báculo o farola mediante bridas de acero INOX con cierre antivandálico. Totalmente montado, conexionado y puesto en servicio, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SETECIENTOS SESENTA Y SIETE EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)

CINT CRUCES INTELIGENTES

3CINT1 **ud** **Señal fija tipo LED de advertencia de 900x 1350 mm** **4.741,48**

Señal fija LED de advertencia de peligro en cruce, realizada en cajón de aluminio de 900x1350x120 mm. y sujeción al poste mediante bridas de aluminio. El poste de sujeción será de tubo de aluminio de 114 y 90 mm. de diámetro en sus partes de 2300 mm de longitud la parte inferior y 3200 mm la parte superior, respectivamente. El panel constará de la señal P-1, P1-a y P1-b, según corresponda, con el contorno reforzado en LED ámbar de alto brillo a VDC. El fondo de color amarillo luminiscente reflectante de nivel 3 y el fondo del triángulo color blanco reflectante nivel 3. Incluirá un texto "VEHICULO EN CRUCE" con LED rojos de alto brillo y 4 focos de 160mm, así como todos los elementos del sistema fotovoltaico, como son: panel solar 90 Wp-12Vdc, batería de Gel de 65AH, 12 V C100 800 ciclos según IEC 896-2, regulador de carga solar 12/24 V 6,6ª así como el cajón de aluminio para albergar la batería, el regulador de carga y el panel solar. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando

CUATRO MIL SETECIENTOS CUARENTA Y UN EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3CINT2 **ud** **Unidad de control remota** **2.582,32**

Unidad de control remota de sistema de recoleccción de Datos y receptor de señales . Comunicación mediante Radiofrecuencia a 868Hz y programario de algoritmos para la detección de vehículos, contaje, obtención de velocidades y longitudes. Preconfigurado para envío de datos por 3G y/o ethernet Incluye caja para exterior (IP-67) y soporte compatible con mástil. Incluye instalación a una altura de entre 3-4 metros. Conexión mediante cable a la fuente de alimentación, sea panel solar o directamente a la red con una longitud máxima de 5 metros. Incluye medios de sujeción del repetidor al báculo o farola mediante bridas de acero INOX con cierre antivandálico. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando

DOS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS con TREINTA Y DOS CÉNTIMOS

3CINT3 **ud** **Repetidor de señales** **1.315,02**

Repetidor de señales compuesto por una electrónica de comunicación de radiofrecuencia 868MHz y una antena compatible para comunicar con la Unidad de control remota. Incluye caja para exterior (IP-67) y soporte compatible con mástil. Incluye instalación a una altura de entre 3-4 metros. Conexión mediante cable a la fuente de alimentación, sea panel solar o directamente a la red con una longitud máxima de 5 metros. Incluye medios de sujeción del repetidor al báculo o farola mediante bridas de acero INOX con cierre antivandálico. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando

MIL TRESCIENTOS QUINCE EUROS con DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CINT4	ud	Transceptor / receptor inalámbrico radio frecuencia	496,72

Transceptor/Receptor inalámbrico Radio Frecuencia para comunicación del equipo multifuncional inteligente con las señales de LED, tensión de alimentación 10-26 Vdc, consumo 0,5w, conexión de antena SMA, frecuencia de trabajo ISM 869,5 MHz y potencia de transmisión +20dBm, con dos entradas y dos salidas, totalmente instalado y funcionando.

CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS con SETENTA Y DOS CÉNTIMOS

3CINT5	ud	Sensor inalámbrico electromagnético para detección de vehículo, contaje, medidor de velocidad y longitud	523,89

Sensor inalámbrico electromagnético detector de vehículos para instalar en el pavimento, compuesto por base de caja de PBT con fibra de vidrio de diámetro 110mm y 110mm de altura. Compatible con comunicación por radiofrecuencia a 868MHz. Tapa superior extraible de PBT con fibra de vidrio, junta X-Ring y kit de juntas planas de EPDM de sellado. Incluye colocación mediante perforación con corte húmedo de pavimento de hormigón o aglomerado, de 132mm de diámetro, hasta una profundidad máxima de 15cm, mediante perforadora con corona diamantada. Incluye p/p de limpieza, acopio, retiro y carga manual de escombros sobre camión o contenedor. Posterior instalación de sensores, fijación y nivelación del mismo con mortero de fraguado rápido clase R3 según norma UNE EN-1504 y finalmente colmatación del espacio sobrante con mortero de reparación de consistencia fluida. Incluye batería del sensor. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando

QUINIENTOS VEINTITRÉS EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

3CINT6	ud	Batería de litio para sensor inalámbrico electromagnético	95,21

Batería (ER34615HH 3.6V 38.0 Ah PN: 01.52.11) con junta tórica superior de diámetro 110mm y kit de juntas de EPDM para la reposición en un sensor inalámbrico electromagnético detector de vehículos, contaje, medidor de velocidad y longitud.

NOVENTA Y CINCO EUROS con VEINTIÚN CÉNTIMOS

3CINT7	ud	Electrónica del sensor inalámbrico electromagnético para detección de vehículo, contaje, medidor de velocidad y longitud	451,03

Electrónica de sensorización digital y analógica, con módulo de radiotransmisión a 868MHz, con tapa extraible de PBT con fibra de vidrio, diámetro 110mm para la reposición en un sensor inalámbrico para detección de vehículo, contaje, medidor de velocidad y longitud.

CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN EUROS con TRES CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CINT8	ud	Base fija de PBT para sensor inalámbrico magnético con perforación de pavimento de hormigón o aglomerado	152,71

Sustitución de base fija caja de PBT con fibra de vidrio, diámetro 110mm y 110mm de altura + tapa extraible de PBT con fibra de vidrio, diámetro 110mm con junta X-Ring superior y kit de juntas inferiores de EPDM para la sustitución en un sensor inalámbrico electromagnético. Incluye colocación mediante perforación con corte húmedo de pavimento de hormigón o aglomerado, de 132mm de diámetro, hasta una profundidad máxima de 15cm, mediante perforadora con corona diamantada. Incluye p/p de limpieza, acopio, retiro y carga manual de escombros sobre camión o contenedor. Posterior instalación de sensores, fijación y nivelación del mismo con mortero de fraguado rápido clase R3 según norma UNE EN-1504 y finalmente colmatación del espacio sobrante con mortero de reparación de consistencia fluida. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando

CIENTO CINCUENTA Y DOS EUROS con SETENTA Y UN CÉNTIMOS

CINTS-P CRUCE INTELIGENTE SENSOR

1CIM20P	ud	Cimentación 95x80x180 cm para módulo de alimentación solar	682,39

Cimentación 0,95x0,80x1,80 m. para columna de hasta 6 metros de altura para módulo solar, incluso suministro de 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, excavación, hormigón HA-25/P/20/IIa, acero en armadura B 500S, carga y transporte de sobrantes a vertedero.Totalmente instalada. Incluye excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS con TREINTA Y NUEVE CÉNTIMOS

3ACT08P	ud	Señal fija LED de advertencia dinámica con pictograma troquelado	6.434,18

Suministro e instalación de señal fija LED de advertencia dinámica con pictograma troquelado, incluye poste de sujección, sistema de anclaje a poste y cimentación, así como todos los elementos para conexión a fuente directamente o a sistema fotovoltaico. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SEIS MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3ECAR12P	ud	Sensor	505,00

Suministro e instalación de sensor para la detección de vehículo, capaz de detectar el paso o la parada de un vehículo, transmitiendo una señal al Equipo de Procesamiento de Datos (bien directamente o bien a través de un repetidor instalado en el margen de la calzada) para activar la señal de advertencia dinámica luminosa. Incluye todos los elementos y actuaciones necesarias para conseguir la conexión con el Equipo de Procesamiento de datos: corte de carril, canalizaciones, arquetas, conexionado a energía (conexión a red o sistema de energía fotovoltaica existente en las proximidades del Equipo de Procesamiento de Datos), equipo repetidor y estructuras asociadas, cuando corresponda. p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

QUINIENTOS CINCO EUROS

3ECAR13P	ud	Estación de Procesamiento de Datos	5.175,00

Suministro e Instalación de unidad de control capaz de procesar las señales recibidas desde los sensores detectores de vehículos para activar las señales de advertencia dinámica luminosa, además de permitir la comunicación con el Centro de Gestión de Tráfico. Contará al menos con capacidad de reinicio automática en caso de error en el funcionamiento (sistema Watchdog o similar). Se comunica con el Centro de Control enviando: alarmas de detección de mal funcionamiento, error en comunicación de los sensores y/o señales, conteo de detecciones, batería baja en el sistema solar fotovoltaico, fallo en el funcionamiento de alguno de los elementos del sistema (sensores, EPD o señal de advertencia dinámica luminosa). p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

CINCO MIL CIENTO SETENTA Y CINCO EUROS

PMVCM MANTENIMIENTO PMV TIPO COMUNIDAD DE MADRID

3PMVCM01	ud	PMV 1G 32x32 integrable + 1A. 2 filas de 10 caracteres 220 mm	5.748,09

Suministro de PMV de una zona gráfica de resolución 32 x 32 con una superficie gráfica de 1280 x 1280, y una zona alfanumérica de 2 filas (10 caracteres), altura de carácter de 220 mm. Según Norma Europea, marcado CE. Conexión RS232 o RS 485 o IP. Protocolo DGT, con angularidad B4 Tensión de alimentación monofásica o Trifásica.

CINCO MIL SETECIENTOS CUARENTA Y OCHO EUROS con NUEVE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3PMVCM02	ud	PMV 1G 64x64 integrable + 1A. 2 filas de 10 caracteres 220 mm	7.708,68

Suministro de PMV de una zona gráfica de resolución 64 x 64 con una superficie gráfica de 1280 x 1280, y una zona alfanumérica de 2 filas (10 caracteres), altura de carácter de 220 mm. Según Norma Europea, marcado CE. Conexión RS232 o RS 485 o IP. Protocolo DGT, con angularidad B4 Tensión de alimentación monofásica o Trifásica.

SIETE MIL SETECIENTOS OCHO EUROS con SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3PMVCM03	ud	Horquilla de acero galvanizado de 3 m para sujección de señal PMV	2.144,97

Horquilla de acero galvanizado, para sujección de señal PMV tipo Comunidad de Madrid (H=3 m), totalmente instalado incluido cualquier material auxiliar necesario para su correcta ejecución.

DOS MIL CIENTO CUARENTA Y CUATRO EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS

3PMVCM04	ud	Horquilla de aluminio de 3 m para sujección de señal PMV	4.249,48

Horquilla de aluminio para sujección de señal PMV tipo Comunidad de Madrid (H=3 m), totalmente instalado incluido cualquier material auxiliar necesario para su correcta ejecución.

CUATRO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

3PMVCM05	ud	Cimentación para PMV con una horquilla de 3 m de altura	815,99

Cimentación de 1,30 x 2,35 x 1,00 m para PMV de Horquilla de 3 m de altura. Incluido 2 tubos PVC de 110 mm de diámetro interior homologado DGT, excavacción, hormigón HA-25/P/20/IIa, pernos, placa de anclaje, acero en armadura, carga y transporte de sobrantes a vertedero. Totalmente terminada, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución.

OCHOCIENTOS QUINCE EUROS con NOVENTA Y NUEVE CÉNTIMOS

ACT SEÑAL ACTIVA

3ACT01	ud	Señal activa portátil de aviso de velocidad instantánea de altura mínima de carácter 300mm	3.251,07

Señal activa portátil de aviso de velocidad instantánea de altura mínima de carácter 300mm. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando

TRES MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y UN EUROS con SIETE CÉNTIMOS

3ACT02	ud	Señal avisadora activa de presencia de ciclistas mediante doble detector (doppler e infrarrojo)	3.696,66

Señal avisadora activa de presencia de ciclistas mediante doble detector (doppler e infrarrojo). Totalmente ejecutado, instalado y funcionando

TRES MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS con

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS	
3ACT03	ud	**Señal avisadora activa de 900x1500 de velocidad instantánea portátil con display de 400mm. de alto de carácter bicolor**	5.701,43
		Señal avisadora activa de 900x1500 de velocidad instantánea portátil con display de 400mm. de alto de carácter bicolor. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando	
		CINCO MIL SETECIENTOS UN EUROS con CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS	
3ACT04	ud	**Señal avisadora de velocidad**	3.601,57
		Señal avisadora con medición de velocidad instantánea hasta 190Km/h y pantalla monocolor, con adaptación automática a cambios de iluminación y consumo inferior a 4W. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando	
		TRES MIL SEISCIENTOS UN EUROS con CINCUENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
3ACT05P	ud	**Panel de señalización dinámica de advertencia mediante doble detector (Doppler e infrarrojo) con zona alfanumérica de hasta 2L**	2.556,18
		Señal dinámica de advertencia de presencia de peligro mediante doble detector (doppler e infrarrojo, con tasa de detección correcta >90%, IP65). Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SEIS EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	
3ACT06P	ud	**Señalización dinámica de aviso mediante pulsador con panel complementario y focos LED ámbar en vértices**	498,37
		Señal dinámica de aviso de paso de peatones mediante pulsador. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		CUATROCIENTOS NOVENTA Y OCHO EUROS con TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS	
3ACT07P	ud	**Señalización dinámica de aviso mediante doble detector (Doppler e infrarrojo) con panel complementario y focos LED ámbar en vért**	795,18
		Señal dinámica de aviso mediante doble detector (doppler e infrarrojo, tasa de detección correcta >90%, IP65). Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluye estructuras, equipos, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		SETECIENTOS NOVENTA Y CINCO EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3ACT08P	ud	Señal fija LED de advertencia dinámica con pictograma troquelado	6.434,18

Suministro e instalación de señal fija LED de advertencia dinámica con pictograma troquelado, incluye poste de sujección, sistema de anclaje a poste y cimentación, así como todos los elementos para conexión a fuente directamente o a sistema fotovoltaico. Totalmente ejecutado, instalado y funcionando. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT. Incluye obra civil, cimentaciones, estructuras, equipos, excavación en todo tipo de terreno, carga y transporte a vertedero, canones de residuos, reposición de cualquier tipo de firme/pavimento, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.

SEIS MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS

CINEM CINEMÓMETROS

3CINEM01C	Ud	Cabina para cinemómetro FIJO sobre Poste.	5.684,07

Suministro e instalación de cabina antivandálica para cinemómetro FIJO sobre poste según norma. Totalmente terminada, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

CINCO MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CUATRO EUROS con SIETE CÉNTIMOS

3CINEM02C	Ud.	Cinemómetro de Velocidad Instantanea FIJO, tipo Doppler,incluso verificación CEM	37.697,85

Ud. Suministro e instalación de Cinemómetro homologado tipo Doppler, incluyendo PC de control,sensor de velocidad, flash, equipo fotográfico y sistema de almacenamiento según UNE199121-4, incluye la verificación por parte del CEM de producto parcial en laboratorio, verificación de producto despues de instalacion y certificado de conformidad con el modelo, segun orden ICT/155/2020.Totalmente instalado, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución. Totalmente terminado, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

TREINTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS con OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
3CINEM03C	Ud	Cinemómetro de Velocidad Media de TRAMO,incluso verificación CEM	31.086,22

Ud. Suministro e instalación de cinemómetro homologado de velocidad media en tramo hasta dos carriles sobre mastil lateral existente según UNE199124-4. Incluyendo las unidades de control, cámaras, iluminadores,... así como el resto de elementos según norma tanto en la sección de origen como en la de destino, incluso instalación y puesta en marcha, así como armario de intemperie IP55 y obra civil de cimentación y conexión a base, incluye la verificación por parte del CEM de producto parcial en laboratorio, verificación de producto despues de instalacion y certificado de conformidad con el modelo, segun orden ICT/155/2020. Totalmente terminado, incluido cualquier tipo de material auxiliar necesario para su correcta ejecución así como la parte proporcional a los cortes de carril necesarios para su implantación ejecutados según normativa vigente.

TREINTA Y UN MIL OCHENTA Y SEIS EUROS con VEINTIDÓS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
4		**PRECIOS AUXILIARES**	
AUX01	**ud**	**Jornada de trabajo de 8 horas, con equipo de dos personas y vehículo incluido**	**353,96**
		Jornada de trabajo de 8 horas de equipo formado por un oficial de primera y un oficial de segunda, incluso vehículo tipo furgoneta, combustible y gastos asociados al mismo	
			TRESCIENTOS CINCUENTA Y TRES EUROS con NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS
AUX02	**ud**	**Equipo de emergencia con tiempo de respuesta de 1 hora**	**264,46**
		Equipo de emergencia con tiempo de respuesta de 1 hora formado por un oficial de primera y un oficial de segunda, incluso vehículo tipo furgoneta, combustible y gastos asociados al mismo	
			DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS con CUARENTA Y SEIS CÉNTIMOS
AUX03	**ud**	**Corte de carril en horario diurno**	**818,23**
		Ud: Corte de carril en horario diurno. Incluye colocación y retirada de señalización provisional de obra de chapa de acero galvanizado de indicación, con retrorreflactancia, apoyada sobre caballete portátil para señal provisional de obra, colocación y retirada de balizamiento, según Norma 8.3-IC.	
			OCHOCIENTOS DIECIOCHO EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS
AUX04	**ud**	**Corte de carril en horario nocturno**	**1.076,56**
		Ud: Corte de carril en horario nocturno. Incluye colocación y retirada de señalización provisional de obra de chapa de acero galvanizado de indicación, con retrorreflactancia, apoyada sobre caballete portátil para señal provisional de obra, colocación y retirada de balizamiento, según Norma 8.3-IC	
			MIL SETENTA Y SEIS EUROS con CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS
AUX05	**ud**	**Desmontaje de columna de cámara TV (sin incluir corte de carril)**	**266,77**
		Desmontaje de columna, cualquier tipo. Incluye desmontaje y posterior traslado a almacén (sin incluir corte de carril)	
			DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS EUROS con SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS
AUX06	**ud**	**Montaje de columna de cámara TV (sin incluir corte de carril)**	**327,97**
		Montaje de columna de cámara TV, cualquier tipo, totalmente colocada (sin incluir corte de carril)	
			TRESCIENTOS VEINTISIETE EUROS con NOVENTA Y SIETE CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
AUX07	ud	Desmontaje de PMV (sin incluir corte de carril)	963,04
		Desmontaje de PMV, cualquier tipo. Incluye desmontaje y posterior traslado a almacén (sin incluir corte de carril)	
		NOVECIENTOS SESENTA Y TRES EUROS con CUATRO CÉNTIMOS	
AUX08	ud	Montaje de PMV (sin incluir corte de carril)	991,65
		Montaje de PMV, cualquier tipo, totalmente colocado (sin incluir corte de carril), incluyendo cableado, conexiones, tornillería, software y pruebas. Incluyendo la implementación e integración en la aplicación de gestión de equipos de carreteras existente en el Centro de Gestión de Tráfico, quedando totalmente operativo y a satisfacción de la DGT, p.p. de medios auxiliares y costes indirectos considerados.	
		NOVECIENTOS NOVENTA Y UN EUROS con SESENTA Y CINCO CÉNTIMOS	
AUX09	ud	Desmontaje de banderola (sin incluir corte de carril)	1.402,80
		Desmontaje de banderola, cualquier tipo. Incluye desmontaje y posterior traslado a almacén (sin incluir corte de carril).	
		MIL CUATROCIENTOS DOS EUROS con OCHENTA CÉNTIMOS	
AUX10	ud	Montaje de banderola (sin incluir corte de carril)	1.155,24
		Montaje de banderola, cualquier tipo, totalmente colocada (sin incluir corte de carril)	
		MIL CIENTO CINCUENTA Y CINCO EUROS con VEINTICUATRO CÉNTIMOS	
AUX11	ud	Desmontaje de pórtico hasta 14 m de luz (sin incluir corte de carril)	1.897,91
		Desmontaje de pórtico hasta 14m de luz.. Incluye desmontaje y posterior traslado a almacén (sin incluir corte de carril).	
		MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SIETE EUROS con NOVENTA Y UN CÉNTIMOS	
AUX12	ud	Montaje de pórtico hasta 14 m de luz (sin incluir corte de carril)	1.650,35
		Montaje de pórtico hasta 14 m de luz, totalmente colocado (sin incluir corte de carril)	
		MIL SEISCIENTOS CINCUENTA EUROS con TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS	
AUX13	ud	Desmontaje de pórtico hasta 18 m de luz (sin incluir corte de carril)	2.277,49
		Ud: Desmontaje de pórtico hasta 18m de luz.. Incluye desmontaje y posterior traslado a almacén (sin incluir corte de carril).	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
		DOS MIL DOSCIENTOS SETENTA Y SIETE EUROS con CUARENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
AUX14	ud	**Montaje de pórtico hasta 18 m de luz (sin incluir corte de carril)**	1.980,42
		Montaje de pórtico hasta 18 m de luz, totalmente colocado (sin incluir corte de carril)	
		MIL NOVECIENTOS OCHENTA EUROS con CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS	
AUX15	ud	**Desmontaje de pórtico hasta 21 m de luz (sin incluir corte de carril)**	2.659,29
		Ud: Desmontaje de pórtico hasta 21 m de luz.. Incluye desmontaje y posterior traslado a almacén (sin incluir corte de carril).	
		DOS MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE EUROS con VEINTINUEVE CÉNTIMOS	
AUX16	ud	**Montaje de pórtico hasta 21 m de luz (sin incluir corte de carril)**	2.312,43
		Montaje de pórtico hasta 21 m de luz, totalmente colocado (sin incluir corte de carril)	
		DOS MIL TRESCIENTOS DOCE EUROS con CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS	
AUX17	ud	**Desmontaje de pórtico hasta 24 m de luz (sin incluir corte de carril)**	3.039,20
		Desmontaje de pórtico hasta 24 m de luz..Incluye desmontaje y posterior traslado a almacén (sin incluir corte de carril).	
		TRES MIL TREINTA Y NUEVE EUROS con VEINTE CÉNTIMOS	
AUX18	ud	**Montaje de pórtico hasta 24 m de luz (sin incluir corte de carril)**	2.642,77
		Montaje de pórtico hasta 24 m de luz, totalmente colocado (sin incluir corte de carril)	
		DOS MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS con SETENTA Y SIETE CÉNTIMOS	
AUX19	ud	**Desmontaje de armario de acometida eléctrica, sin incluir línea**	257,89
		Desmontaje de armario de acometida eléctrica, sin incluir línea, incluso transporte a almacén	
		DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	
AUX20	ud	**Montaje de armario de acometida eléctrica, sin incluir línea**	300,89
		Montaje de armario de acometida eléctrica, sin incluir línea, totalmente colocado	
		TRESCIENTOS EUROS con OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
AUX21	h	Camión 5 Tn	24,92
		Camión de 5 Tn. Incluye conductor.	
			VEINTICUATRO EUROS con NOVENTA Y DOS CÉNTIMOS
AUX22	h	Camión 20 Tn	43,15
		Camión basculante 6x4 de 20 Tn. Incluye conductor.	
			CUARENTA Y TRES EUROS con QUINCE CÉNTIMOS
AUX23	h	Camión grúa 10 Tn	48,09
		Camión grúa 10 Tn. Incluye conductor.	
			CUARENTA Y OCHO EUROS con NUEVE CÉNTIMOS
AUX24	h	Camión grúa 20 Tn	52,73
		Camión grúa 20 Tn. Incluye conductor	
			CINCUENTA Y DOS EUROS con SETENTA Y TRES CÉNTIMOS
AUX25	h	Grúa-cesta en camión 15 Tn y pluma de 18 m	57,23
		Hora de Grúa-cesta en camión 15 Tn. y 18m. en pluma. Incluye conductor	
			CINCUENTA Y SIETE EUROS con VEINTITRÉS CÉNTIMOS
AUX26	h	Grúa-cesta en camión 25 Tn y pluma de 26 m	57,36
		Hora de Grúa-cesta en camión 25 Tn. y 26 m. en pluma. Incluye conductor	
			CINCUENTA Y SIETE EUROS con TREINTA Y SEIS CÉNTIMOS
AUX27	ud	Eliminación de 'graffiti' y pintado de pata estructura.	180,18
		Eliminación de "graffiti", incluido decapante y máquina de chorro a presión, y posterior pintado incluido minio y pintura plástica, de pata de estructura	
			CIENTO OCHENTA EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS
AUX28	ud	Eliminación de 'graffiti' y pintado de armario de ERU o similar.	112,62
		Eliminación de "graffiti", incluido decapante y máquina de chorro a presión, y posterior pintado incluido minio y pintura plástica, de armario de ERU o similar	
			CIENTO DOCE EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
AUX29	ud	Eliminación de 'graffiti' y pintado de caseta NCA.	180,18
		Eliminación de "graffiti", incluido decapante y máquina de chorro a presión, y posterior pintado incluido minio y pintura plástica, de caseta NCA	
		CIENTO OCHENTA EUROS con DIECIOCHO CÉNTIMOS	
AUX30	ud	Eliminación de 'graffiti' y pintado de armario de PMV.	112,62
		Eliminación de "graffiti", incluido decapante y máquina de chorro a presión, y posterior pintado incluido minio y pintura plástica, de armario de PMV	
		CIENTO DOCE EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	
AUX31	ud	Eliminación de 'graffiti' y pintado de cinemómetro.	112,62
		Eliminación de "graffiti", incluido decapante y máquina de chorro a presión, y posterior pintado incluido minio y pintura plástica, de cinemómetro	
		CIENTO DOCE EUROS con SESENTA Y DOS CÉNTIMOS	
AUX32	ud	Suplemento por hora en trabajos nocturnos, sábados o festivos, por causas ajenas al contratista	9,26
		Suplemento por hora y operario en trabajos nocturnos, sábados por la tarde o festivos, por causas ajenas al contratista	
		NUEVE EUROS con VEINTISÉIS CÉNTIMOS	
AUX33	h	Grúa autopropulsada de 30 t de capacidad de elevación y 27m de max. altura	71,06
		Grúa autopropulsada de brazo telescópico con una capacidad de elevación de 30 t y 27 m de altura máxima de trabajo. Incluso conductor.	
		SETENTA Y UN EUROS con SEIS CÉNTIMOS	
AUX34	h	Vehículo ligero tipo turismo	4,61
		Vehículo ligero tipo turismo sin conductor	
		CUATRO EUROS con SESENTA Y UN CÉNTIMOS	
AUX35	h	Furgoneta	6,03
		Furgoneta sin conductor	
		SEIS EUROS con TRES CÉNTIMOS	
AUX36	h	Furgón	7,85
		Furgón sin conductor	
		SIETE EUROS con OCHENTA Y CINCO CÉNTIMOS	

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

CÓDIGO	UD	RESUMEN	PRECIO (€)
AUX37	ud	Jornada 8 horas equipo 2 personas y vehículo BUS-VAO A-6	317,82

Jornada de trabajo de 8 horas, con equipo formado por 2 personas (incluído vehículo) BUS-VAO A-6

TRESCIENTOS DIECISIETE EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS

AUX38	ud	Jornada 8 horas equipo 2 personas y vehículo Sevilla Puente Centenario	317,82

Jornada de trabajo de 8 horas, con equipo formado por 2 personas (incluído vehículo) en zona SE-30 en Sevilla Puente del Centenario

TRESCIENTOS DIECISIETE EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS

AUX39	ud	Jornada 8 horas equipo 2 personas y vehículo Cádiz Puente José León de Carranza	317,82

Jornada de trabajo de 8 horas, con equipo formado por 2 personas (incluído vehículo) en zona N-443 Puente José León de Carranza en Cádiz

TRESCIENTOS DIECISIETE EUROS con OCHENTA Y DOS CÉNTIMOS

AUX40	ud	Desmontaje de cámara de CCTV,incuida grúa	168,34

Desmontaje de cámara de CCTV a cualquier altura, incluido el posterior traslado a almacén de DGT del material desmontado (sin incluir corte de carril, en caso de que fuera necesario).

CIENTO SESENTA Y OCHO EUROS con TREINTA Y CUATRO CÉNTIMOS

AUX41	ud	Montaje de cámara de CCTV,incuida grúa	231,48

Montaje de cámara de CCTV a cualquier altura, incluido la grúa (sin incluir corte de carril, en caso de que fuera necesario).

DOSCIENTOS TREINTA Y UN EUROS con CUARENTA Y OCHO CÉNTIMOS

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-12-02 13:47:15 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_FNFJOG2GUHW4OCH759D3TCQ6BTV5 en https://www.pap.hacienda.gob.es

3.C. RESOLUCIÓN

4.A. MEDIOS AÉREOS

Código seguro de Verificación : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Y TECNOLOGÍA

UNIDAD DE MEDIOS AÉREOS

Escrito Directriz MOV 2024/12

Asunto: Regulación del embarque específica del embarque de medios de comunicación como pasajeros en los vuelos de la Unidad Medios Aéreos (UMA) DGT para grabación, transmisión, difusión y reportajes en sus actividades periodísticas.

Se seguirán las siguientes instrucciones al respecto:

1.- Cualquier petición de un medio de comunicación (prensa, fotografía o grabación de imágenes) dirigida a las unidades de la UMA, deberá redirigirse sin excepción al Gabinete de Prensa de la DGT (independientemente de la unidad a la que el medio se dirija), que será el encargado de aprobar o denegar la petición, previa comunicación con los responsables de la Subdirección General de Movilidad y Tecnología. El número de teléfono de dicho departamento es el 91 3018514//91 3018515 o la dirección de correo electrónico prensa@dgt.es

2.- El gabinete de prensa, en un primer contacto con el periodista, le solicitará que envíe la petición por correo electrónico, incluyendo la siguiente información:

- Medio de comunicación al que pertenece, programa y periodista de contacto
- Objeto, finalidad y motivo de la petición
- Si se quiere realizar una entrevista delimitar el tema, la duración prevista y lugar
- Si es grabación o fotografía de imágenes: qué medios requiere y dónde se va a realizar
- Fecha y hora requerida

3.- Una vez recibido, el personal de prensa valorará la petición y si la considera apropiada se pondrá en contacto con el Subdirector General de Movilidad y Tecnología y la Subdirectora Adjunta de Circulación para conocimiento y efectos.

4.- Una vez autorizado por la Subdirección de Movilidad y por el Gabinete de prensa, se le comunicará al jefe de la Unidad de Medios Aéreos (UMA) la aceptación de la petición y se le remitirá correo electrónico con todos los datos anteriormente solicitados, para que el jefe de la UMA hable directamente con el periodista (persona de contacto) para concretar el día y la hora. Asimismo, se le solicitará al periodista, la siguiente información:

- Medio de comunicación y programa que realizará la actividad solicitada
- Nombres y apellidos de las personas que van a acudir, indicando el número de su DNI y función que realizará (periodista, cámara, fotógrafo, etc.)
- Medios específicos que utilizará (cámara de grabación imágenes tipo XX, cámara de fotos YY, etc.)
- Necesidades especiales, si las hubiera

5. - Internamente, el Jefe de la Unidad de Medios Aéreos se pondrá en contacto con el Jefe de Patrulla, encargado del vuelo para que remita al Jefe de la UMA la siguiente información conforme al Excel de recogida de datos que acompaña al Escrito Directriz:

AEROPUERTO MADRID
CUATRO VIENTOS
280454-MADRID
TEL: 91 301 86 30
FAX: 91 508 96 17

CSV : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/08/2024 14:22 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

- Fecha y hora específica en el que se pretende el vuelo/s o actividad de dron (no se autorizarán horarios genéricos, continuados o inespecíficos)
- Tripulación prevista para el vuelo o de la actividad del dron
- Misión principal y accesorias del vuelo del helicóptero o del dron
- Altura prevista del vuelo del helicóptero o del dron
- Zona de embarque/desembarque (especificando si es a rotor parado o girando)
- Ruta prevista del vuelo o zona de actuación del dron
- Duración del vuelo prevista
- Paradas intermedias si las hubiera
- Motivo del vuelo o circunstancia que lo justifique (se consignará el nombre del medio de comunicación).
- Persona o autoridad peticionaria para participar en el vuelo o en la actividad del dron

6.-El Jefe de la UMA deberá revisar que todo se adecua a lo estipulado o requerir información ampliatoria para esclarecimiento.

7.- Una vez aprobado el embarque de dicho personal, el Jefe de la UMA podrá emitir instrucciones complementarias operacionales de ejecución o medidas de protección, seguridad y mitigación específicas para dicho vuelo.

8.- El personal que vaya a volar en una aeronave de la DGT deberá firmar una declaración escrita de consentimiento informado después de haber recibido el *briefing* de seguridad previo al vuelo. En dicha declaración será informado del alcance del seguro que cubre las incidencias del vuelo, del consentimiento informado de los posibles riesgos que se aceptan durante el vuelo, de las medidas de seguridad que le son de aplicación, de las precauciones médicas y salvaguardas a tomar, de la prohibición de subir imágenes o vídeos en ningún perfil personal de redes sociales o canales de mensajería y del descargo de responsabilidad para los casos descritos en dicha declaración y que se adjunta a esta instrucción como Anexo I “Exención de responsabilidad y consentimiento informado de pasajeros de medios de comunicación en la DGT”.

9.- Para el caso del uso de medios de grabación en vuelo de un helicóptero, con una antelación de al menos 24 horas respecto a la fecha y hora prevista de salida del vuelo, se deberá acudir a las instalaciones de la UMA de la demarcación donde se requiera grabar con los equipos de grabación para que la CAO y Operaciones evalúen mediante el protocolo de compatibilidad electromagnética (versión abreviada “Protocolo EMI/EMC EC135T2+ TV” y “Protocolo EMI/EMC AS355N/NP TV”) creada para tal fin, los equipos que se pretenden embarcar a bordo no interfieren con ningún sistema, elemento o equipo de la aeronave.
Si no fuera posible acudir con la antelación estipulada, se deberá acudir con dichos equipos al menos 3 horas antes del inicio del vuelo el día de la grabación para realizar dichas comprobaciones.

10.- El personal que vaya a volar, deberá respetar en todo momento las indicaciones e instrucciones dictadas por el comandante del vuelo (piloto al mando) y resto de la tripulación, así como el cumplimiento de todas las normas de seguridad que le sean comunicadas.

CSV : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/08/2024 14:22 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

11.- El personal que vuele, usará el material de protección de seguridad que le sea entregado para dicho vuelo (casco/auriculares de seguridad, tapones, chaleco, etc.).

12.-Una vez finalizado el vuelo, los jefes de patrulla remitirán a la UMA copia de la declaración firmada por el pasajero (Anexo I) y guardarán el original en el libro de registro de vuelos de la patrulla de forma numerada para la inspección y revista oportuna.

13.- Cualquier incidente durante el vuelo será reportado de forma inmediata a la jefatura de la UMA y se cursará el correspondiente informe de seguridad al sistema interno de notificación de sucesos de la UMA o al sistema nacional de sucesos (SNS) de AESA, si fuese el caso.

14.- Será de aplicación de forma supletoria, en todo lo que no se oponga a la presente Instrucción, el escrito Directriz MOV. 2024-01 sobre el embarque de pasajeros a bordo de vuelos de la UMA.

Madrid, a 14 de agosto de 2024

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA
Firmado electrónicamente

FRANCISCO JOSÉ RUIZ BOADA

CSV : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/08/2024 14:22 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

ANEXO I A LAS INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD Y ORGANIZACIÓN SOBRE EL EMBARQUE DE PASAJEROS DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN EN LOS VUELOS DE LA UMA DGT

FORMULARIO DECLARATIVO DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD, CONSENTIMIENTO INFORMADO DE RIESGOS, NORMAS DE SEGURIDAD, MÉDICAS Y EFECTOS DEL SEGURO PARA PASAJEROS DE LA DGT

El que suscribe D./Dña……con DNI núm.:……..Declara que:

Realiza el vuelo de la Dirección General de Tráfico (DGT) el día/mes/año……de forma voluntaria y consciente. Conoce las características especiales inherentes a los vuelos en helicóptero y acepta las limitaciones derivadas del mismo, comprometiéndose a emplear la mayor diligencia posible durante todo el vuelo por razón de dichas características, tanto en su persona y bienes como sobre las personas que de él dependan, no poniendo en riesgo en ningún momento ni a la tripulación, resto de acompañantes/pasajeros, ni a la aeronave.

Me comprometo a no embarcar en el helicóptero bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva o tóxica. Cumpliré todas las indicaciones, instrucciones y normas de seguridad que me dicte cualquier miembro de la tripulación del vuelo, en especial si emanan del comandante, máxima autoridad durante el mismo.

No tengo enfermedad incompatible con la fisiopatología del vuelo o circunstancia médica que impida, dificulte o menoscabe la salud propia o la del resto de la tripulación y pasaje.

Asimismo declaro haber recibido un briefing de seguridad por parte del comandante de la aeronave de este vuelo, referente a los equipos de emergencia y seguridad de a bordo, prohibición de fumar en todo momento o usar móviles o cualquier equipo de transmisión de datos o señales conectado a una red (PED), uso de cinturones de seguridad, entrada y salida de la aeronave, manejo de las puertas de emergencia, posición de seguridad y procedimientos en situaciones anormales y de emergencia, así como el proceso de abandono de la aeronave.

Me comprometo a utilizar el material grabado únicamente con el propósito de realizar mi labor periodística de manera responsable y ética y ser difundido exclusivamente en el medio para el que trabajo.

He sido informado sobre la existencia de un Seguro Colectivo de Accidente para pasajeros de aeronaves de la Dirección General de Tráfico y acepta los límites cuantitativos fijados a efectos indemnizatorios en dicho seguro y que han sido establecidos de conformidad al Reglamento (CE) 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos y al Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, por lo que en este acto expresamente renuncia al ejercicio de cualquier acción contra la DGT para la obtención de cantidad superior a la fijada en la póliza en vigor.

Se me ha comunicado que la Dirección General de Tráfico no se responsabilizará de los daños sufridos por el usuario, sus bienes y personas de él dependientes que sean imputables al usuario o a dichas personas si obraron mediante dolo, culpa, negligencia o cualquier otra acción u omisión que provoquen una acción insegura durante el vuelo.

Firma del interesado

CSV : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/08/2024 14:22 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

ESCRITO DIRECTRIZ MOV. 2024-12 (PASAJEROS DE MEDIOS COMUNICACIÓN)												
NOMBRE Y APELLIDO	DNI	FECHA / HORA	TRIPULACIÓN	MISIÓN	ALT. PREVISTA	ZONA EMBARQUE-rotor parado/girando	RUTA VUELO PREVISTA	DURACIÓN VUELO	PARADAS INTERMEDIAS	MOTIVO VUELO	MEDIO DE COMUNICACIÓN	PERSONA PETICIONARIA VUELO

CSV : GEN-7922-48bc-ee03-0ea1-79be-8f49-cfdb-25c5
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 14/08/2024 14:22 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Señalización en paneles de mensaje variable (PMV) de carretera en los vuelos de control de medios aéreos (helicóptero y dron)

Escrito Directriz MOV 2024/11

1. INTRODUCCIÓN

La Dirección General de Tráfico (DGT) es la entidad responsable de velar por la seguridad vial y de la regulación, ordenación y gestión del tráfico en las carreteras en las que ejerce su competencia. Entre sus diversas herramientas y recursos, los medios aéreos juegan un papel crucial en la vigilancia y control de las carreteras. Dentro de los medios aéreos, se dispone para realizar estas funciones tanto de helicópteros como de aeronaves pilotadas por control remoto (drones).

Concretamente, los helicópteros de la DGT pertenecientes a la Unidad de Medios Aéreos (UMA), representan una de las herramientas más avanzadas en la vigilancia y control del tráfico. Equipados con tecnología de última generación, son capaces de detectar infracciones de tráfico a gran distancia y en múltiples carriles (ambos sentidos), ofreciendo una supervisión aérea excepcionalmente precisa y efectiva.

Por otra parte, los drones (UAS/RPAs) constituyen también una de las herramientas más novedosas en la vigilancia y detección de infracciones a través de su operación por parte de los Operadores de vigilancia Aérea (OVAs) de la UMA. Su tecnología permite operar en un rango de acción extenso y su sistema de captación de imagen dispone, gracias a su zoom, una visión precisa y un sistema de seguimiento automático de vehículos.

La operación de ambos medios técnicos de control, se realiza en coordinación con el Centro de Gestión de Tráfico (CGT) de forma que las imágenes recogidas son registradas y transmitidas en tiempo real, permitiendo la monitorización del estado del tráfico en la zona y toma de decisiones pertinentes; así como disponer de información del entorno en el que se está ejerciendo la vigilancia.

Finalmente, la presencia y visibilidad de estos medios resulta imprescindible para aumentar la sensación subjetiva de control percibida por las personas conductoras como medio para reducir los comportamientos de riesgo, pudiendo dar difusión de su

sgmovilidad@dgt.es

JOSEFA VALCÁRCEL, 28
28027-MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 30/07/2024 23:12 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

actuación con los medios de los CGT. En suma, está más que probado el efecto disuasorio sobre malas praxis que estos sistemas de información ejercen sobren los usuarios de la vía.

2. OBJETO

El objeto de la presente instrucción es la definición de la señalización a disponer en los **Paneles de Mensajería Variable (PMV**) cuando se lleven a cabo vuelos de control en helicóptero y dron con objeto de informar a los usuarios que transiten por esas carreteras la vigilancia que se está llevando a cabo, así como la información a comunicar y registrar referente al plan de vuelo establecido por helicóptero o en su caso por dron y el Centro de Gestión.

3. SEÑALIZACIÓN A DISPONER EN PMV DE CARRETERA.

A continuación, se presentan los mensajes a disponer en los PMV en las diferentes casuísticas en relación a los vuelos de helicópteros y drones.

En caso de no existir equipamiento PMV en alguno de los tramos en los que se va a realizar el control mediante medios aéreos, la señalización se dispondrá en las vías más próximas posibles.

En caso de producirse incidencias en carretera que afecten a la seguridad vial como retenciones, accidentes, medidas de ordenación instaladas, meteorología adversa, etc., o en caso que se encuentren señalizados en los PMV tiempos de recorrido, restricciones, el Centro de Gestión determinará los PMV que prevalecerían frente a la señalización en PMV a que se hace referencia en los apartados 3.1 y 3.2 de este escrito directriz.

3.1. VUELO DE HELICÓPTEROS

a) Señalización de forma usual siempre que despegue el helicóptero para **control mediante foto-video**.



sgmovilidad@dgt.es

JOSEFA VALCÁRCEL, 28
28027-MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 30/07/2024 23:12 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

b) Señalización durante el periodo de las **Campañas de velocidad**.



c) Señalización durante el periodo de las **Campañas de distancia de seguridad**.



3.2. VUELO DE DRONES

a) Señalización de forma usual siempre que despegue el dron para **control mediante foto-video.**



b) Señalización durante el periodo de las **Campañas de velocidad.**

sgmovilidad@dgt.es

JOSEFA VALCÁRCEL, 28
28027-MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 30/07/2024 23:12 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm



c) Señalización durante el periodo de las **Campañas de control de distancia de seguridad.**



4. **INFORMACIÓN SOBRE EL PLAN DE VUELO Y UBICACIÓN DRON.**

Antes de despegar el helicóptero de su base correspondiente, se comunicará al Centro de Gestión de Tráfico la siguiente información relativa al vuelo de helicópteros:

- Hora de salida
- Hora prevista de retorno
- Carreteras y tramos a controlar (indicando puntos kilométricos y/o poblaciones próximas)

De igual forma, una vez ubicado el dron en carretera, comunicará al Centro de Gestión de Tráfico la siguiente información relativa al vuelo del dron:

- Hora de comienzo operatividad del dron.
- Hora prevista de finalización operatividad del dron
- Carreteras y tramo a controlar (indicando puntos kilométricos y/o poblaciones próximas)

sgmovilidad@dgt.es

JOSEFA VALCÁRCEL, 28
28027-MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 30/07/2024 23:12 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Una vez en vuelo, el helicóptero comunicará que comienza su actividad aérea y probará la transmisión de imágenes con el CGT. De forma automática, los CGT activarán en todos los PMV los avisos descritos en todas las carreteras de vigilancia o regulación previstas para el vuelo.

Una vez situado en la zona de operación, el OVA comunicará al CGT mediante llamada que comienza su actividad aérea. De forma automática, los CGT activarán en todos los PMV los avisos descritos en todas las carreteras de vigilancia o regulación previstas para el vuelo.

Las unidades aéreas podrán informar de los PMV que detecten inoperativos para confirmar con el CGT su control y reparación posterior.

5. ENTRADA EN VIGOR

El siguiente escrito directriz entrará en vigor al día siguiente de su publicación. Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN
DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA.

(firmado electrónicamente)

Francisco José Ruiz Boada

sgmovilidad@dgt.es

JOSEFA VALCÁRCEL, 28
28027-MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-e223-f6fb-c684-f0c6-f4ff-573b-e76b-ba8a
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 30/07/2024 23:12 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d847-3224-ba07-35f3-bc99-316d-f989-c0d0 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Escrito Directriz MOV 2024/01

Asunto: Regulación del embarque de pasajeros en los vuelos de la Unidad de medios aéreos de la Dirección General de Tráfico

El embarque de pasajeros en los vuelos de la Unidad de Medios Aéreos de la Dirección General de Tráfico se desarrollará conforme las siguientes instrucciones:

1.-Ningún personal ajeno de la Unidad de Medios Aéreos (en adelante UMA), entendiendo como tal al personal que trabaja directamente en la UMA, al Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, la Subdirectora Adjunta de Circulación, la Jefa de Área de Vigilancia y los Directores de los Centros de Gestión de Tráfico de la DGT y el personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) que realice funciones a bordo de los helicópteros de la UMA, podrán volar en un vuelo de la Unidad de Medios Aéreos (UMA) sin la previa autorización del jefe de la UMA (y en caso de ausencia, de la Jefa de Área de Vigilancia).

2. -Las peticiones de vuelo deberán acompañarse de la siguiente información:

- Nombre y apellidos del pasajero indicando el número de su DNI
- Fecha y hora en el que se pretende el vuelo
- Tripulación prevista del vuelo
- Misión principal y accesorias del vuelo
- Altura prevista del vuelo
- Zona de embarque/desembarque (especificando si es a rotor parado o girando) y ruta prevista del vuelo
- Duración del vuelo prevista
- Paradas intermedias si las hubiera
- Motivo del vuelo o circunstancia que lo justifique
- Persona o autoridad peticionaria del vuelo

3.-El Jefe de la UMA deberá, en un plazo no superior a 48 horas, aprobar/denegar el embarque o requerir información ampliatoria para esclarecimiento.

helicopteros@dgt.es

AEROPUERTO MADRID
CUATRO VIENTOS
280454-MADRID
TEL: 91 301 86 30
FAX: 91 508 96 17

CSV : GEN-d847-3224-ba07-35f3-bc99-316d-f989-c0d0
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 20/02/2024 14:19 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d847-3224-ba07-35f3-bc99-316d-f989-c0d0 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

4.- Una vez aprobado el embarque de dicho personal, el Jefe de la UMA podrá emitir instrucciones complementarias de ejecución o medidas de protección y mitigación específicas para dicho vuelo.

5.-Los pasajeros que sean Órganos Superiores o Directivos de la Administración General Estado (central, periférica o exterior), requerirán el informe inmediato del Jefe de la UMA al Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología y a la Subdirectora Adjunta de Circulación, para conocimiento y efectos.

6.- El personal que vaya a volar en una aeronave de la DGT deberá firmar una declaración escrita de consentimiento informado después de haber recibido el briefing de seguridad previo al vuelo. En dicha declaración será informado del alcance del seguro que cubre las incidencias del vuelo, del consentimiento informado de los posibles riesgos que se aceptan durante el vuelo, de las medidas de seguridad que le son de aplicación, de las precauciones médicas y salvaguardas a tomar y del descargo de responsabilidad para los casos descritos en dicha declaración y que se adjunta a esta instrucción como Anexo I “Exención de responsabilidad y consentimiento informado de pasajeros en la DGT”.

7.- El personal que vaya a volar, deberá respetar en todo momento las indicaciones e instrucciones dictadas por el comandante del vuelo y resto de la tripulación, así como el cumplimiento de todas las normas de seguridad que le sean comunicadas.

8.- El personal que vuele, usará el material de protección de seguridad que le sea entregado para dicho vuelo (casco/auriculares de seguridad, tapones, chaleco, etc.).

9.-Una vez finalizado el vuelo, los jefes de patrulla remitirán a la UMA copia de la declaración firmada por el pasajero y guardarán el original en el libro de registro de vuelos de la patrulla de forma numerada para la inspección y revista oportuna.

10.- Cualquier incidente durante el vuelo será reportado de forma inmediata a la jefatura de la UMA y se cursará el correspondiente informe de seguridad al sistema interno de notificación de sucesos de la UMA

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Firmado electrónicamente

FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA

helicopteros@dgt.es

AEROPUERTO MADRID
CUATRO VIENTOS
280454-MADRID
TEL: 91 301 86 30
FAX: 91 508 96 17

CSV : GEN-d847-3224-ba07-35f3-bc99-316d-f989-c0d0
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 20/02/2024 14:19 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d847-3224-ba07-35f3-bc99-316d-f989-c0d0 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

ANEXO A LAS INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD Y ORGANIZACIÓN SOBRE EL EMBARQUE DE PASAJEROS EN LOS VUELOS DE LA UMA DGT

FORMULARIO DECLARATIVO DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD, CONSENTIMIENTO INFORMADO DE RIESGOS, NORMAS DE SEGURIDAD, MÉDICAS Y EFECTOS DEL SEGURO PARA PASAJEROS DE LA DGT

El que suscribe D./Dña. ……con DNI núm.:……Declara que:

Realiza el vuelo de la Dirección General de Tráfico (DGT) el día/mes/año……..de forma voluntaria, que conoce las características especiales inherentes a los vuelos en helicóptero, y acepta las limitaciones derivadas del mismo, comprometiéndose a emplear la mayor diligencia posible durante todo el vuelo por razón de dichas características, tanto en su persona y bienes como sobre las personas que de él dependan, no poniendo en riesgo ni a la tripulación, ni a la aeronave.

Me comprometo a no embarcar en el helicóptero bajo los efectos de cualesquier sustancia psicoactiva o tóxica.

Cumpliré todas las indicaciones, instrucciones y normas de seguridad que me dicte cualquier miembro de la tripulación del vuelo, en especial si emanan del comandante, máxima autoridad durante el mismo.

No tengo enfermedad incompatible con la fisiopatología del vuelo o circunstancia médica que impida, dificulte o menoscabe la salud propia o la del resto de la tripulación y pasaje.

Así mismo declara haber recibido un briefing de seguridad por parte del comandante de la aeronave de este vuelo, referente a los equipos de emergencia y seguridad de a bordo, prohibición de fumar en todo momento o usar móviles o cualquier equipo de transmisión de datos o señales conectado (PED), uso de cinturones de seguridad, entrada y salida de la aeronave, manejo de las puertas de emergencia, posición de seguridad y procedimientos en situaciones anormales y de emergencia, así como el proceso de abandono de la aeronave.

He sido informado sobre la existencia de un Seguro Colectivo de Accidente para pasajeros de aeronaves de la Dirección General de Tráfico y se conforma con los límites cuantitativos fijados a efectos indemnizatorios en dicho seguro, que han sido establecidos de conformidad al Reglamento (CE) 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos y al Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, por lo que en este acto expresamente renuncia al ejercicio de cualquier acción contra la Dirección General de Tráfico para la obtención de cantidad mayor a la fijada en la póliza en vigor.

Se me ha comunicado que la Dirección General de Tráfico no se responsabilizará de los daños sufridos por el usuario, sus bienes y personas de él dependientes que sean imputables al usuario o a dichas personas si obraron mediante dolo, culpa, negligencia o cualquier otra acción u omisión que provoquen una acción insegura durante el vuelo.

Fecha y firma del interesado

helicopteros@dgt.es

AEROPUERTO MADRID
CUATRO VIENTOS
280454-MADRID
TEL: 91 301 86 30
FAX: 91 508 96 17

CSV : GEN-d847-3224-ba07-35f3-bc99-316d-f989-c0d0
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 20/02/2024 14:19 | Sin acción específica

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE GESTIÓN DE LA
MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Instrucciones de seguridad y organización a la Unidad de Medios Aéreos.

Instrucción MOV 2023/ 18

1.-Antecedentes

La Unidad de Medios Aéreos, en adelante UMA, está sujeta de manera particular a la estricta normativa aeronáutica, las normas operacionales propias como el Manual de Operaciones (MO), Manual de Formación (MF) y los Procedimientos operativos estándar (SOPs). A su vez debe atender a las instrucciones internas que por parte del Jefe de Unidad sean dirigidas para reforzar, aplicar y adaptar la normativa general.

Para facilitar su consulta y asegurar su conocimiento por parte de todos los componentes de la UMA, tanto actuales como futuras incorporaciones, se consolidan en la presente Instrucción las ya obligatorias instrucciones dictadas por el Jefe de la Unidad.

2.- Comunicaciones de Instrucciones

Por razones de operatividad y rapidez en su difusión, las instrucciones de obligado cumplimiento relacionadas con la operación y seguridad aérea serán dictadas por el Jefe de Unidad a los integrantes de la UMA. Dada la urgencia que la operativa de esta unidad puede requerir, se utilizarán los cauces de comunicación más ágiles para difundir estas instrucciones.

Así también, al ser un servicio 24x7 no habrá motivo para retrasar las comunicaciones urgentes que se tengan que trasmitir que, para facilitar su consulta, serán incluidas en la presente Instrucción.

3.-Instrucciones

Se incluyen en el Anexo I

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-08-31 17:47:54 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_WK7UVO6HULOPVOO7O9FTGMIGBTGM en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.- Modificación de anexo y entrada en vigor

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología podrá modificar el anexo de esta instrucción mediante escrito directriz.

La siguiente instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A LA UNIDAD DE MEDIOS AÉREOS DEL ORGANISMO

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-08-31 17:47:54 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_WK7UVO6HULOPVOO7O9FTGMIGBTGM en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I.

Instrucciones de seguridad y organización a la UMA

RELACIONADAS CON ATERRIZAJES

- Se prohíbe, salvo permiso expreso y por escrito del Jefe de la UMA, aterrizar en una zona o área de operaciones que no sea un aeródromo (aeropuertos y helipuertos) autorizado. Las tomas fuera de dichos aeródromos se considerarán una emergencia y requerirán un informe inmediato. El Jefe de la UMA establecerá un listado de helipuertos eventuales por patrullas en los que se podrá aterrizar teniendo en cuenta los servicios de extensión prolongada o aquellos servicios que requieran un avituallamiento intermedio.

RELACIONADAS CON LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL Y OTROS EN VUELO Y EN TIERRA

Personal interno de la DGT de la UMA:

- Ningún personal de vuelo (pilotos, técnicos de mantenimiento de aeronaves, operadores fotovídeo y OVAS) volará en un helicóptero de la DGT sin el Equipo de Protección Individual (EPI) completo que se le haya entregado para tal fin. En el caso de que alguno de los tripulantes de la UMA no disponga de su Equipo completo a la hora de comenzar un vuelo se cancelará el mismo.
- Siempre que se les haya entregado, los tripulantes de vuelo llevarán la debida identificación con su nombre y distintivo de función a bordo. No se autoriza el uso de distintivos externos o ajenos a la DGT en la ropa de trabajo (tanto en tierra como en vuelo).
- El personal que realice sus labores principales en tierra deberá llevar la ropa de seguridad entregada por la DGT.
- Todo el personal (en tierra y vuelo) deberá llevar la indumentaria corporativa de la DGT que se haya determinado.

Aquellas personas que no hagan uso de los EPIS para el vuelo o trabajar en tierra serán apartados de la programación de servicio de la UMA por motivos de seguridad y se dará traslado al Servicio de Prevención del Organismo.

Personal interno de la DGT ajeno a la UMA y Personal externo de la DGT con o sin funciones dentro de la UMA:

- El personal que vuele de forma esporádica llevará el equipo de protección que estipule el Jefe de la UMA para esos casos.
- El personal de ATGC se regirá por la uniformidad propia de su cuerpo.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-08-31 17:47:54 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_WK7UVO6HULOPVOO7O9FTGMIGBTGM en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

RELACIONADAS CON PERSONAL AJENO A LA UMA

- Ningún personal ajeno a la UMA o ATGC designado al servicio de vigilancia volará en una aeronave de la DGT sin permiso expreso del Jefe de la UMA. Estas peticiones de vuelo del personal ajeno se deberán solicitar al Jefe de la UMA.
- Ningún personal ajeno a la UMA o ATGC designado al servicio de vigilancia visitará las instalaciones de la UMA sin el debido permiso del Jefe de Patrulla y previa identificación a su llegada a dichas instalaciones. De todas ellas, se deberá informar a la secretaria de la UMA para su control.

RELACIONADAS CON LA OPERACIÓN

- La UMA operará de forma gradual y temporal en OPERACIÓN MULTIPILOTO (CON DOS PILOTOS, MP). El Jefe de la UMA desarrollará los procedimientos adecuados en operación multipiloto (MP) y gestionará con la autoridad aeronáutica los permisos pertinentes para que se obtenga las adecuadas anotaciones en las licencias.

La negativa a realizar vuelos en MP supondrá ser apartado de las programaciones del servicio de la UMA y se dará traslado a la Subdirección Adjunta de Recursos Humanos del Organismo.

RELACIONADA CON EL ENTRANAMIENTO Y FORMACIÓN

- Los entrenamientos, verificaciones y cursos de mejora profesional que se programen en la UMA tienen carácter obligatorio y se les dará máxima prioridad. Ello podrá implicar la suspensión de la programación de vuelos en las patrullas para asegurar su asistencia y realización.
- Será necesario superar los cursos de formación que el Jefe de la UMA determine como indispensables para poder continuar con la actividad de vuelo en la Unidad.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-08-31 17:47:54 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_WK7UVO6HULOPVOO7O9FTGMIGBTGM en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

RELACIONADOS CON EL MANUAL DE OPERACIONES Y PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS ESTÁNDAR

- El Manual de Operaciones en vigor y los Procedimientos operativos estándar que se establezcan (SOPs) son de plena aplicación y obligado cumplimiento por parte de todo el personal.
- Cualquier actividad aeronáutica que se realice fuera del alcance de la UMA, previa concesión de la debida compatibilidad, deberá ser comunicada al Jefe de la UMA para el debido control de los periodos de actividad y descanso conforme a la sección 7 de la Parte A del Manual de Operaciones.
- Cualquier conducta del personal de la UMA que comprometa la Seguridad de las operaciones de las aeronaves de la DGT implicará ser apartado de las programaciones del servicio de la UMA hasta que se aclaren los hechos. El Jefe de la UMA valorará la comunicación de los mismos al servicio de Inspección del Organismo.
- Cualquier conducta del personal de la UMA que implique desatención a las funciones o instrucciones incluidas en el Manual de Operaciones o sean encomendadas por el Jefe de la UMA respecto a las Operaciones, la Seguridad, los Entrenamientos/Verificaciones/Cursos, el Mantenimiento, la Aeronavegabilidad u Organizativas de la UMA y que interfieran con sus operaciones, implicará la desprogramación de los servicios de vuelo/tierra de la UMA.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2023-08-31 17:47:54 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_WK7UVO6HULOPVOO7O9FTGMIGBTGM en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA.
UNIDAD DE NORMATIVA.

ASUNTO: Operación y Uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) en misiones de seguridad vial.

INSTRUCCIÓN 107/ TV-19

1. INTRODUCCIÓN

En beneficio de la seguridad vial, de la optimización de recursos, de una mayor cobertura, y de una reducción de costes operacionales, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha iniciado un proceso destinado a la introducción de RPAS (sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto) en las misiones de vigilancia y regulación aérea del tráfico, de acuerdo a las condiciones y requisitos legalmente establecidos en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto.

El referido proceso, secuenciado en varias fases de desarrollo, contemplaba la realización de acciones formativas (para cualificar a efectivos en el manejo de estos sistemas) y de pruebas dedicadas a, entre otras, comprobar el despliegue operativo necesario, testar la potencialidad de los RPAS como plataforma de vigilancia aérea del tráfico en carretera, analizar las imágenes captadas a través de las cámaras en ellos embarcadas, y comprobar las alternativas disponibles de transmisión de imágenes a los Centros de Gestión de Tráfico, a las patrullas en servicio de la ATGC y a los puestos de gestión establecidos para la regulación del tráfico en las proximidades de eventos deportivos u operativos especiales de tráfico.

Una vez superadas con éxito estas primeras fases, el siguiente paso se centra en el inicio efectivo de las operaciones de control y, fundamentalmente, de vigilancia del tráfico mediante RPAS, a través de los medios humanos y materiales disponibles.

Esta Instrucción tiene por objeto determinar qué tipo de misiones RPAS se llevarán a cabo inicialmente, las condiciones de desarrollo de estas operaciones, los protocolos de programación y el procedimiento de tramitación de las denuncias.

Así mismo, en función del avance de esta tecnología, de la evolución del marco regulatorio, y de la efectividad que acrediten el uso de estos sistemas, la DGT adaptará el contenido de esta instrucción para que, en cada momento, responda de la mejor manera al fin que se persigue.

Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid
TEL.: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

2. DEFINICIONES A LOS EFECTOS DE LA INSTRUCCIÓN.

a) VMC: Condiciones meteorológicas de vuelo visual. Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo de nubes, iguales o mejores a las establecidas en SERA.5001 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión.

b) ENAIRE: Principal proveedor de servicios de navegación aérea y de información aeronáutica en España. Entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento.

c) MO: Manual de Operaciones RPAS. Documento que recoge la información y los procedimientos necesarios para garantizar que las operaciones de vigilancia de tránsito viario y resto de actividades en él contempladas, se realicen en condiciones de seguridad. El MO es de obligado conocimiento y cumplimiento para todo el personal involucrado en las operaciones aéreas.

d) VLOS: Operación dentro del alcance visual del piloto (por sus siglas en inglés «Visual Line of Sight»): Operación en la que el piloto mantiene contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (RPA), sin la ayuda de dispositivos ópticos o electrónicos que no sean lentes correctoras o gafas de sol.

e) Piloto remoto (en adelante piloto): Persona designada por el operador para realizar las tareas esenciales para la operación de vuelo de una aeronave pilotada por control remoto (RPA), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.

f) Responsable de Operaciones RPAS: Integrante de la Unidad de Medios Aéreos de DGT responsable de los vuelos RPAS desarrollados en el ejercicio de la actividad propia de DGT. Sin menoscabo del resto de dependencias orgánicas y funcionales aplicables, durante las misiones RPAS llevadas a cabo por DGT, tendrá a su cargo la flota de aeronaves RPAS y al personal involucrado en las operaciones RPAS.

g) RPAS: Sistema de aeronave pilotada por control remoto. Conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada por control remoto (RPA), su estación o estaciones de pilotaje remoto conexas, sus cámaras, los necesarios enlaces de mando y control y cualquier otro elemento de sistema que pueda requerirse en cualquier momento durante la operación de vuelo.

h) UMA: Unidad de Medios Aéreos de DGT. Unidad dependiente de la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología encargada de los medios aéreos disponibles en la DGT y de la ejecución, planificación y supervisión operativa de las misiones llevadas a cabo con los mismos (RPAS y helicópteros).

i) EVAT: Equipos de Vigilancia Aérea del Tráfico con RPAS de la ATGC. Unidades dependientes del Área de Operaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que desarrollarán misiones con RPAS. El responsable de la coordinación operativa de estas unidades será el Jefe del EVAT Central.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

3. MISIONES RPAS

3.1. Tipos de misiones.

Los RPAS irán destinados a:

(a) **Prioritariamente, la vigilancia del tráfico**. En particular, a través de estos sistemas se intensificarán:

- Las vigilancias en tramos de riesgo.
- Las vigilancias destinadas a la protección de usuarios vulnerables de las vías de tránsito, en particular, de los ciclistas, motociclistas y peatones.
- La supervisión de distracciones durante la conducción.
- Los controles de velocidad (una vez estos sistemas dispongan de los pertinentes certificados metrológicos).

(b) La monitorización y apoyo a la regulación del tráfico en operaciones y eventos especiales que concentren un elevado número de movimientos en carreteras (eventos deportivos, grandes premios, operaciones salida/retorno, romerías, operación paso del estrecho, etc.), aportando imágenes al servicio de la toma de decisiones en favor de la fluidez del tráfico.

(c) Misiones ordinarias de regulación, complementariamente a las desarrolladas por los helicópteros de la UMA.

(d) Apoyar en situaciones de emergencia, entendidas como aquellas incidencias sobrevenidas que por su gravedad afecten de manera notable a la circulación y seguridad de los usuarios de las vías.

Bajo las directrices establecidas por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, los Jefes Provinciales Coordinadores de la DGT, junto con la Jefaturas Provinciales, los Centros de Gestión de Tráfico y los Subsectores de la ATGC, identificarán las necesidades de misión basadas en el uso de RPAS.

Con la información recabada, la UMA se encargará de la elaboración y actualización del listado de zonas de misión RPAS (LISTADO_MISIONES_RPAS) donde se ha confirmado la viabilidad de su desarrollo. El listado contendrá información precisa sobre el desarrollo de las misiones incluyendo, al menos, la carretera, puntos kilométricos, fecha, hora y tipología.

3.2 Asignación típica de misiones.

A fin de lograr la mayor efectividad y eficacia en el uso de los RPAS, teniendo en cuenta las prioridades de este Centro Directivo, se establece la siguiente asignación típica de misiones entre efectivos, sin perjuicio de situaciones excepcionales que requieran asignaciones especiales, las cuales deberán ser dirigidas al Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología para su análisis y conformidad:

- **Misiones de control y vigilancia del tráfico**:
  - **A nivel nacional**, los servicios estarán integrados por:
    - Pilotos RPAS y Operadores de Cámara RPAS de la UMA.
    - Pilotos de RPAS y Operadores de Cámara RPAS de los EVAT, en las unidades establecidas en el ANEXO I.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

- Pilotos de RPAS de la UMA y Operadores de Cámara RPAS de los EVAT disponibles en los subsectores afectados.

- **Misiones en operaciones y eventos especiales**: por la UMA y, complementariamente, por los EVAT.
- **Misiones de regulación ordinaria:** por la UMA.
- **Misiones para la elaboración de informes de siniestralidad y auditorías de seguridad vial**: por la UMA en coordinación con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- **Misiones de investigación de accidentes**: por los EVAT, en coordinación con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- **Misiones en situaciones de emergencia**: por la UMA y por los EVAT.

4. CONDICIONES DE DESARROLLO DE LOS VUELOS RPAS

i. A fin de garantizar la seguridad en el uso y misiones de este tipo de aeronaves, las operaciones con RPAS se ajustarán a las condiciones establecidas en el "Manual de Operaciones RPAS de la Dirección General de Tráfico". En particular:

   - Se respetarán las directrices establecidas en el apartado 13. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES del Manual de Operaciones.
   - Los vuelos se desarrollarán a una distancia prudencial de la carretera, sin interferir ni distraer al usuario de la vía, y observando los vientos dominantes (se dispone de manga de viento a tal fin).
   - Salvo consentimiento expreso del Responsable de Operaciones RPAS, en ningún caso se sobrevolará la carretera ni se cruzará en vuelo la misma.
   - En todo momento se respetarán las condiciones de uso de espacio aéreo determinados en el Artículo 23 ter del RD 552/2014.
   - Se respetará lo establecido en el Manual de Operaciones en relación a la composición del equipo de vuelo, cualificación de piloto, experiencia reciente, entrenamientos recurrentes,..
   - Uso de las herramientas establecida por ENAIRE (https://drones.enaire.es/) para analizar la viabilidad de la operación.
   - Se cumplimentarán los registros establecidos al efecto.

ii. Operación VLOS (dentro del alcance visual de piloto).

iii. Vuelo diurno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC), con limitaciones operativas en caso de presencia de viento o lluvia.

iv. Altura de operación inferior a 400 ft (120 m).

v. Los vuelos se desarrollaran en espacio aéreo no controlado y alejado de aeropuertos y aeródromos, salvo que se establezcan los pertinentes protocolos de coordinación con, respectivamente, los servicios de tránsito aéreo y con los responsables de las infraestructuras aeroportuarias. El responsable de Operaciones RPAS será quien gestionará estas coordinaciones.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

5. PLANIFICACIÓN, COORDINACIÓN Y CONTROL OPERATIVO

5.1. Misiones programadas

Las ***operaciones con RPAS de la UMA se programarán y coordinarán*** del siguiente modo:

- Con carácter cuatrimestral, y en función de los medios y efectivos disponibles, se establecerá un calendario de misiones RPAS que abarcará un periodo de cuatro meses. Para ello:

  (1) Con dos meses de antelación al inicio del periodo programado, los diferentes Jefes Provinciales Coordinadores de DGT, previa consulta a las correspondientes Jefaturas Provinciales, Centros de Gestión y Subsectores de la ATGC, remitirán a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad una solicitud de misiones RPAS a desarrollar en el periodo en cuestión. Las misiones solicitadas se localizarán, fundamentalmente, en las zonas incluidas en el LISTADO_MISIONES_RPAS vigente en ese momento. En caso de que se solicite una misión en una zona no incluida en el listado, se hará notar este hecho para su revisión y, si procede, inclusión en el listado.

  (2) La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, a través de la UMA, se encargará de confeccionar y distribuir el calendario con al menos 45 días de antelación respecto al inicio del periodo programado.

  (3) Los Jefes Provinciales Coordinadores de DGT, tendrán en cuenta este calendario a la hora de realizar las programaciones del resto de medios disponibles de control del tráfico, en particular del otro medio aéreo (helicópteros).

Las ***operaciones con RPAS de los EVAT se programarán y coordinarán*** del siguiente modo:

- En base al calendario cuatrimestral de misiones RPAS establecido por la UMA para el periodo correspondiente de cuatro meses y a la vista de la programación mensual de los vuelos de helicópteros, los Jefes Provinciales Coordinadores de la DGT, las Jefaturas Provinciales, los Centros de Gestión de Tráfico y los Subsectores de la ATGC identificarán las necesidades de operación de los medios RPAS de los EVAT del mes siguiente. Para ello:

  (1) 15 días antes del inicio del mes a programar establecerán los correspondientes calendarios mensuales de operación de los RPAS.

  (2) La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, a través de la UMA, dará el visto bueno al calendario propuesto con al menos 5 días de antelación respecto al inicio del periodo programado.

  (3) Los Jefes Provinciales Coordinadores de DGT, tendrán en cuenta este calendario a la hora de realizar las programaciones del resto de medios disponibles de control del tráfico.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

En ambos casos, el calendario de misiones RPAS describirá, de manera pormenorizada, cada una de las misiones a realizar con estos sistemas, incluyendo la siguiente información:

1. Día/Hora.
2. Provincia/Carretera.
3. Acontecimiento (operativo especial, vigilancia regular...).
4. Tipología de la misión (vigilancia, regulación...).
5. Modelo RPAS.
6. Composición del Equipo de Vuelo.
7. Si la misión precisa coordinación con gestor aeroportuario y/o servicios de tránsito aéreo y los términos de esta coordinación.

Con conocimiento de los Jefes Provinciales Coordinadores de la DGT y los Jefes de Sector de la ATGC, y previa validación de Responsable de Operaciones RPAS, se podrán realizar las **modificaciones de la programación** que se consideren necesarias ante supuestos suficientemente motivados, con notificación a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.

- El Responsable de Operaciones RPAS:
  - i. Coordinará con el Jefe del EVAT Central y las Patrullas de la UMA la disponibilidad de efectivos para asegurar la ejecución de las misiones.
  - ii. Recibirá las solicitudes de modificación de programación que pudieran plantearse, para el análisis de su viabilidad desde el punto de vista aeronáutico y de disponibilidad de efectivos.
  - iii. Remitirá las programaciones y sus actualizaciones a los Jefes Provinciales Coordinadores de la DGT, al Área de Vigilancia, a las Patrullas de Helicópteros y al Jefe del EVAT Central.

5.2. Misiones no programadas

Las ***operaciones con RPAS no programadas*** han de estar validadas previamente por el Jefe Provincial de Tráfico o por el Jefe del Subsector correspondiente y deberán comunicarse al Responsable de Operaciones RPAS, al Jefe de Patrulla y, en su caso, al Jefe del EVAT Central a la mayor brevedad posible. En todo caso, se respetarán las condiciones establecidas en el Manual de Operaciones y en la normativa de aplicación.

Únicamente se contempla la realización de misiones no programadas bajo un supuesto excepcional suficientemente argumentado y motivado.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

6. TRAMITACIÓN DE INFRACCIONES DETECTADAS A TRAVÉS DE RPAS

El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (TRLSV), reconoce en su artículo 83.2 la utilización de instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida para la formulación de denuncias, estableciendo requisitos específicos en cada caso, que funcionan como garantía del procedimiento sancionador.

6.1. Constatación de la infracción

Las infracciones a la normativa de tráfico se constatan a través de la observación que realiza de la misma el agente de la autoridad a través de la pantalla del dispositivo, un empleado público de la Unidad de Medios Aéreos de DGT (UMA) o el empleo de medios de captación y reproducción de imágenes.

a) Infracciones observadas por agentes de la autoridad. En el caso de infracciones constatadas por agentes de la autoridad, concurren los requisitos previstos en el artículo 86.1 del TRLSV para la incoación del procedimiento sancionador, y los agentes encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas deberán denunciar estas infracciones, de acuerdo con lo previsto en el artículo 87.1 del citado TRLSV.

En los boletines de denuncia se hará constar la siguiente mención: ***"Infracción observada por el agente mediante uso de sistema de aeronave pilotada por control remoto (dron - RPAS)".***

Si excepcionalmente la denuncia no puede ser notificada en el acto por concurrir alguno de los motivos previstos en el artículo 89.2 del TRLSV se hará constar esta circunstancia en el boletín de denuncia.

b) **Infracciones constatadas por empleados públicos de la Unidad de Medios Aéreos de DGT (UMA).** En este caso, el empleado público de la UMA que, en el ejercicio de sus funciones, observe una infracción a la normativa de tráfico y seguridad vial lo pondrá en conocimiento del Jefe Provincial de Tráfico competente con objeto de que incoe el correspondiente procedimiento sancionador, de acuerdo con lo previsto en el artículo 86.1 del TRLSV.

En los boletines de denuncia se hará constar la siguiente mención: ***"Infracción captada mediante el uso de sistema de aeronave pilotada por control remoto (dron - RPAS)".***

c) Infracciones automatizadas basadas en medios de captación y reproducción de imágenes. En este caso, las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permiten la identificación del vehículo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 84.2, podrán ser objeto de tramitación automatizada a través del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (CTDA).

En los boletines de denuncia se hará constar la siguiente mención: ***"Infracción captada mediante el uso de sistema de aeronave pilotada por control remoto (dron - RPAS)".***

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

6.2. Procedimiento sancionador

En relación con la tramitación de las denuncias se tendrá en cuenta lo siguiente:

6.2.1. Alta de denuncias en PSAN. Las denuncias de ATGC pasan a situación de pre-alta en la aplicación de gestión del procedimiento sancionador (PSAN). Desde el CTDA se procederá a adjuntar los fotogramas necesarios para cada expediente sancionador, con objeto de que los instructores de las Unidades de Sanciones de Jefaturas Provinciales de Tráfico formalicen el alta de la denuncia en PSAN.

Las infracciones observadas por empleados públicos de la UMA de DGT se pasarán a idéntica situación para su instrucción por parte de las Unidades de Sanciones de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Las infracciones automatizadas que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permiten la identificación del vehículo, serán tramitadas por el CTDA.

6.2.2. Pruebas de la infracción. En caso de que la denuncia no haya sido notificada en el acto al denunciado, en el impreso 7.17j se adjuntarán 1 o 2 fotogramas de la infracción denunciada.

Los videos y demás pruebas gráficas de las infracciones serán almacenados por el CTDA. En caso de que un ciudadano interesado solicite, ante una Jefatura Provincial o Local visualizar el video de la infracción, desde la Jefatura se solicitará el mismo al CTDA, quien lo pondrá a su disposición a través del intercambiador corporativo de ficheros disponible en la Intranet (utilidad ***"Almacén. Intercambiador de archivos").***

7. VALIDACION DE MEDIOS TECNICOS.

En todo caso se exigirá que el RPAS empleado en la detección de una infracción disponga de un informe en vigor emitido por el Centro Español de Metrología (CEM) de acuerdo a lo establecido en el Anexo II de la Resolución de 20 de diciembre de 2018 del Director General de Tráfico.

En el caso particular que, a través de un RPAS, se efectúe una medición para la determinación de la existencia de una posible infracción, el RPAS en cuestión deberá contar con el correspondiente certificado metrológico en vigor emitido por el CEM conforme a la normativa de aplicación. En este caso no será requerido el informe contemplado en el párrafo anterior.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

8. COORDINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS, SEGUIMIENTO Y EVALUACION.

La Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología podrá desarrollar la presente instrucción a propuesta de cualquiera de las partes implicadas (Unidad de Medios Aéreos, Jefes Provinciales Coordinadores, Jefes Provinciales de Tráfico, Centros de Gestión de Tráfico y Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil)

Así mismo, esta Subdirección realizará un seguimiento de la efectividad del despliegue de esta nueva tecnología RPAS, estableciendo indicadores que permitan determinar el beneficio introducido teniendo en cuenta el número y tipología de las misiones realizadas, los medios humanos empleados y los costes asociados, promoviendo la supervisión del cumplimiento de los objetivos establecidos y la mejora continua de los procedimientos.

En Madrid a 26 de Junio de 2019.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

FIRMADO

ANEXO I.
Relación de equipos de vigilancia aérea del tráfico unidades (EVAT)

Este anexo recopila las unidades que contarán inicialmente con Equipo de Vigilancia RPAS de la ATGC (EVAT). Las misiones se circunscriben al ámbito territorial de actuación del Sector correspondiente, excepto en actuaciones de apoyo a la UMA en donde se podrá extender el ámbito territorial.

A continuación se relacionan estas unidades:

1. EVAT del Sector de Baleares.
2. EVAT del Sector de Canarias.
3. EVAT del Sector de Cantabria.
4. EVAT del Sector de Asturias.
5. EVAT del Sector de Extremadura.
6. EVAT Central – Área de Operaciones de la Jefatura de la ATGC.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2019-06-26 18:09:04 CET
La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código electrónico: NZVEHU54P2PR8S8D en http://www.pap.minhap.gob.es

4.B. EQUIPOS DE CAPTACIÓN Y REPRODUCCIÓN

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MOV

Asunto: Operación Paso de Portugal 2024

Escrito Directriz MOV 2024/09

1. ANTECEDENTES

Se denomina Operación Paso de Portugal a las actuaciones realizadas para el seguimiento, control y monitorización de los vehículos que llegan a España por las fronteras franco-españolas, acceden a Portugal por las fronteras hispano-lusas y realizan el recorrido entre Francia y Portugal (fronteras) en un máximo de 48 horas.

El período de desarrollo de la Operación es el comprendido entre el 1 de julio y el 31 de agosto y viene desarrollándose desde 2020, registrándose variaciones del número de los vehículos que son monitorizados realizando los citados movimientos.

El número de vehículos monitorizados durante la OPP 2023 fueron los siguientes:

Tabla 1. Datos OPP 2023

Operación Paso Portugal 2023	Julio	Agosto	Total
Tráfico OPP	140.859	122.502	263.361
Tráfico Fronteras Francesas	2.983.234	3.156.363	6.139.597
Tráfico Fronteras Portuguesas	1.349.729	1.515.326	2.865.055

2. FECHAS Y HORARIOS

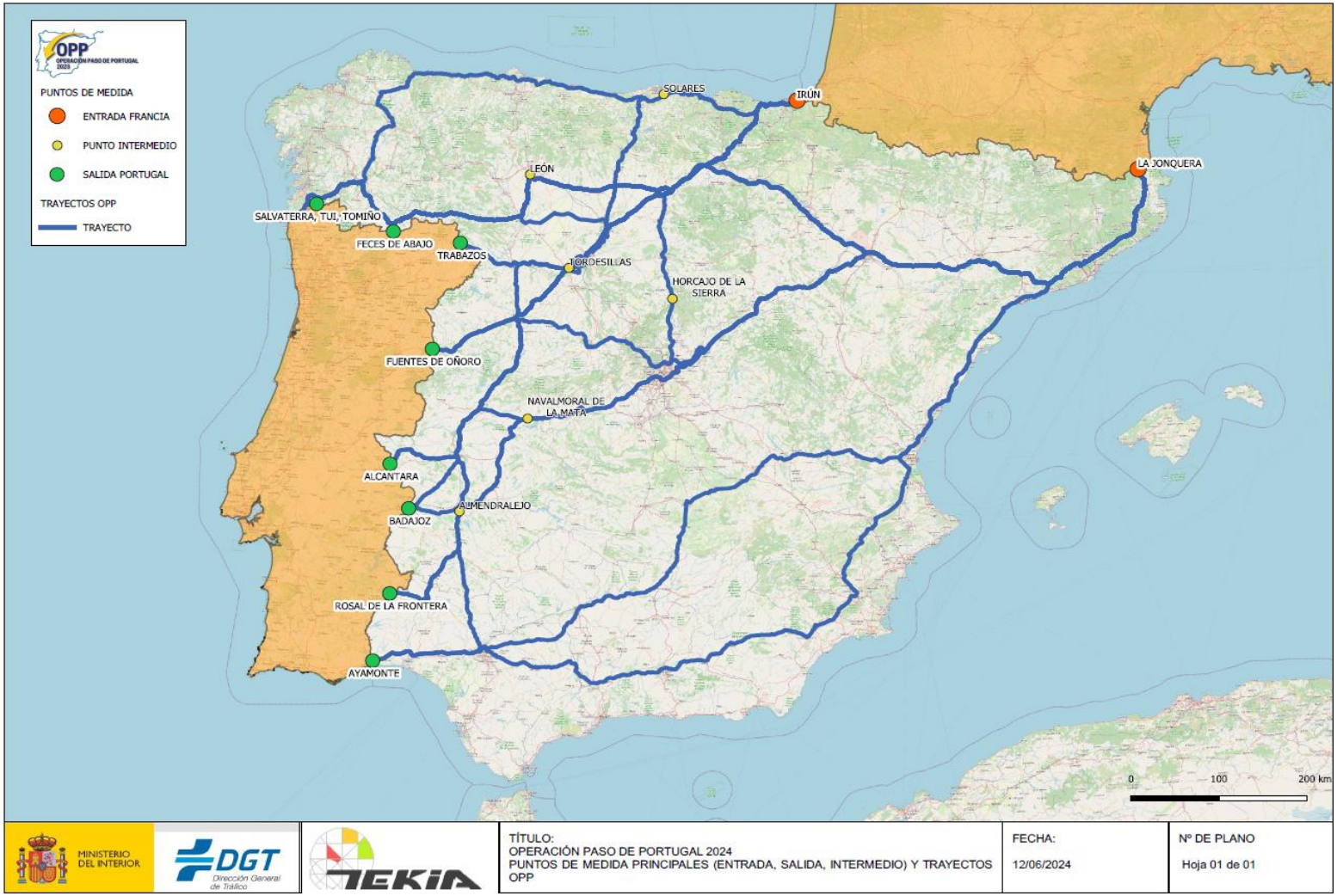
La Operación Paso de Portugal se desarrolla entre el lunes 1 de julio y el sábado 31 de agosto de 2024.

3. PLANO DE ITINERAIRIOS Y MEDIDAS ESPECIALES

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica



sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Plan de vigilancia

Con motivo del desarrollo de la Operación Paso de Portugal se intensificarán los vuelos en las carreteras A-62 y A-66.

Plan de vuelo medios aéreos

Los recursos disponibles durante la Operación Paso de Portugal a nivel nacional serán los siguientes:

- Personal de vuelo y apoyo: 65 personas.
- Número de helicópteros disponibles: 13 aparatos.
- Drones (RPAS): 39 unidades.

Las bases y zonas de control que más afectan a la Operación Paso de Portugal son las siguientes:

- Bases:
  - A Coruña.
  - Madrid
  - Valladolid
- Zonas de control, regulación e información a realizar durante la Operación:
  - A Coruña y zona de influencia
  - Madrid y zona de influencia
  - Valladolid y zona de influencia

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

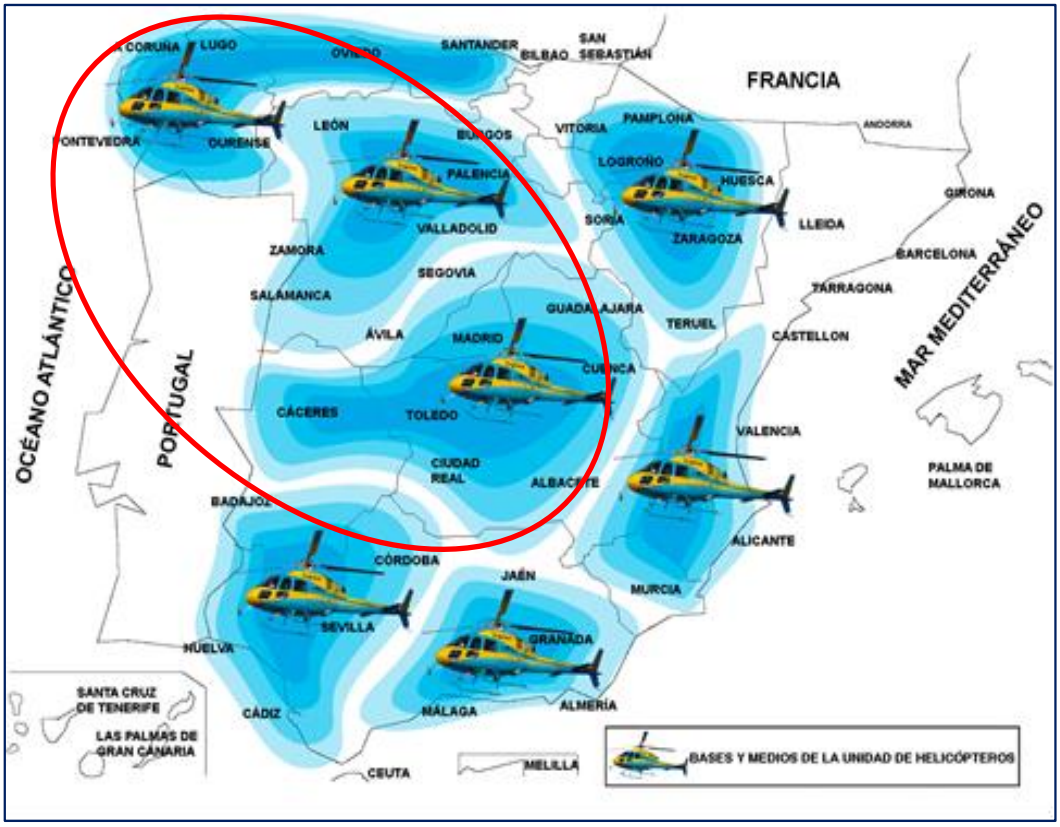


Ilustración 1. Unidad de medios aéreos: helicópteros - bases y zona de influencia

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Plan de señalización

Durante el verano 2024 se procederá a implantar la siguiente señalización con motivo de la Operación Paso de Portugal:

- **Zona CGT Norte:**

  - En los PMV ubicados en Tordesillas; A-62 pk 153+020 creciente:



Ilustración 2. Mensajes PMV Tordesillas A-62 153+020 C

  - En el PMV ubicado en Tordesillas; A-62 pk 159+200 creciente:



Ilustración 3. Mensajes PMV Tordesillas A-62 159+200 C

- **Zona CGT Centro:**

  - En el PMV ubicado en Talavera de la Reina; A-5 pk 125+200 creciente:



Ilustración 4. Mensajes PMV Talavera de la Reina A-5 125+200 C

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

- En el PMV ubicado en Navalmoral de la Mata; A-5 pk 177+200 creciente:



Ilustración 5. Mensajes PMV Navalmoral de la Mata A-5 177+200 C

- En el PMV ubicado en Trujillo; A-5 pk 252+000 creciente:



Ilustración 6. Mensajes PMV Trujillo A-5 252+000 C

- En el PMV ubicado en Mérida; A-5 pk 343+000 creciente:



Ilustración 7. Mensajes PMV Mérida A-5 343+000 C

- En el PMV ubicado en Plasencia; A-66 pk 476+925 creciente:



Ilustración 8. Mensajes PMV Plasencia A-66 476+925 C

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Zona CGT Suroeste:

- En el PMV ubicado en Huelva; A-49 pk 076+800 creciente:



Ilustración 9. Mensaje PMV Huelva A-49 076+800 C

- En el PMV ubicado en Huelva; A-49 pk 046+300 creciente:



Ilustración 10. Mensaje PMV Huelva A-49 046+300 C

4. DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN ACERCA DEL PASO DE PORTUGAL

En la página web se puede encontrar información referente a la Operación Paso de Portugal: https://www.dgt.es/conoce-el-estado-del-trafico/rutas-de-interes/operacion-paso-de-portugal/ y en X, @DGTes y @InformacionDGT.

Durante el desarrollo del Evento

Durante el desarrollo del evento se puede seguir la información en X: @DGTes y @InformaciónDGT y página web

https://www.dgt.es/conoce-el-estado-del-trafico/rutas-de-interes/operacion-paso-de-portugal/

Cuadros de mando de seguimiento

Durante la duración de la Operación Paso de Portugal 2024 se realizarán los siguientes informes y cuadros de mando:

- Informes diarios. Entre el 1 de julio y el 31 de agosto de 2024 se emitirán informes de tránsitos y nacionalidades.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Dirección General de Tráfico
Centro de Gestión del Tráfico del Norte
Valladolid

OPP
OPERACIÓN PASO DE PORTUGAL

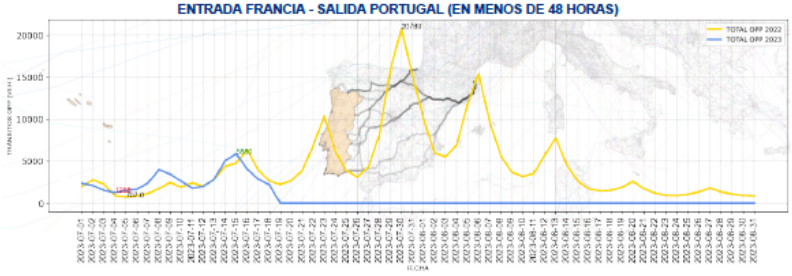
DISTRIBUCIÓN DE TRÁNSITOS OPP 2023

ENTRADA FRANCIA - SALIDA PORTUGAL (EN MENOS DE 48 HORAS)

TRÁNSITOS OPP DEL 12/07/23 AL 18/07/23											
FECHA	DESDE IRÚN						DESDE JUNQUERA			DESDE OTROS	TOTAL OPP
	FUENTES O.	FECES A.	TRABAZOS	BADAJOZ	AYAMONTE	TUI	AYAMONTE	BADAJOZ	FUENTES O.	OTROS	TOTAL
12/07/23	823	514	183	91	46	65	36	39	5	168	1.970
13/07/23	1.130	834	312	111	53	106	34	44	13	188	2.825
14/07/23	2.002	1.735	502	200	72	143	47	55	23	261	5.040
15/07/23	2.400	1.853	554	303	164	120	127	64	21	274	5.880
16/07/23	1.733	1.075	396	231	91	106	81	57	19	249	4.038
17/07/23	1.231	714	253	200	82	81	62	39	14	178	2.854
18/07/23	913	593	217	113	52	66	50	23	7	159	2.193
TRÁNSITOS OPP ACUMULADOS DESDE EL 01/07/2023											
OPP 2023	20.464	13.782	4.814	2.613	1.276	1.416	955	703	201	3.177	49.401

EVOLUCIÓN DE TRÁNSITOS OPP [TOTAL]

ENTRADA FRANCIA - SALIDA PORTUGAL (EN MENOS DE 48 HORAS)

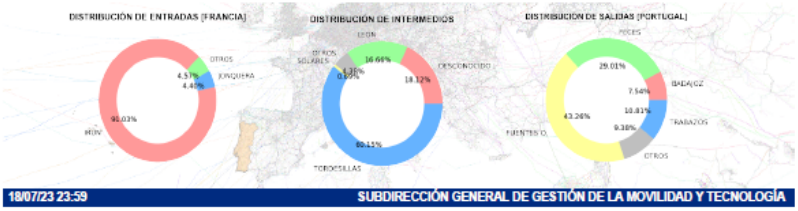


DISTRIBUCIÓN DE TRÁNSITOS OPP 2023: PUNTOS INTERMEDIOS

ENTRADA FRANCIA - SALIDA PORTUGAL (EN MENOS DE 48 HORAS)

TRÁNSITOS INTERMEDIOS OPP DEL 12/07/23 AL 18/07/23									
FECHA	TORDESILLAS	LEÓN	SOLARES	HORCAJO	ALMENDRALEJO	NAVALMORAL	OTROS	DESCONOCIDO	TOTAL
12/07/23	1.175	392	20	6	4	1	86	286	1.970
13/07/23	1.638	579	32	11	3	5	89	468	2.825
14/07/23	2.835	1.102	26	12	2	3	117	943	5.040
15/07/23	3.475	766	22	15	1	1	211	1.389	5.880
16/07/23	2.527	575	32	17	2	11	148	726	4.038
17/07/23	1.651	387	6	10	7	7	108	678	2.854
18/07/23	1.325	387	33	15	4	3	87	339	2.193
TRÁNSITOS INTERMEDIOS OPP ACUMULADOS DESDE EL 01/07/2023									
OPP 2023	29.716	8.229	341	215	46	50	1.854	8.950	49.401

DISTRIBUCIÓN DE TRÁNSITOS OPP 2023: ENTRADAS / INTERMEDIOS / SALIDAS



18/07/23 23:59 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

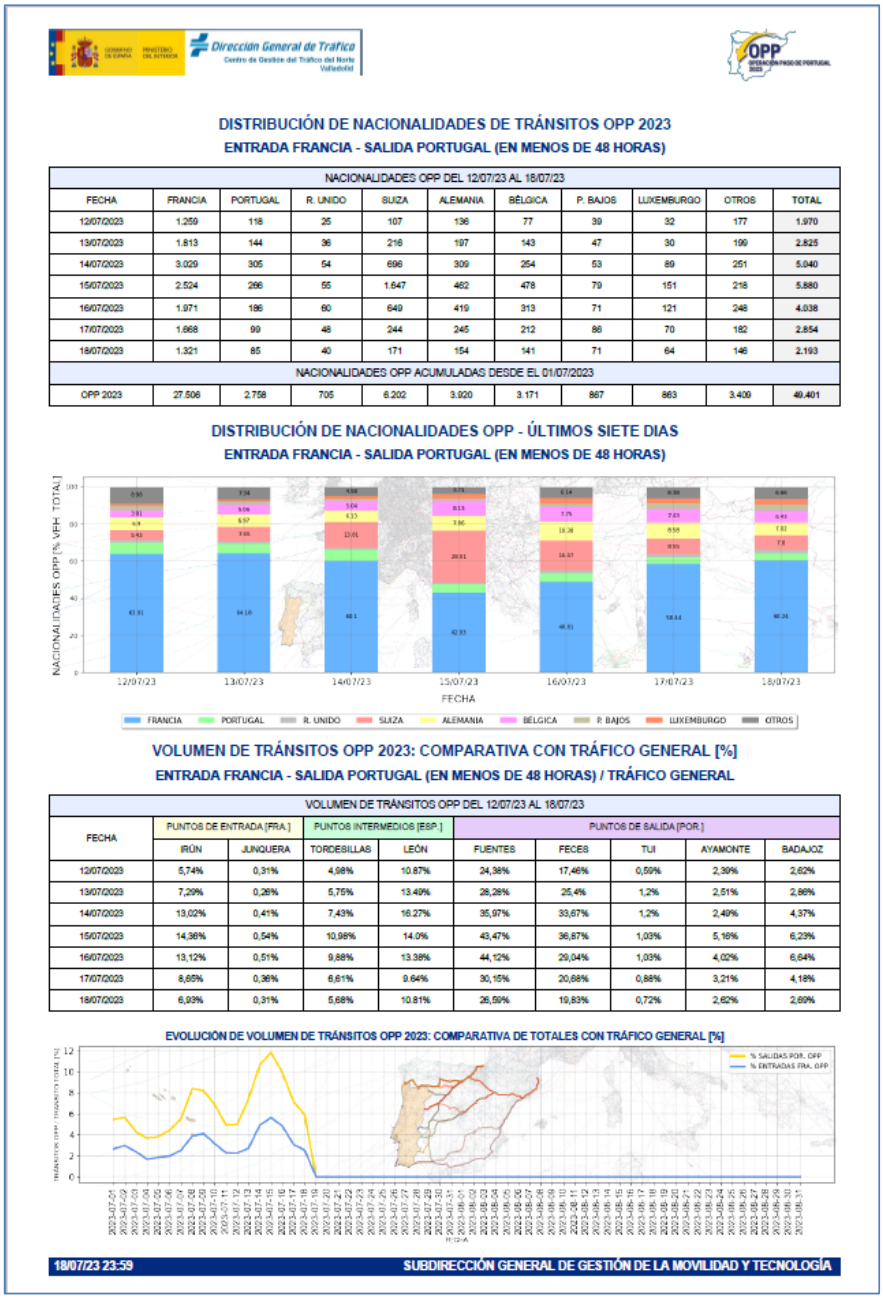
Ilustración 11. Informe diario de tránsitos

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm



Dirección General de Tráfico
Centro de Gestión del Tráfico del Norte
Valladolid

OPP
OPERACIÓN PASO DE PORTUGAL

DISTRIBUCIÓN DE NACIONALIDADES DE TRÁNSITOS OPP 2023
ENTRADA FRANCIA - SALIDA PORTUGAL (EN MENOS DE 48 HORAS)

NACIONALIDADES OPP DEL 12/07/23 AL 18/07/23										
FECHA	FRANCIA	PORTUGAL	R. UNIDO	SUIZA	ALEMANIA	BÉLGICA	P. BAJOS	LUXEMBURGO	OTROS	TOTAL
12/07/2023	1.259	118	25	107	136	77	39	32	177	1.970
13/07/2023	1.813	144	36	216	197	143	47	30	199	2.825
14/07/2023	3.029	305	54	696	309	254	53	89	251	5.040
15/07/2023	2.524	266	55	1.647	462	478	79	151	218	5.880
16/07/2023	1.971	186	60	649	419	313	71	121	248	4.038
17/07/2023	1.668	99	48	244	245	212	86	70	182	2.854
18/07/2023	1.321	85	40	171	154	141	71	64	146	2.193
NACIONALIDADES OPP ACUMULADAS DESDE EL 01/07/2023										
OPP 2023	27.506	2.758	705	6.202	3.920	3.171	867	863	3.409	49.401

DISTRIBUCIÓN DE NACIONALIDADES OPP - ÚLTIMOS SIETE DIAS
ENTRADA FRANCIA - SALIDA PORTUGAL (EN MENOS DE 48 HORAS)

VOLUMEN DE TRÁNSITOS OPP 2023: COMPARATIVA CON TRÁFICO GENERAL [%]
ENTRADA FRANCIA - SALIDA PORTUGAL (EN MENOS DE 48 HORAS) / TRÁFICO GENERAL

VOLUMEN DE TRÁNSITOS OPP DEL 12/07/23 AL 18/07/23									
FECHA	PUNTOS DE ENTRADA [FRA.]		PUNTOS INTERMEDIOS [ESP.]		PUNTOS DE SALIDA [POR.]				
	IRÚN	JUNQUERA	TORDESILLAS	LEÓN	FUENTES	FECES	TUI	AYAMONTE	BADAJOZ
12/07/2023	5,74%	0,31%	4,98%	10.87%	24,38%	17,46%	0,59%	2,39%	2,62%
13/07/2023	7,29%	0,26%	5,75%	13.49%	28,28%	25,4%	1,2%	2,51%	2,86%
14/07/2023	13,02%	0,41%	7,43%	16.27%	35,97%	33,67%	1,2%	2,49%	4,37%
15/07/2023	14,36%	0,54%	10,98%	14.0%	43,47%	36,87%	1,03%	5,16%	6,23%
16/07/2023	13,12%	0,51%	9,88%	13.38%	44,12%	29,04%	1,03%	4,02%	6,64%
17/07/2023	8,65%	0,36%	6,61%	9.64%	30,15%	20,68%	0,88%	3,21%	4,18%
18/07/2023	6,93%	0,31%	5,68%	10.81%	26,59%	19,83%	0,72%	2,62%	2,69%

EVOLUCIÓN DE VOLUMEN DE TRÁNSITOS OPP 2023: COMPARATIVA DE TOTALES CON TRÁFICO GENERAL [%]

18/07/23 23:59 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Ilustración 12. Informe diario de nacionalidades

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

- Cuadros de mando. Durante la duración de la Operación Paso de Portugal se realizarán los siguientes cuadros de mando, que serán publicados en la web DGT.
  - 1 de julio a 14 de julio de 2024.
  - 1 de julio a 28 de julio de 2024.
  - 1 de julio a 11 de agosto de 2024.
  - 1 de julio a 25 de agosto de 2024.
  - 1 de julio a 31 de agosto de 2024.

El cuadro de mando actualizado se podrá consultar durante la duración de la Operación Paso de Portugal el siguiente enlace:

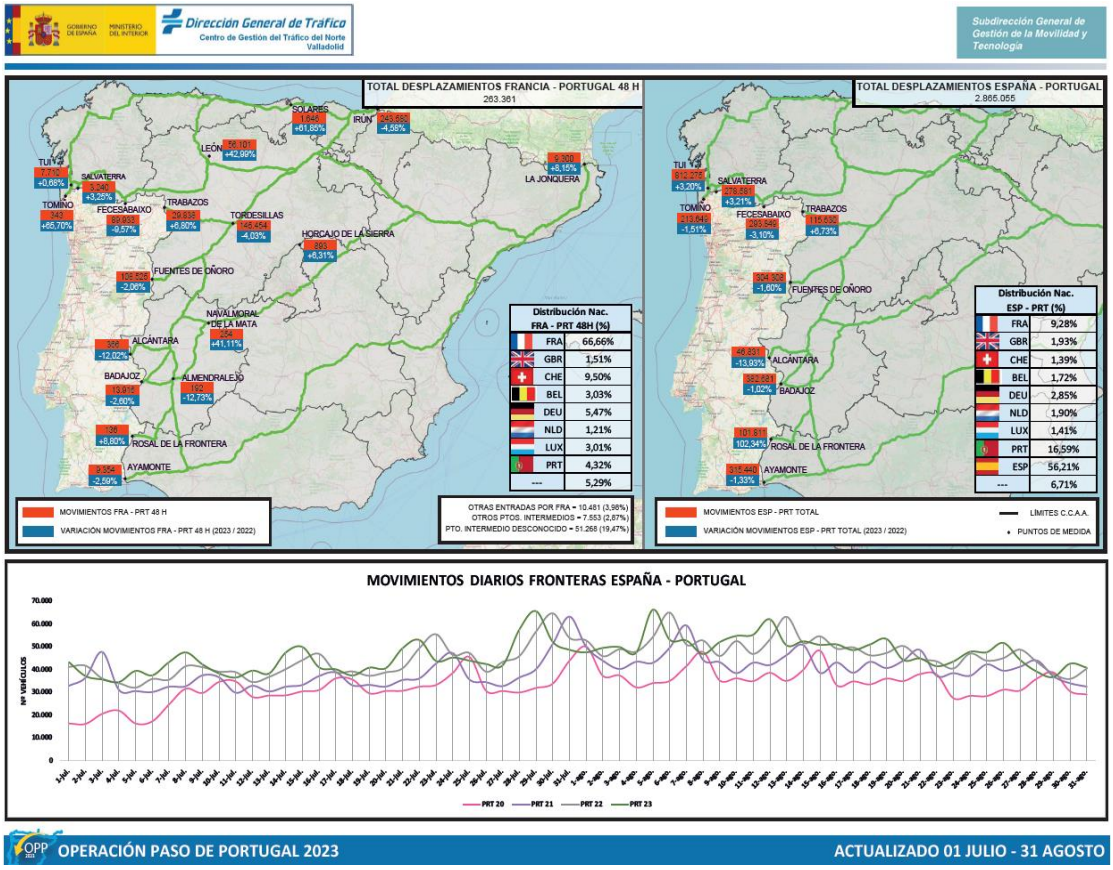


Ilustración 13. Cuadro de mando

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

5. RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES EMPLEADOS PARA EL SEGUIMIENTO

Centros de Gestión del Tráfico

Los Centros de Gestión del Tráfico trabajan 24 horas los 365 días del año, presentando especial relevancia para la Operación Paso de Portugal los centros de:

- Centro de Gestión el Tráfico Noroeste-Cantábrico, Jefatura Provincial de Tráfico A Coruña.
- Centro de Gestión del Tráfico del Norte, Jefatura Provincial de Tráfico Valladolid.
- Centro de Gestión del Tráfico Zona Centro, Jefatura Provincial de Tráfico Madrid.

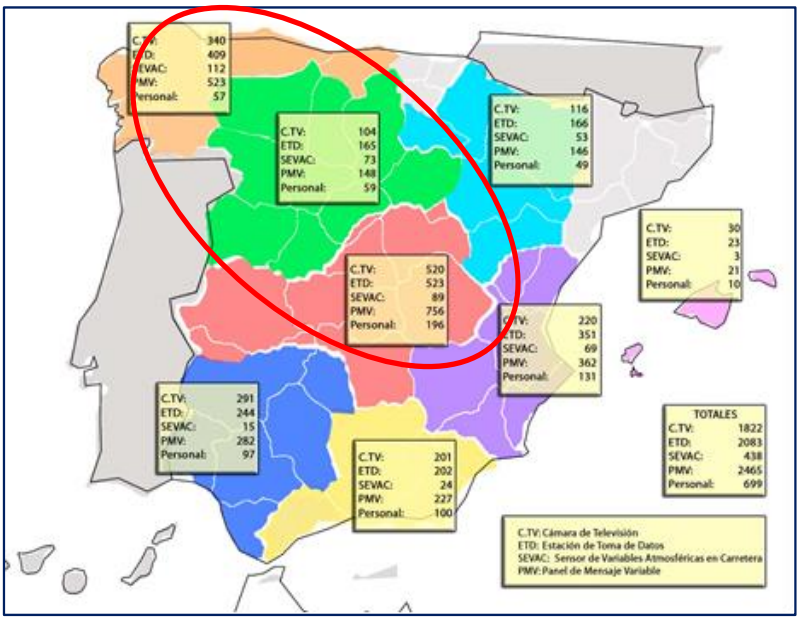


Ilustración 14. Medios adscritos por CGT

6. ENTRADA EN VIGOR

Este Escrito Directriz entrará en vigor al día siguiente de su firma.

(Firmado electrónicamente)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

FRANCISCO JAVIER RUIZ BOADA

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-b18d-b6ab-5c14-94d7-93cc-0a00-49a4-8e13
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : FRANCISCO JOSE RUIZ BOADA | FECHA : 27/06/2024 11:13 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Metodología para la selección de ubicaciones para la instalación de los medios fijos de control de la velocidad.

INSTRUCCIÓN MOV 2024-04

1. FINALIDAD Y NECESIDAD

Establecer mecanismos y medidas eficientes en materia de gestión del tráfico está siendo la hoja de ruta para conseguir una mejora continuada de la seguridad vial y la eficiencia en la movilidad. En este contexto, es necesario persistir en una vigilancia eficiente que permita controlar y minimizar aquellas conductas que tienen un impacto directo en la siniestralidad y que comprometen dicho objetivo.

La selección de las localizaciones para la ubicación de los medios fijos de control de velocidad se realiza atendiendo al resultado de rigurosos estudios basados en la accidentabilidad y alimentados, en segunda instancia, con otros factores como la tipología de la vía, la ubicación de los equipos de control ya instalados y exceso de velocidad que se produce en cada segmento de vía.

De acuerdo con las competencias que el Real Decreto Legislativo 6/2015 atribuye al Ministerio del Interior, que son ejercidas a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, se establece la metodología para la selección de ubicaciones para la instalación de los medios fijos de control de la velocidad contenida en anexo de esta instrucción.

La ejecución de las previsiones contenidas en la presente Instrucción deberá entenderse referida a las vías y terrenos objeto de la aplicación de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en los que la Jefatura Central de Tráfico tiene atribuido el ejercicio de sus competencias.

2. ENTRADA EN VIGOR

La presente Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
(firmada digitalmente)

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

INSTRUCCIÓN: METODOLOGÍA PARA LA SELECCIÓN DE UBICACIONES PARA LA INSTALACIÓN DE LOS MEDIOS FIJOS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD.

Fase 1. Identificación de zonas calientes 3

Fase 2. Selección del segmento de 2 km representativo de cada zona caliente 3

2.1. Ventana deslizante 4

2.2. Indicador Estadístico de Accidentabilidad (IEA) 4

2.3. Índice de accidentabilidad con víctimas 5

2.4. Coeficiente modificador por tipo de vía (C_{tv}) 5

2.5. Coeficiente modificador por distancia a dispositivo ya instalado (C_{tv}) 5

2.6. Segmento de 2 km representativo de cada zona caliente 6

2.7. Accidentabilidad Normalizada (AN) 6

Fase 3. Indicador de Movilidad Viaria (IMV) 7

Fase 4. Análisis combinado de accidentabilidad y velocidad (IMVA) 8

Fase 5. Revisión manual y elección de tipo de cinemómetro 8

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

SELECCIÓN DE UBICACIONES PARA LA INSTALACIÓN DE MEDIOS FIJOS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD

En la identificación y selección de ubicaciones para la instalación de nuevos medios de control de velocidad fijos se aplicará la metodología que a continuación se describe.

El procedimiento completo consta de 5 fases que darán como resultado un listado de segmentos de vía de 2 km donde sería apropiada la instalación de medios de control de la velocidad con el objetivo de reducir la accidentabilidad.

Fase 1. Identificación de zonas calientes

Se toman los datos de accidentes ocurridos en las carreteras de competencia DGT en los últimos 5 años.

Con centro en cada accidente, se considera un área de influencia de 750 metros de radio lineal (unidimensional en la misma vía) para concatenar accidentes adyacentes allí donde haya superposición de áreas de influencia. Por tanto, dos o más accidentes que disten menos de 1,5 km entre sí aparecerán superpuestos y – por tanto – se considerarán incluidos dentro de una misma zona caliente.

Se utilizan los accidentes y no la gravedad de los mismos en esta primera fase porque para la identificación de las zonas calientes se requiere una buena resolución espacial. Hay muchos más accidentes que accidentes con víctimas y se ha verificado que existe una alta correlación entre unos y otros (>0,98), de manera que los accidentes en esta fase funcionan como estimador de alta resolución de la probabilidad de que se produzcan víctimas en la carretera.

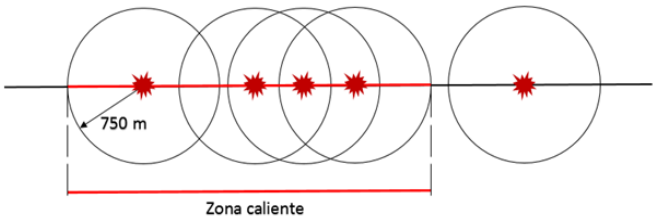


Figura 1: Aplicación de áreas de influencia para la Identificación de las zonas calientes.

Fase 2. Selección del segmento de 2 km representativo de cada zona caliente

En esta fase se define el Indicador Estadístico de Accidentabilidad (IEA), cuya maximización dentro de cada zona caliente constituye el criterio de selección del

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

segmento de 2 km representativo de cada una de ellas. Al contrario que en la fase 1, este indicador no tiene en cuenta los accidentes con víctimas, sino las víctimas propiamente dichas.

2.1. Ventana deslizante

A lo largo de cada zona caliente se desplaza, en saltos discretos de 100 m, una ventana deslizante de 2 km de longitud (o menos si la zona caliente es más pequeña).

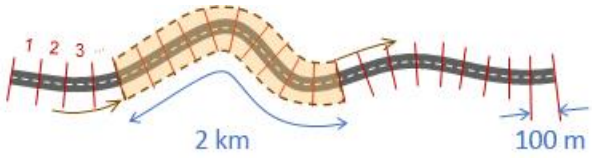


Figura 2: *Ventana deslizante de 2 km y salto discreto 100 m dentro de una zona caliente identificada.*

2.2. Indicador Estadístico de Accidentabilidad (IEA)

En cada paso de desplazamiento de la ventana deslizante se calcula, sobre el segmento de 2 km definido, el **Indicador Estadístico de Accidentabilidad (IEA)**, de la siguiente manera:

$$IEA = \frac{C_{tv} \cdot C_d}{n} \cdot \sum_{n} \frac{I_{acv}}{I_{acv} + a}$$

Donde:

- I_{acv}: Índice de accidentabilidad con víctimas, que se detalla en el siguiente subapartado.
- n: Número de años de datos de accidentabilidad considerados. Se emplean los últimos 5 años.
- a: Constante de calibración. Se utiliza $a=5$ (cada año de los analizados hay en torno a 500 segmentos de vía que tienen $I_{acv} \geq 5$).
- C_{tv}: Coeficiente modificador por tipo de vía.
- C_d: Coeficiente modificador por distancia a dispositivo ya instalado.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

2.3. Índice de accidentabilidad con víctimas

Se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$Iacv = 5 * F + 3.5 * HG + 0.5 * HL$$

Donde:

- ***F***: Número de fallecidos.
- ***HG***: Número de heridos graves.
- ***HL***: Número de heridos leves.

2.4. Coeficiente modificador por tipo de vía (C_{tv})

Este coeficiente valdrá 0,85 para segmentos de autopistas y/o autovías y 1 en segmentos de carreteras convencionales, lo que tiene el efecto de reducir la prioridad en los primeros, atenuando su potencial para ser seleccionados. Este criterio responde al hecho de que la mayoría de los accidentes se produce en vías convencionales, pero al haber más kilómetros y menos intensidad de tráfico que en autovías y autopistas, el indicador IEA necesita este modificador para reajustar prioridades de selección en la ubicación de nuevos controles.

La calibración del valor para autopistas y autovías se ha hecho buscando un ajuste aproximado del 20% de estas vías en las principales ubicaciones candidatas, pero podrá reajustarse en el futuro para adaptarse a diferentes prioridades en seguridad vial.

2.5. Coeficiente modificador por distancia a dispositivo ya instalado (C_{tv})

Este coeficiente pretende evitar que se concentren varios cinemómetros demasiado cerca unos de otros en la misma vía y sentido de circulación.

Si ya hay un punto de control de velocidad a menos de 10 km de uno de los nuevos segmentos seleccionados, en la misma vía y sentido de circulación, el coeficiente valdrá 0, por lo que dejará de ser candidato. Si este se encuentra a más de 25 km del inicio o del fin del segmento, el coeficiente valdrá 1, por lo que no le afectará de ningún modo. Y entre medias, para distancias entre 10 y 25 km (hasta el inicio o el fin, la menor de ellas), la variación del coeficiente será lineal en el citado intervalo.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

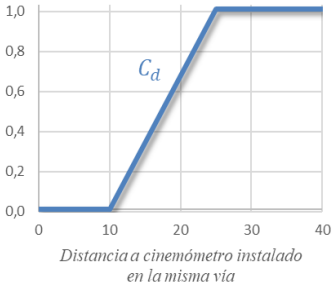


Figura 3: *Gráfico explicativo del funcionamiento del coeficiente por distancia a dispositivo instalado.*

Este coeficiente es parametrizable y podrán modificarse en el futuro los umbrales para adaptarse a la nueva situación de despliegue de cinemómetros y prioridades en seguridad vial.

2.6. Segmento de 2 km representativo de cada zona caliente

Una vez calculado el IEA para cada salto de la ventana deslizante, se selecciona como segmento de 2 km representativo de cada zona caliente aquel que maximiza el IEA dentro de la misma.

Se ordenan por IEA decreciente todos los segmentos representativos (uno por cada zona caliente) y continúa el estudio con los primeros 200.

2.7. Accidentabilidad Normalizada (AN)

El coeficiente C_d puede ocultar la existencia de problemas de accidentabilidad en un tramo de la vía en el que las medidas a adoptar no consistan en instalar un cinemómetro, habiendo ya otro cerca que hace caer el valor del citado coeficiente. Para la detección de estas situaciones y el análisis de otras acciones correctoras se define el parámetro Accidentabilidad Normalizada (AN), cuya fórmula es la misma que la del IEA, pero sin el efecto de los coeficientes modificadores C_d y C_{tv}, permitiendo así una comparación basada únicamente en la accidentabilidad, sin otros condicionantes:

$$AN = \frac{1}{n} \cdot \sum_{n} \frac{I_{acv}}{I_{acv} + a}$$

El AN asociado a un tramo de 2 km se calculará para ese tramo concreto, pero el AN asociado a una zona caliente no tiene por qué corresponder al mismo tramo que el del IEA de esa misma zona caliente, ya que a lo largo de la misma, la distancia a

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

un cinemómetro ya instalado varía y el tramo de 2 km que maximiza el IEA puede no ser el mismo que el que maximiza la AN.

Fase 3. Indicador de Movilidad Viaria (IMV)

Sobre los 200 segmentos resultantes en la fase anterior se utiliza el percentil 85 de velocidad para compararlo con la velocidad límite de la vía mediante la siguiente ecuación del "indicador de velocidad":

$$I_v = \frac{V_{85} - V_{lim}}{V_{lim}}$$

Donde:

- V85: Percentil 85 de velocidad de los conductores en el segmento estudiado.
- Vlim: Velocidad límite promedio del segmento estudiado.

La interpretación de este indicador es la siguiente: el 15% de los vehículos (casi 1 de cada 7) circula con un exceso de velocidad igual o mayor que I_V sobre el límite de velocidad establecido para ese segmento de vía. Un valor I_V negativo no significa que no haya exceso de velocidad, sino que son menos del 15% los vehículos que lo exceden, razón por la cual también son relevantes estos valores negativos, si bien, como se verá a continuación, su impacto estará atenuado respecto al de los valores positivos.

Con estas consideraciones se calcula el Indicador de Movilidad Viaria (IMV) mediante la siguiente fórmula:

$$IMV = \frac{1}{(1 + e^{-15 \cdot I_v})^2}$$

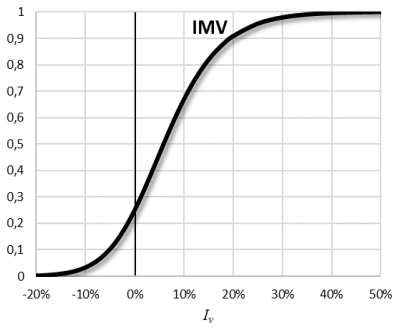


Figura 4. *Fórmula y representación gráfica del IMV.*

Esta fórmula está diseñada con tres objetivos:

- Normalizar el indicador de velocidad en el recorrido (0 , 1).

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

- Poner mayor énfasis (3/4 del recorrido de la función) en el intervalo en el que se detecta un exceso de velocidad respecto al límite de la vía en más del 15% de los vehículos que circulan. De hecho, el 75% del recorrido se reserva para valores de $I_v \geq 0$ y el 25% para $I_v < 0$.
- Acotar el efecto del parámetro IMV, mediante convergencia asintótica, a los límites del recorrido. Para un exceso de velocidad caracterizado por un $I_v = 20\%$, el IMV alcanza aproximadamente el 90% de su valor máximo.

Fase 4. **Análisis combinado de accidentabilidad y velocidad (IMVA)**

Se calcula el índice que combina la accidentabilidad y la velocidad, actuando esta última como modificador del factor principal, que es el de accidentabilidad. Para ello se aplica la siguiente ecuación:

$$IMVA = IEA \cdot (0{,}7 + 0{,}3 \cdot IMV)$$

Este indicador se ha diseñado considerando que el objetivo principal es reducir la accidentabilidad (número y gravedad) y el método es la reducción de los excesos de velocidad. Por eso el IEA es el factor principal y el IMV es un modificador con un rango de influencia del 30%. El indicador es multiplicativo, no aditivo, porque trata de identificar la confluencia de ambos factores, no la compensación de uno con el otro.

Fase 5. **Revisión manual y elección de tipo de cinemómetro**

En la instalación de nuevos cinemómetros se ha fijado el objetivo de que el 80% sean en carreteras convencionales y el 20% en autovías y autopistas. Asimismo, en la adquisición de estos cinemómetros se ha determinado que el 40% serán fijos (de velocidad instantánea) y el otro 60% de tramo. También se trata de evitar la excesiva concentración de cinemómetros en las mismas regiones.

Asegurar la cuota por tipo de carretera resulta sencillo una vez que se dispone del IMVA, puesto que se van validando equipos siguiendo el orden de mayor a menor valor de este indicador y, cuando se acaba la cuota de uno de ellos, se pueden saltar ubicaciones de ese tipo hasta completar las de la otra cuota.

En cambio, para asegurar la cuota por tipo de cinemómetro se necesita revisar manualmente el recorrido. En esta revisión se valorarán dos cosas:

1. Si es más conveniente un cinemómetro fijo de velocidad instantánea o uno de tramo.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

Hay que repartir los diferentes cinemómetros en las ubicaciones señaladas. Para ello resultan relevantes aspectos como la conveniencia de operación bidireccional, la existencia de entradas y salidas desde/hacia otras vías, rotondas, áreas de descanso, estaciones de servicio, rutas alternativas, cambios en los límites de velocidad, etc. Hay que valorar los diferentes factores y decidir el tipo más adecuado en cada situación concreta.

En el caso de instalar un cinemómetro de tramo, la distancia no tiene necesariamente que ser 2 km. En este sentido, el IMVA caracteriza la zona caliente y metodológicamente se calcula siempre sobre segmentos de 2 km. No existe equivalencia comparativa entre posibles IEA calculados para longitudes diferentes, debido a que las fórmulas empleadas en su cálculo no son lineales. Dentro de la zona caliente se puede ubicar el cinemómetro donde las características de la vía sean más adecuadas, si bien conviene revisar que el IEA se mantenga en valores altos conforme se aleja la ubicación idónea de aquella en la que se ha detectado el IEA máximo de la zona caliente.

2. Que la vía permite la instalación de un cinemómetro y es adecuada para ello.

   a) Se revisa con criterios generales (no estudios de ingeniería) y sobre imágenes de la vía que pueden no estar actualizadas (p. ej. Google Street View) que no hay circunstancias evidentes en las que las características de la vía sean claramente inapropiadas o presenten algunos inconvenientes para la instalación de un cinemómetro (p. ej. una carretera de montaña sin tramos rectos y con terreno en pendiente a ambos lados de la vía).

   b) En el proceso de verificación se puede someter a validación cualquier otra objeción que se pueda presentar o detectar respecto del resultado automático. Un ejemplo podría ser que haya cinemómetros demasiado cerca de una nueva ubicación en una ruta que implique vías con distinto nombre, pero que exista una sospecha razonable de que se corresponde con la ruta seguida por la mayoría de los vehículos. También se puede valorar si se da un drástico aumento de la concentración de cinemómetros en una misma provincia. O incluso la revisión de la vía podría llamar la atención sobre una señalización del límite de velocidad demasiado bajo que provocase un elevado IMV en desacuerdo con las características de la vía.

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

En caso de que se detecte alguna incidencia relevante en alguno de los segmentos de vía resultantes, este podrá ser desplazado a otra ubicación dentro de la misma zona caliente (cuanto más cerca del segmento original, mejor) o reemplazado por el siguiente en el listado si no es viable la instalación en ningún otro lugar sin desvirtuar el propósito perseguido.

Estas decisiones se podrán también adoptar una vez que se haga la pertinente revisión *in situ* por parte del Centro de Gestión de Tráfico, el replanteo en campo del cinemómetro. En este punto se presentarán consideraciones con criterio técnico de ingeniería (viabilidad de la obra, consistencia y pendiente del terreno, implicaciones sobre el tráfico de la maquinaria necesaria, etc.) y de gestión (p. ej. posibilidad de disponer de acometida eléctrica, mejorar la visibilidad de la vía, la cobertura de comunicaciones o la seguridad de los operarios de mantenimiento desplazando una cierta distancia la ubicación del equipo).

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28027 MADRID
Tel.: 917143209

CSV : GEN-eb6e-5822-158a-3338-6f98-ded9-cf89-8a55
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 04/03/2024 09:37 | Sin acción específica

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

NOTA INTERIOR

S/Ref.:

N/Ref..: SGGMT ABB / jlch

Fecha: 13 de noviembre de 2023

Asunto: modificación tramitación solicitudes del correo cyfsj@dgt.es

Destinatario:
Sr/a DIRECTOR DEL CENTRO DE GESTIÓN

El progresivo crecimiento de las nuevas tecnologías desplegadas en carretera implantadas desde los Centros de Gestión del Tráfico, entre las cuales se encuentran la identificación de matrículas y videograbaciones mediante lectores de matrícula y cámaras TVCC respectivamente, así como de datos de cinemómetros, ha llevado consigo a un significativo incremento de consultas sobre estos datos por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de las entidades Judiciales.

Por ello es necesario adaptar este incremento de nuevas tecnologías y el número de solicitudes que se desprenden de ellas, a una modificación del Protocolo establecido para el tratamiento de peticiones contenidas en la Instrucción Operativa 9/2014, para de esta forma que su gestión sea más rápida y efectiva evitando demoras excesivas en su tramitación.

A.- **Procedimiento de tramitación de las solicitudes recibidas** en los Centros de Gestión por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de las entidades Judiciales.

A.1.-Las solicitudes se canalizarán a través de la cuenta de correo consultas.cyfsj@dgt.es quien las remitirá directamente a los Centros de Gestión del Tráfico implicados en la obtención de los datos requeridos, en las siguientes direcciones de correo:

noroeste.cyfsj@dgt.es
norteduero.cyfsj@dgt.es
pirineosebro.cyfsj@dgt.es
levante.cyfsj@dgt.es
surestesol.cyfsj@dgt.es
suroeste.cyfsj@dgt.es

Una vez recibida la solicitud en los Centros de Gestión del Tráfico, elaborarán y recopilarán la información referida a su centro, siendo remitida directamente por correo

Correo-electrónico: @dgt.es

Dirección nº
00071 Ciudad
Tel.: 000 000 000

ANA ISABEL BLANCO BERGARECHE - 2023-11-13 20:46:53 CET
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MZZEKPPJD5FVULVTK9F2QGXSBFRG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

electrónico al órgano peticionario de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado o de las entidades Judiciales, con copia al correo consultas.cyfsj@dgt.es

A.2.- En el caso de recibir un Centro de Gestión del Tráfico a través del correo específico anteriormente citados solicitud de datos que corresponden solamente a su ámbito, este Centro de Gestión los remitirá directamente al peticionario.

Al respecto, en el caso de recibir un Centro de Gestión del Tráfico a través de su correo específico solicitud de datos de ámbito nacional o que implican a otros los Centro de Gestión, los remitirá al correo consultas.cyfsj@dgt.es quien lo trasladará para su tramitación de igual forma que hace referencia el punto A.1 de esta nota interior.

A-3.- Todas las peticiones recibidas habrán de ser siempre motivadas. Por ello, en caso necesario, se solicitará al peticionario que indique, en la medida de lo posible, el origen de la misma, aportando la identificación de diligencias previas, número de procedimiento judicial, etc.

Todas contestaciones que se redactarán conforme los anexos I y II llevarán únicamente en el pie de firma del CGT que elabore el citado informe.

LA SUBDIRECTORA ADJUNTA DE CIRCULACIÓN

Ana I. Blanco Bergareche

ANA ISABEL BLANCO BERGARECHE - 2023-11-13 20:46:53 CET
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MZZEKPPJD5FVULVTK9F2QGXSBFRG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I

De acuerdo con lo interesado en su solicitud de fecha XX/XX/XXXX, y en relación con [Identificación de Diligencias previas / Número de procedimiento judicial /....], se hace entrega de la información captada por [lectores de matrícula / cinemómetros fijos / grabación realizada por cámaras en CCTV] para el [intervalo / tramo / vehículo] solicitado.

Todo ello conforme a lo dispuesto en el artículo 22.2 de la Ley Orgánica 15/99, de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a lo establecido en el informe 0297/2005 de la Agencia Española de Protección de datos, resultando estos hechos necesarios para la prevención de un peligro real para la seguridad pública y para la represión de infracciones penales.

EL DIRECTOR DEL CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

RECIBÍ:

FIRMADO:

ANA ISABEL BLANCO BERGARECHE - 2023-11-13 20:46:53 CET
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MZZEKPPJD5FVULVTK9F2QGXSBFRG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO II

De acuerdo con lo interesado en su solicitud de fecha XX/XX/XXXX, y en relación con [Identificación de Diligencias previas / Número de procedimiento judicial / ....], le comunico que:

- (1) no se han detectado ni registrado imágenes o lecturas de placas de matrícula de vehículos, relativas a la petición mencionada en su escrito,
- (2) o bien, de haber transcurrido más de 30 días naturales, no se dispone de las mismas por haberse procedido a su borrado.

Todo ello conforme a lo dispuesto en el artículo 22.2 de la Ley Orgánica 15/99, de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a lo establecido en el informe 0297/2005 de la Agencia Española de Protección de datos, resultando estos hechos necesarios para la prevención de un peligro real para la seguridad pública y para la represión de infracciones penales.

(1) y (2) según proceda en cada caso.

EL DIRECTOR DEL CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

RECIBÍ:

FIRMADO:

ANA ISABEL BLANCO BERGARECHE - 2023-11-13 20:46:53 CET
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_MZZEKPPJD5FVULVTK9F2QGXSBFRG en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Escrito Directriz MOV 2023/16
Asunto: *Cabina universal y rotación de cinemómetros*

1. OBJETO

La vigilancia se configura como una parte esencial de la política de seguridad vial y uno de los elementos clave para la reducción de la siniestralidad en nuestras carreteras. Una política de vigilancia efectiva utiliza, entre otras medidas, los cinemómetros para conseguir eliminar la siniestralidad en zonas concretas donde confluyen excesos de velocidad con altas tasas de accidentalidad, evitando la ubicación en aquellos secciones donde no hay evidencia científica de la peligrosidad.

No obstante, y aunque la Dirección General de Tráfico utiliza distintas metodologías con la finalidad de buscar esos puntos y secciones de la vía conflictivas para instalar en ellos una cabina que pueda alojar un cinemómetro, en la práctica, no todas las cabinas cuentan con un dispositivo de control alojado y operativo todos los días del año, aspecto este alineado con la finalidad preventiva y no recaudadora de la medida en cuestión. Tradicionalmente 3 de cada cuatro cabinas, albergan en su interior un cinemómetro en las vías interurbanas de nuestro país.

En todo caso, la política de vigilancia exige un plan de rotación ágil y eficaz, lo que a su vez recomienda disponer de un modelo de cabina universal que permita alojar en ella todo tipo de cinemómetros y facilite tanto la instalación del equipo como todas las labores de mantenimiento.

Este escrito directriz establece el modelo de cabina universal a utilizar en las futuras instalaciones de la DGT a la vez que dota a dicha cabina de los medios necesarios para que la alimentación y comunicaciones estén desligadas de la acometida eléctrica y de las fibra óptica facilitando de este modo la instalación de los mismos en carreteras convencionales donde se producen 3 de cada 4 fallecidos por siniestro vial.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA CABINA UNIVERSAL

El presente documento recoge las características de las cabinas de los cinemómetros de velocidad instantánea para que sean capaces de alojar equipamiento activo de varios fabricantes garantizando su intercambiabilidad a nivel operativo y metrológico.

La cabina para cinemómetro fijo es un armario para albergar los equipos necesarios para medir la velocidad instantánea de vehículos, que básicamente son una antena de emisión-recepción de señales de micro-ondas (o láser), un procesador, un iluminador y una cámara, aparte de los accesorios de alimentación, fijación y climatización.



Figura 1. Infografía cabina para cinemómetro fijo

Como se puede ver en la figura anterior, el armario dispone de aperturas frontales para la emisión de la señal rádar (a través de un radomo), para la toma de fotografías (a través de un cristal) y están preparadas para una apertura lateral para también albergar, si fuera necesario, cinemómetros basados en tecnología láser.

El resto de características se detallan el ANEXO I del presente escrito directriz.

3. PLAN DE ROTACIÓN

Tras un año desde la puesta en marcha por parte del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas del plan piloto de rotación de cinemómetros, con la colaboración necesaria de la Subdireccion adjunta de circulación, de los Centros de Gestión de Tráfico y las Jefaturas provinciales, se establece el requisito de rotación para los próximos años.

Así, todas las cabinas propiedad de la Dirección General de Tráfico deberán tener un cinemómetro operativo instalado al menos durante 2 meses al año.

El plan de rotación será comunicado a los Jefes coordinadores de cada zona y a los Directores de los Centros de Gestión previamente, para su conocimiento. Dicho plan tendrá carácter confidencial.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En todo caso, siempre se hará pública, a través de la página web de la Dirección General de Tráfico, la ubicación de las cabinas y secciones de control a los efectos de que el ciudadano sea conocedor de las zonas vigiladas y, por lo tanto, de mayor riesgo.

(firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO 1: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

1 NORMATIVA TÉCNICA

1.1 Normativa aplicable

Título	Ref.
Instalaciones eléctricas en edificios. Elección e instalación de los materiales eléctricos. Puesta a tierra y conductores de protección	UNE-HD 60364-5-54:2011
Estructuras mecánicas para equipos electrónicos. Dimensiones de las estructuras mecánicas de la serie de 482,6 mm (19 pulgadas). Parte 3-100 Dimensiones básicas de los paneles frontales, subracks, chasis, de los racks y armarios	UNE-EN 60297-3-100:2009
Determinación del grado de adherencia de la pintura.	UNE 2409
Métodos de ensayo para determinación de resistencia a la corrosión.	UNE 4826
Grados de protección proporcionados por las envolventes.	UNE 20324
Ensayo de vibraciones aleatorias de banda ancha, exigencias generales.	UNE 60068-2-34
Grado de protección contra choques eléctricos.	UNE 20-550
Grado de protección contra impactos.	UNE 50102
Vehículos de carretera. Instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor.	UNE 26-444-92
Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión (REBT)	RD 842/2002
Sistema de cableado genérico.	ISO/IEC 11801
Cableado estructurado de propósito general.	EIA-TIA/568
(EMC) para categoría 5	EN-50173
Orden ministerial de cinemómetros	ITC3699:2006
Real decreto de control metrológico del estado.	RD889:2006

Tabla 1. Normativa aplicable

2 CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

El diseño de la cabina establece una solución de compromiso entre operatividad, protección contra posibles actos vandálicos, resistencia a condiciones climáticas, funcionalidad y sencillez en las intervenciones de mantenimiento, cambios de ubicación de los radares y verificaciones metrológicas.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En el interior de la cabina se alojan sujeciones para integrar equipos de diferentes fabricantes mediante una bandeja extraíble con guías deslizantes.

El frontal tiene visores para la cámara e iluminador de vidrio de alta seguridad de 23mm de espesor, con 4 laminados intermedios de policarbonato para aumentar su resistencia al vandalismo. La zona de la antena incluye un metacrilato de 20 mm de espesor. La tapa frontal también es extraíble, ya que las alturas y dimensiones de estos visores y el radomo dependen de la disposición de los componentes del cinemómetro del fabricante.

En las ventanas laterales se ha dispuesto una tapa ciega desmontable desde el interior para el posible alojamiento de un cinemómetro basado en láser.

La cabina está habilitada para su instalación sobre un mástil con un ángulo de 0° - 22° respecto a la calzada.

Las características constructivas principales de la cabina se presentan en la siguiente tabla.

Concepto	Características
Material de construcción	Acero al carbono de 4 mm
Tratamientos superficiales	Electrodeposición catódica por inmersión 20-25 µm
	Tratamiento de desengrase
	Conversión nanotecnológica de circonio (promotor adherencia)
	Capa de imprimación en Zinc
	Capa de lacado en polvo poliéster gofrado en RAL-7004
	Capa de pintura liquido en RAL-7016 para frontal de la cabina
Grado de estanqueidad	IP-55
Soluciones para estanqueidad	Guarnición de espuma de poliuretano extruido inyectado directamente sobre la puerta
	Soldadura laser de cordón continuo perimetral en frontal, laterales y trasera
	Tapas de acceso junta de poliuretano inyectada y prensaestopas
Renovación de aire	Ventilación forzada mediante dos ventiladores axiales de 24 VDC
	Rejilla superior e inferior trasera con rejilla, porta-filtro y filtro
	Protección anti-vandálica de rejillas de ventilación
Puerta de acceso a cabina	Cerradura de 4 puntos ocultos (3 bulones + 1 pala de 3 mm)
	Bisagras ocultas

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Concepto	Características
	Sensor de puerta abierta
	Compás de apertura de seguridad
Frontal de la cabina	Frontal intercambiable según cinemómetro a instalar
	Vidrio templado de alta resistencia para la cámara de 23mm. De espesor con 4 laminados de celdas intermedias de policarbonato
	Vidrio templado de alta resistencia para el flash de 23mm. De espesor con 4 laminados de celdas intermedias de policarbonato
	Metacrilato mecanizado de 20 mm integrado en el frontal para emisión / recepción de la señal de la antena del cinemómetro
	Preinstalación de sensor de puerta abierta
Laterales de la cabina	Ventanas laterales para cinemómetro láser, incluida tapa ciega
Equipamiento interno de la cabina	Bastidor basculante para fijación antena cinemómetro
	Bandeja extraíble mediante guías para chasis equipamiento del cinemómetro
	Soporte basculante / orientable para cámara
	Tapas desmontables inferiores de acceso
	Pletina de cobre para conexiones a tierra de los equipos
	Sistema de columnas para fijación de accesorios
	Ranurado en la base de posicionamiento de cabina de 0° a 22°
	Perforado de Ø100 mm en la base de cabina para acceso al cableado
Manipulación cabina	Mediante casquillo habilitado en la cubierta para un cáncamo de M-20
	Taladros de fijación en la base para anclaje a mástil mediante 4 tornillos M12
Grado de resistencia a impacto	IK-10
Dimensiones exteriores	600 x 790 x 1.155 (L x W x H mm)
Peso	172 kg

Tabla 2. Características constructivas de la cabina

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO



Figura 2. Vista frontal



Figura 3. Vista trasera

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

3 DISEÑO DE LA CABINA

3.1 Ubicación

Este modelo de cabina está diseñado para su instalación elevada sobre mástil, al borde de la vía, tras la bionda, como se muestra en la siguiente figura.

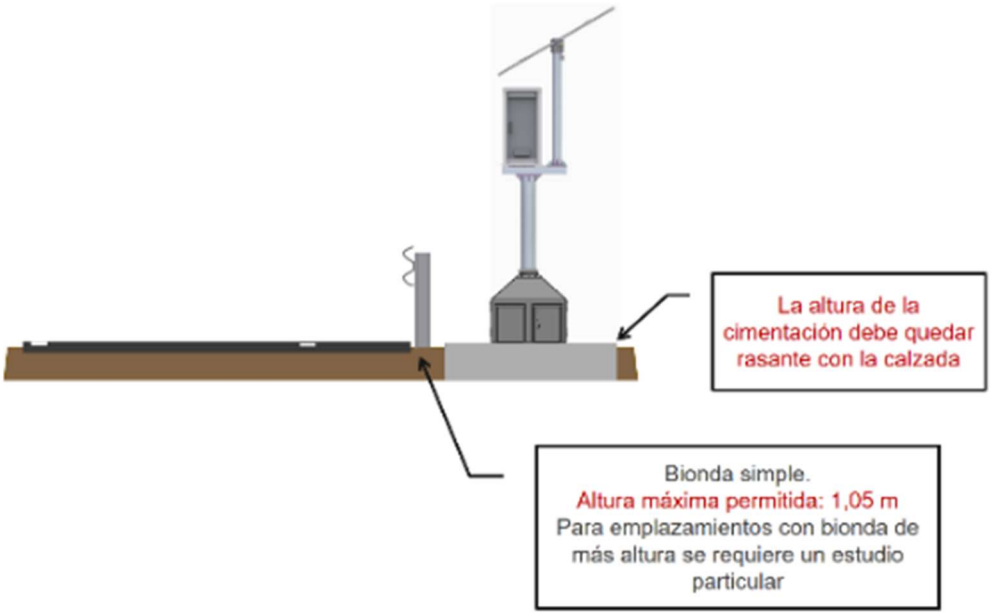
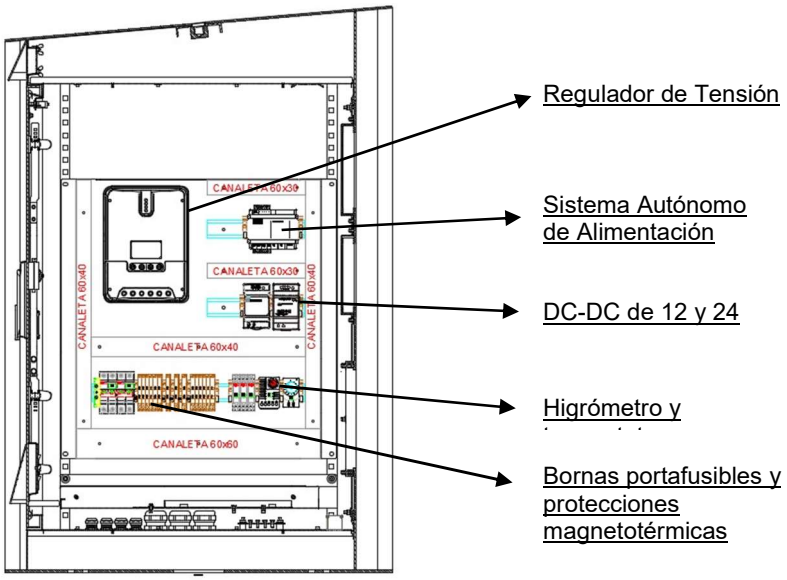


Figura 4. Cabina lateral elevada sobre calzada

3.2 Elementos internos

En las siguientes figuras se detallan los elementos más representativos del interior de la cabina, que variarán en función del fabricante del cinemómetro que se aloje en el interior.



JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Figura 5. Cabina lateral A interior

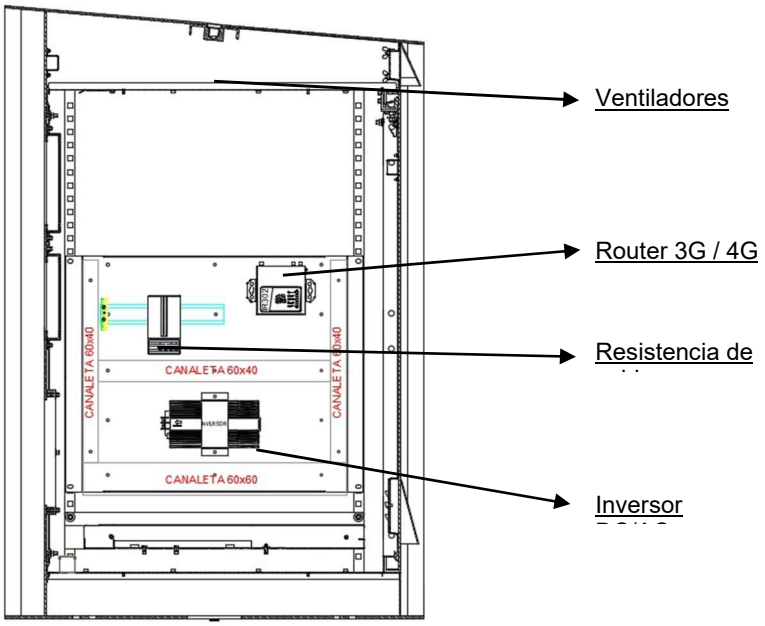


Figura 6. Cabina lateral B interior

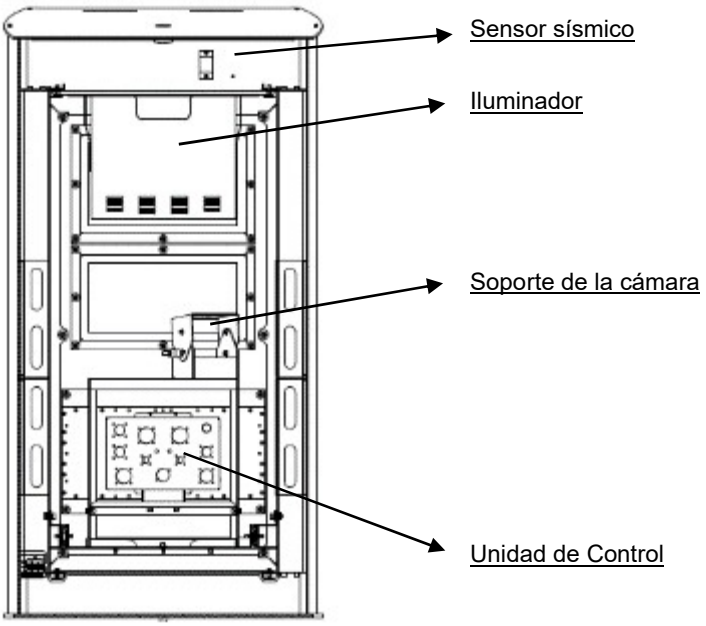


Figura 7. Vista trasera interior

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

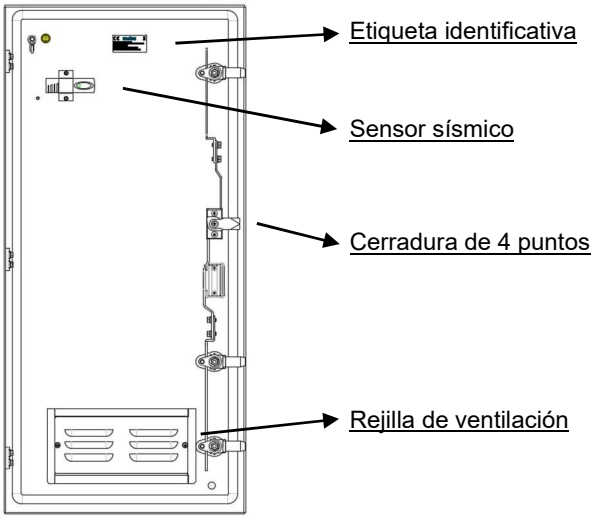


Figura 8. Detalle interior puerta

3.3 Accesorios para acceso al exterior

En las siguientes figuras se puede apreciar los accesorios de comunicación con el exterior de los elementos principales del cinemómetro.

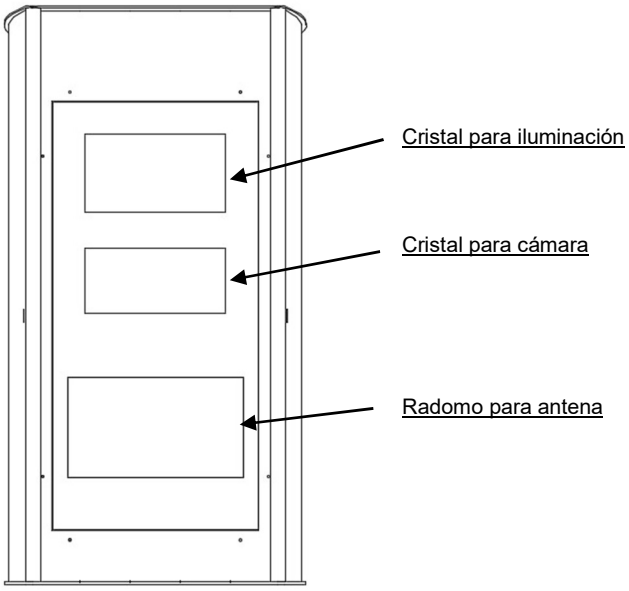


Figura 9. Detalle frontal

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

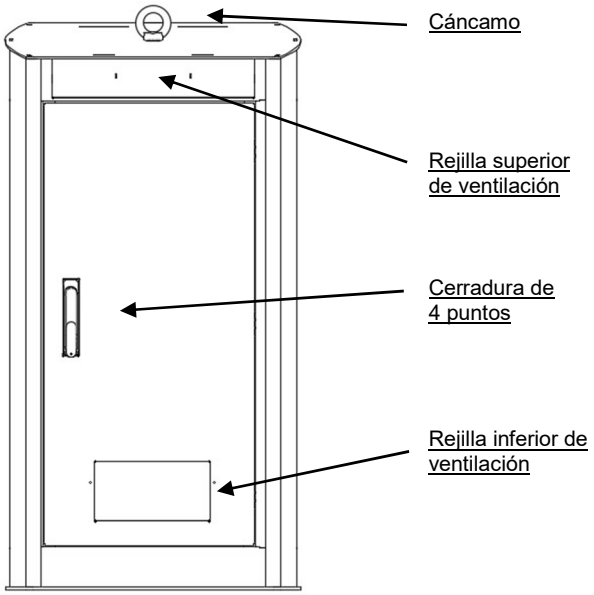


Figura 10. Detalle trasero

3.4 Anclajes del armario para el transporte

La cabina incorpora un sistema que permite el transporte y el montaje. Se emplea un casquillo habilitado sobre la cubierta superior de la cabina para un cáncamo de M20, como se muestra en la siguiente figura.



Figura 11. Cáncamo para montaje

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

3.5 Soportes interiores

Los mecanismos de alojamiento de las partes del cinemómetro a cambiar según el modelo a integrar son las siguientes:

- Bandeja extraíble: Soporta los elementos principales del cinemómetro.
- Chapa frontal: Permite visión al exterior de la antena, cámara e iluminador.
- Tapa ciega lateral: Prevista para alojar cinemómetro láser.

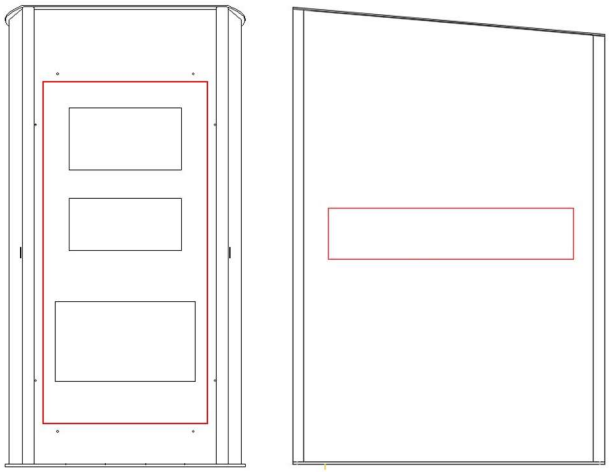


Figura 12. Chapa frontal y lateral da la cabina

- Bandeja extraíble. Es de desmontaje muy sencillo y rápido.

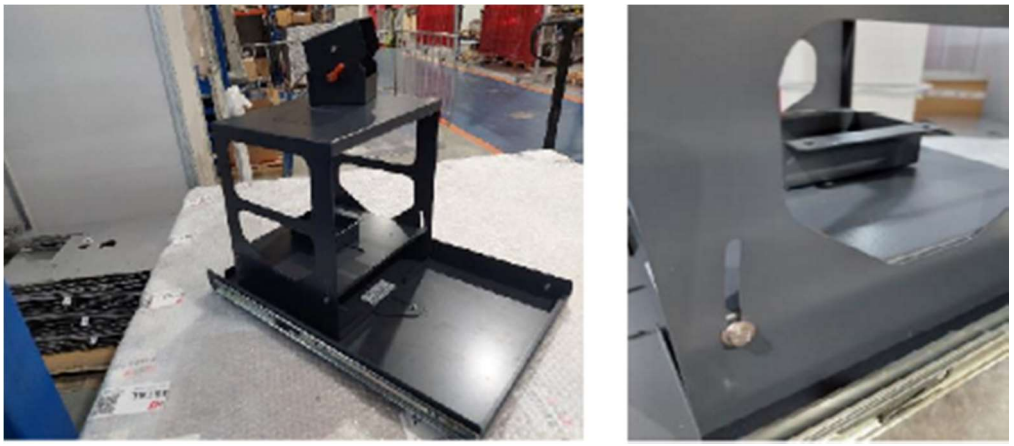


Figura 13. Bandeja extraíble

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Soporte iluminador. También de fácil desmontaje y montaje.

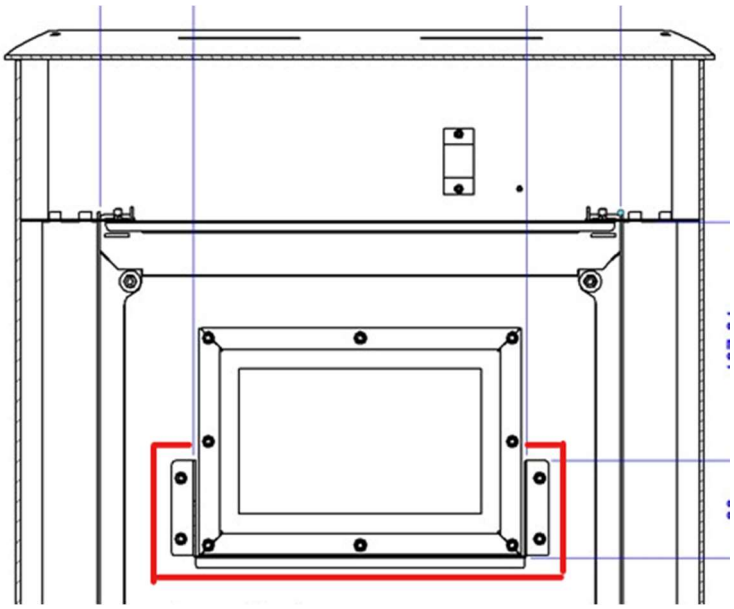


Figura 14. Soporte para iluminador

3.6 Ventanas para iluminador y cámara

Incorpora cristales de vidrio templado de alta resistencia para cámara y flash de 23 mm. de espesor, con 4 laminados de celdas intermedias de policarbonato. Los cristales tienen las siguientes propiedades:

- Protección contra la abrasión.
- Impide la fácil ralladura de este.

Frontal intercambiable según el modelo de cinemómetro a integrar en la cabina.

3.7 Sistema de control ambiental

Asegura una temperatura interior dentro de los márgenes de operación de los cinemómetros para garantizar su correcto funcionamiento y su vida útil.

3.7.1 Sistema de calefacción

Si la temperatura del interior de la cabina baja por debajo de la temperatura de funcionamiento mínima de los equipos del cinemómetro, se activará una resistencia de caldeo.

El mantenimiento de la temperatura también evita condensaciones en las ventanas de la cámara e iluminador que puedan provocar distorsiones en las imágenes que capta el equipo.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En la siguiente imagen se muestra el circuito del sistema de calefacción.

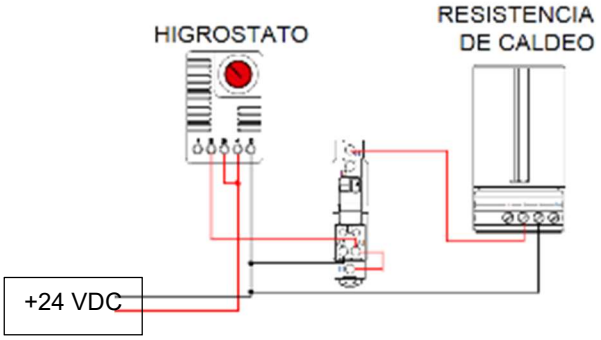


Figura 15. Sistema de calefacción

3.7.2 Sistema de ventilación

Para favorecer la renovación del aire en el interior, el armario incorpora aberturas. Estas aberturas están protegidas a la entrada de cuerpos sólidos y/o líquidos, de acuerdo con las características descritas anteriormente y para asegurar el blindaje contra posibles choques eléctricos.

El armario incorpora 2 ventiladores de 24 VDC, que permiten la renovación forzada del aire. Los ventiladores se han dimensionado para que proporcionen un caudal suficiente para mantener el equipo dentro de su margen de temperatura de funcionamiento correcto. En la imagen se muestra el circuito del sistema de ventilación.

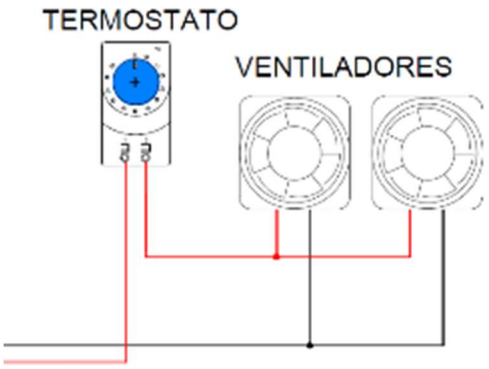


Figura 16. Sistema de ventilación

3.8 Rejillas y entrada de líquidos

El diseño del armario es tal que no permite la posible entrada de ningún tipo de líquido al interior, motivo por el cual las rejillas de ventilación se encuentran ubicadas por debajo de la cota de la ventana interior de los filtros IP55.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

3.9 Sensores de puerta abierta

La puerta de acceso al armario dispone de un sensor de puerta abierta tipo “NC” (normalmente cerrado). El conjunto de todos los sensores de puerta abierta, están conectados en serie con contactos NC, activando una única alarma de puerta abierta.

3.10 Sensores sísmicos

La cabina cuenta con 2 sensores sísmicos para detectar posibles vandalismos, uno en la puerta y otro en la zona de las ventanas. Son lo suficientemente robustos para no ser disparados ante vibraciones de los propios postes o de la calzada. Está basado en interruptores de mercurio aislado y ajustable.

3.11 Integridad de la envolvente y accesorios

Todos los elementos que componen el armario están tratados para evitar la posible oxidación.

Toda la tornillería que incorpora el armario es de acero inoxidable para que asegure su estabilidad frente al óxido.

Estos son los tratamientos realizados en la cabina para preservar su integridad:

- Electrodeposición catódica por inmersión 20-25 µm,
- Tratamiento de desengrase,
- Conversión nanotecnológica de circonio (promotor de adherencia),
- Capa de imprimación rica en Zinc,
- Capa de lacado en polvo poliéster gofrado en RAL-7004,
- Capa de pintura liquido en RAL-7016 para frontal de la cabina,

3.12 Materiales

El conjunto de paredes interiores de la cabina y las bandejas extraíbles de los cinemómetros están fabricados con materiales ligeros, variando los espesores entre 1,5 mm y 3 mm para que el conjunto sea lo más ligero posible.

3.13 Cableados y sistema eléctrico

La cabina se conectará a tierra siguiendo la normativa de baja tensión vigente. En la siguiente figura se muestra el esquema eléctrico de la cabina, compatible con todos los modelos de cinemómetros.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

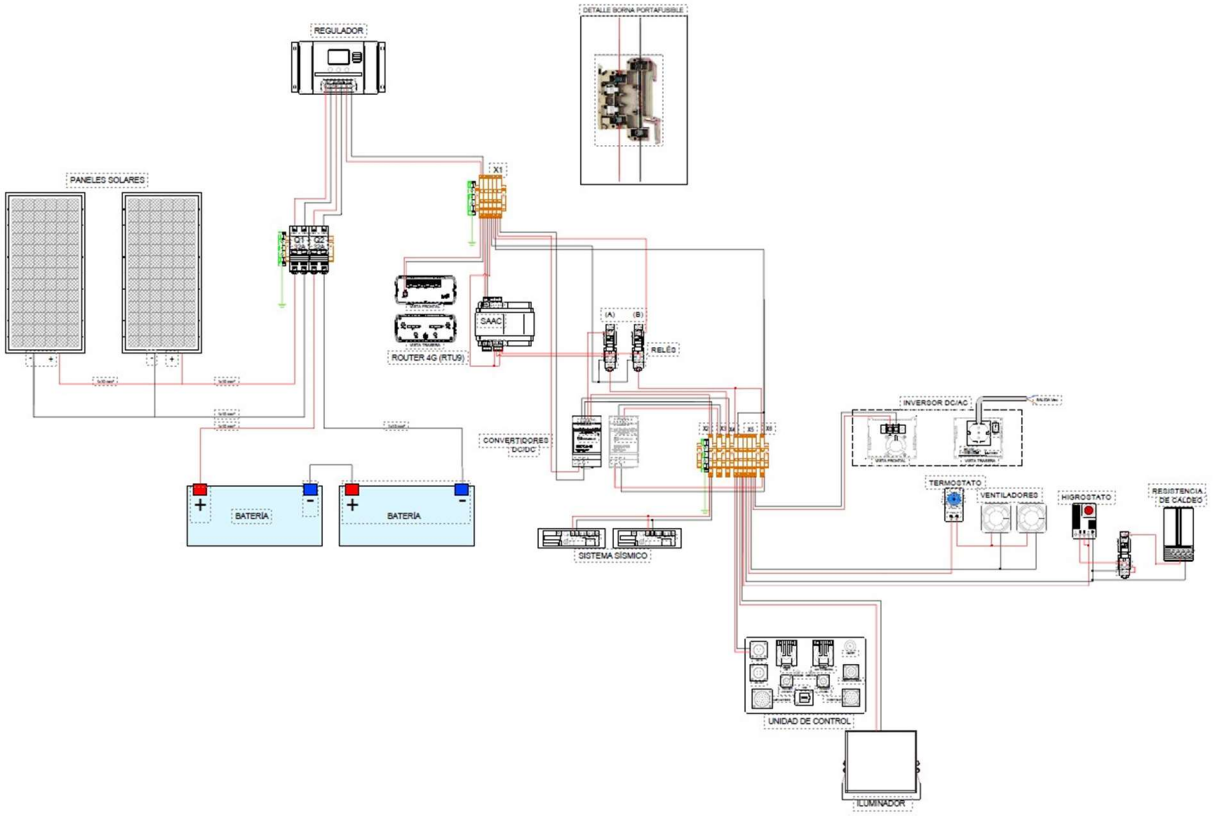


Figura 17. Cableados y sistema eléctrico

3.14 Puerta

La puerta de la cabina incluye un sistema de cierre que garantiza su seguridad. Las bisagras y la cerradura están ocultas cuando la puerta está cerrada.

La cerradura tiene 4 puntos ocultos, 3 bulones más una pala de 3 mm.

La puerta incorpora un sistema de retención que la fija e impide su cierre accidental. Este sistema está instalado en la parte superior de la puerta. También incorpora un sistema de fijación que se acciona de forma automática cuando se realiza la apertura total de la puerta. Este sistema permite su desbloqueo sin necesidad de empleo de ningún tipo de herramienta auxiliar.

Para asegurar la protección contra posibles choques eléctricos, la puerta dispone en la parte superior de un sistema de conexión eléctrica con el resto de la cabina.

3.15 Características mecánicas y eléctricas

Las características ambientales y eléctricas que cumple la cabina son las siguientes:

- Grado de protección mínimo que ofrece a los elementos que pueda alojar en su interior frente a la posible penetración de cuerpos sólidos, primera cifra, según norma UNE 20-324: 5

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Grado de protección mínimo que ofrece a los elementos que pueda alojar en su interior frente a la posible penetración de líquidos, segunda cifra, según norma UNE 20-324: 5.
- Grado de protección mínimo que ofrece a los elementos que pueda alojar en su interior, contra posibles choques eléctricos, según norma UNE 20-550.
- Puntos de conexión de toma de tierra según norma UNE 20460-5-54, uno por cada parte móvil o fija.
- Pintura de tratamiento superficial: resistencia mínima que ofrece a la corrosión, 500 horas de niebla salina, según norma UNE 4826
- Adherencia del tratamiento de pintura. La calidad debe ser 0,5 o 1 según norma UNE-EN ISO 2409 o equivalente.

4 CAMBIO DE UBICACIÓN

Los siguientes elementos son los que se moverán:

- Regulador solar,
- Baterías,
- Controlador autónomo de energía de Indra In-CAE,
- Bandeja de la unidad de control,
- Iluminador.

Antes de iniciar el proceso se asegurará que los 2 automáticos Q1 y Q2 están apagados.

4.1 Regulador solar

Para mover el regulador se deberá desconectar los hilos/conectores que le llegan a la entrada. Una vez desconectados, los 6 hilos de alimentación se deberán proteger/aislar con una clema de 10mm o aislamiento similar.



Figura 18. Clema 10mm

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Con las conexiones ya protegidas, se deberá subir el regulador para quitarlo de la placa de montaje.

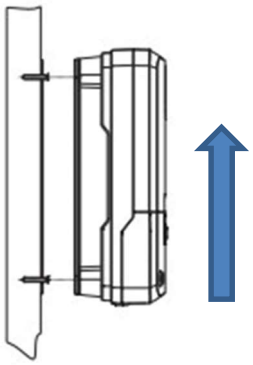


Figura 19. Desmontaje regulador

4.2 Baterías

Para desconectar de forma segura hay que hacerlo en el orden que muestra la siguiente figura quitando los tornillos de M8 de los bornes de conexión.

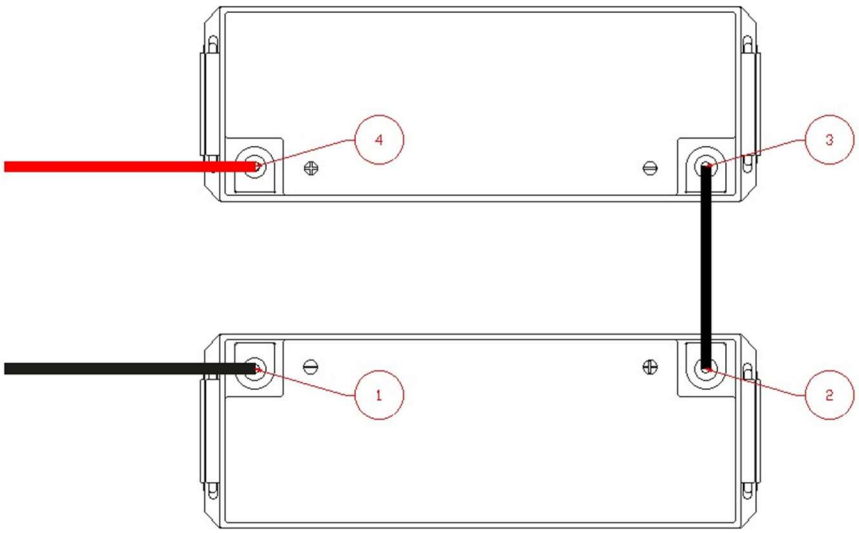


Figura 20. Orden desconexión baterías

Una vez desconectados todos los bornes los terminales 1 y 4 se deberán aislar para protegerlos.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

4.3 Sistema de controlador autónomo de energía de Indra

Para desconectar el sistema de se deberán sacar los conectores dejándolos estos con el cableado, una vez desconectados todos los cables se quitará el equipo del carril.

4.4 Carro de unidad de control

Para proceder a desconectar la unidad de control se deberá de quitar todas las conexiones/mangueras de ésta con el armario, alimentación y comunicaciones.

Una vez quitadas las conexiones se quitará la bandeja extraíble con los equipos y se desconectarán las mangueras de la unidad de control de las bornas o equipos a los que estén conectadas.

4.5 Bandeja-soporte iluminador

Para proceder a desconectar el iluminador se quitarán todas las conexiones/mangueras de éste con el armario, alimentación y comunicaciones.

Una vez quitadas las conexiones se quitará la bandeja-soporte con los equipos y se desconectará las mangueras del iluminador de las bornas o equipos que estén conectadas.

5 ETIQUETAS

Cada armario lleva una etiqueta impresa en indeleble con las indicaciones de las siguientes figuras. Estas etiquetas se pondrán por el interior de la puerta, situadas en un punto que sea visible cuando el armario está con su puerta abierta y con los elementos que se puedan incorporar montados en su interior.

Estos son los datos que deben de aparecer en la placa identificativa de la cabina:

- Número de serie,
- Modelo,
- Fecha de Integración.

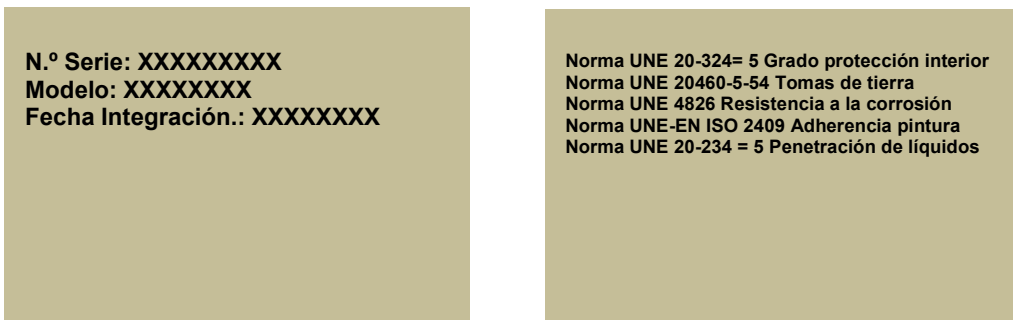


Figura 21. Ejemplos de etiquetas identificativas

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En la siguiente figura se muestra la ubicación de las etiquetas identificativas sobre la puerta de la cabina. El organismo autorizado de verificación metrológica colocará su etiqueta de conformidad junto a las etiquetas identificativas de la cabina.

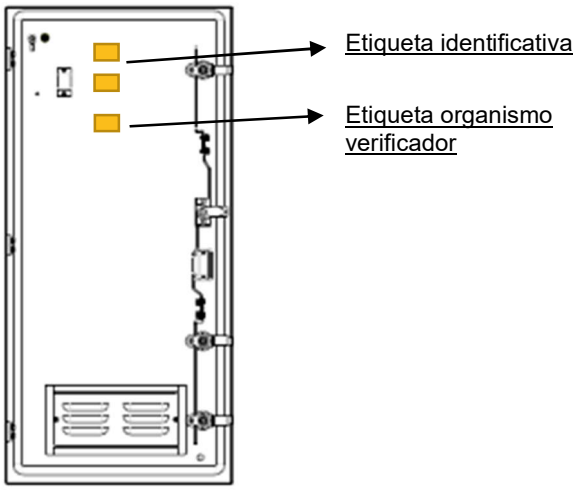


Figura 22. Detalle de etiquetas identificativas en puerta

6 ELECCIÓN DE LOS EMPLAZAMIENTOS Y CONDICIONES DE USO

Es necesario realizar un replanteo de las ubicaciones en función de la demanda concreta de una zona geográfica. Una incorrecta elección del emplazamiento mermará la eficacia del sistema, provocando anulaciones de medida por interferencias, blancos no detectados, falsos positivos y fotografías deficientes. Por todo ello es imprescindible realizar un estudio del emplazamiento teniendo en cuenta los siguientes factores:

- No deberá encontrarse ningún obstáculo entre la antena radar y los vehículos objeto de la medición. Se consideran obstáculos, cualquier elemento de mobiliario urbano como farolas o postes de alumbrado, barreras y medidas de contención, árboles o en definitiva cualquier material u objeto ya que afectaría al funcionamiento del sistema obstaculizando la fotografía o creando interferencia en la antena lo que provocaría inmediatamente anulaciones de medida por interferencia.
- El tramo de calzada a controlar debe ser recto en el sentido de medición. A mayor distancia lateral del equipo respecto al borde de la calzada, mayor debe ser el tramo rectilíneo.
- El modelo de cinemómetro necesita una distancia mínima desde la antena hasta la línea límite entre arcén y carril 1 esta dependerá del modelo instalado.

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

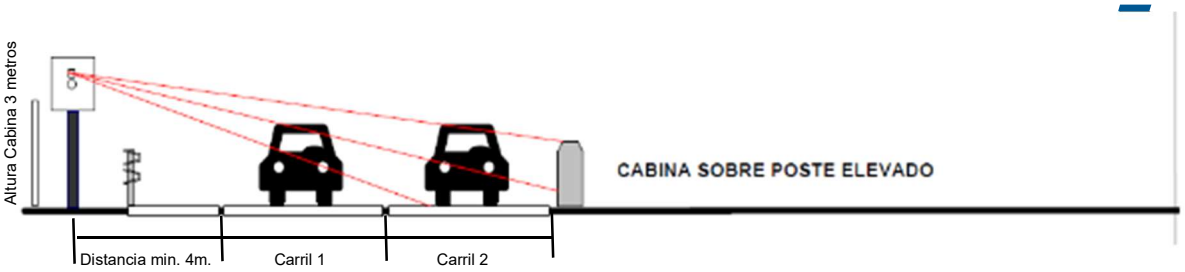


Figura 23. Condiciones de instalación

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-14 10:14:36 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_SZIMG6JHWEAUYJKOM9FUKROELU79 en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

ESCRITO DIRECTRIZ 2023/15.

Asunto: *Número de fotos captadas por cinemómetros fijos*

En los últimos meses han sido crecientes las dudas generadas en cuanto a la obligatoriedad o no de que los distintos modelos de cinemómetros tomen dos fotografías del vehículo infractor en diferentes instantes.

Ello es debido a que las órdenes que desde el año 2006 han regulado el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor (Orden ITC/3699/2006, Orden ITC/3123/2010 y Orden ICT/155/2020) establecen que *"A los cinemómetros instalados de forma fija y diseñados para operar bajo circunstancias donde no es posible la presencia continua del operador que vigile sus especificaciones de funcionamiento, para asegurar las mediciones, se exigirá, al menos, dos fotogramas del vehículo infractor tomados en diferentes instantes, a no ser que el instrumento sea capaz de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición. Uno de los fotogramas mostrará una visión panorámica del vehículo; el otro su placa de identificación".*

El hecho de que cada modelo de cinemómetro esté sometido a normas diferentes en función de su fecha de homologación hace necesario un documento que sistematice y aclare la cuestión.

En este sentido, pueden distinguirse dos grupos de cinemómetros.

Grupo 1

Se trata de los modelos de cinemómetros fijos homologados al amparo de la Orden de 11 de febrero de 1994 por la que se establece el control metrológico del Estado para los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor y que se ciñen a la UNE 26-444-92, en la que **no se exige la necesidad de generar dos fotogramas, aunque no sean capaces de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición.**

Ello deriva del hecho de que la Orden ITC/3699/2006, la primera que exige el requisito mencionado, establece lo siguiente en su Disposición transitoria única:

"Los cinemómetros que ya se encuentren en servicio a la entrada en vigor de esta orden podrán seguir siendo utilizados mientras superen la verificación periódica o después de reparación en los aspectos técnicos establecidos en la orden de 11 de febrero de 1994, por la que se regulan los cinemómetros destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor".

Se trata de los siguientes modelos de cinemómetros:

e-mail: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-07 10:14:40 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_YUNK7EQK57DDZWFIF9FTWM56BU6Y en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- **MULTANOVA 6F-MR**. Modelo aprobado por Resolución de 8 de julio de 1994 de la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad Autónoma de Madrid (BOE núm. 184, de 3 de agosto de 1994)
- **EYP SCAP RAI-2002**. Modelo aprobado por Resolución de 20 de octubre de 2003 de la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad Autónoma de Madrid (BOE núm. 288, de 2 de diciembre de 2003).
- **AUTOVELOX 105 SE**. Modelo aprobado por Resolución de 5 de octubre de 2004 del Centro Español de Metrología (BOE núm. 278, de 18 de noviembre de 2004).
- **INDRA CIRANO 500**. Modelo aprobado por Resolución de 28 de marzo de 2006 de la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid (BOE núm. 113, de 12 de mayo de 2006).

Grupo 2

Se trata de los modelos de cinemómetros para los que **no se exige la necesidad de generar dos fotogramas por cuanto son capaces de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición:**

- **RAMET AD9**. Modelo homologado de acuerdo con la Orden ITC/3699/2006 y aprobado por el Centro Español de Metrología (CEM) (certificado CEM-E-710-06/001-7, emitido el 21 de diciembre de 2006). El CEM ratifica en escrito de 6 de junio de 2023 que *"solo necesita generar una fotografía"* por cuanto *"es capaz de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición".*

- **JENOPTIK-ROBOT MULTARADAR C/P**. Modelo homologado de acuerdo con la Orden ITC/3123/2010 y aprobado por el CEM (certificado 110685001, emitido el 12 de julio de 2011). En el certificado 202466001/M1, emitido el 8 de agosto de 2021, el CEM confirma que *"es capaz de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, detectando el vehículo a intervalos discretos, en los que se registra la distancia al vehículo, y su velocidad".*

- **INDRA CIRANO 500M.** Modelo homologado de acuerdo con la Orden ITC/3123/2010 y aprobado por el CEM (certificado 102166001, emitido el 24 de octubre de 2011). Este cinemómetro captura dos fotografías y mide la velocidad instantánea de los vehículos que se mueven dentro de "*su área de detección […], realiza un seguimiento de cada blanco […y…] es capaz de distinguir entre vehículos ligeros y pesados".*

- **JENOPTIK-ROBOT MULTARADAR C/TCV**. Modelo homologado de acuerdo con la Orden ICT/155/2020 y aprobado por el CEM (certificado 202465001, emitido el 17 de junio de 2021): "*El equipo es capaz de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, detectando el vehículo a intervalos discretos, en los que se registra la distancia al vehículo, y su velocidad".*

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-07 10:14:40 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_YUNK7EQK57DDZWFIF9FTWM56BU6Y en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- **DAHUA DHI-HWS800A**. Modelo homologado de acuerdo con la Orden ICT/155/2020 y aprobado por el CEM (certificado 210291001, emitido el 25 de noviembre de 2021): "*El equipo es capaz de realizar un seguimiento del objetivo, detectando el vehículo a intervalos discretos, en los que se registra la distancia al vehículo, su ángulo de incidencia y su velocidad".*
- **INDRA CIRANO 670**. Modelo homologado de acuerdo con la Orden ICT/155/2020 y aprobado por el CEM (certificado 201919001, emitido el 17 de junio de 2022): "*El equipo es capaz de detectar, seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, detectando el vehículo a intervalos discretos, en los que se registra la distancia al vehículo, y su velocidad".*

A este Escrito Directriz se le podrán añadir nuevos modelos de cinemómetro a través de Escrito Directriz.

Normativa:

- Norma UNE 26-444-92. Vehículos de carretera. Instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor. Cinemómetros.

- Orden de 11 de febrero de 1994, por la que se establece el control metrológico del Estado para los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor (BOE núm. 43, de 19 de febrero de 1994)

- Orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de los vehículos a motor (BOE núm. 291, de 6 de diciembre de 2006).

- Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor (BOE núm. 292, de 3 de diciembre de 2010).

- Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47, de 24 de febrero de 2020).

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-07 10:14:40 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_YUNK7EQK57DDZWFIF9FTWM56BU6Y en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-07 10:14:40 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_YUNK7EQK57DDZWFIF9FTWM56BU6Y en https://www.pap.hacienda.gob.es

Anexo I

MODELO DE CINEMÓMETRO	ORDEN DE HOMOLOGACIÓN	DOS FOTOGRAMAS	DETECTA, SIGUE E IDENTIFICA AL OBJETIVO	CONCLUSIÓN
MULTANOVA 6F-MR	11 de febrero de 1994	No exigido	No exigido	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
EYP SCAP RAI 2002	11 de febrero de 1994	No exigido	No exigido	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
AUTOVELOX 105 SE	11 de febrero de 1994	No exigido	No exigido	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
INDRA CIRANO 500	11 de febrero de 1994	No exigido	No exigido	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
RAMET AD9	ITC/3699/2006	No	Sí	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
JENOPTIK-ROBOT MULTARADAR C/P	ITC/3123/2010	No	Sí	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
INDRA CIRANO 500M	ITC/3123/2010	Sí	Sí	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
JENOPTIK-ROBOT MULTARADAR C/TCV	ICT/155/2020	No	Sí	Funcionamiento correcto, acorde a la norma.
DAHUA DHI-HWS800A	ICT/155/2020	No	Si	Funcionamiento correcto, acorde a la norma
INDRA CIRANO 670	ICT/155/2020	No	Si	Funcionamiento correcto, acorde a la norma

e-mail: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

FIRMADO
JORGE ORDAS ALONSO - 2023-09-07 10:14:40 CEST, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_YUNK7EQK57DDZWFIF9FTWM56BU6Y en https://www.pap.hacienda.gob.es

Código seguro de Verificación : GEN-7436-8190-eed2-60f8-58cb-2c87-d95c-e13c | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Instrucción MOV 2023/16

Asunto: *Adquisición de suministros y servicios para la seguridad vial por parte de la ATGC.*

El Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, atribuye a la Dirección General de Tráfico, a través de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, la competencia en el establecimiento de las directrices para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos (en lo que se refiere a la presente instrucción, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil -ATGC-).

Con la finalidad de garantizar que las actuaciones de los agentes de la ATGC así como todas las actividades recogidas en la Instrucción anual de vigilancia siguen las directrices establecidas y para ello emplean los medios técnicos aprobados por la Dirección General **SE ESTABLECE** que, en adelante, las contrataciones de servicios y las adquisiciones de suministros relacionados con actividades de seguridad vial (cinemómetros, etilómetros, lectores de matrículas, dispositivos de control de drogas, vehículos con equipamiento de seguridad vial instalado etc) requerirán INFORME FAVORABLE de la Subdirección General de Gestión de Movilidad y Tecnología.

Dicho informe preceptivo y favorable se adjuntará a la solicitud de la necesidad mediante la ficha presupuestaria que se autorizará previo al inicio de los expedientes de contratación.

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-7436-8190-eed2-60f8-58cb-2c87-d95c-e13c
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 28/06/2023 11:58 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-7436-8190-eed2-60f8-58cb-2c87-d95c-e13c | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...

La solicitud de dicho informe se realizará por correo electrónico dirigido a sgmovilidad@dgt.es, con asunto “SOLICITUD DE INFORME SGGMyT” y en el que figurará:

- Objeto del contrato.
- Finalidad de la contratación del servicio o suministro.
- Precio estimado
- Y, en caso de suministro:
    - Tipo de bien
    - Cantidad
    - Desglose de precios estimado
    - Características

La presente instrucción entra en vigor al día siguiente de su firma.

Queda derogada toda instrucción en lo que se oponga a lo aquí dispuesto.

(firmado electrónicamente)

El Director General de Tráfico

Pere Navarro Olivella

A LA AGRUPACION DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-7436-8190-eed2-60f8-58cb-2c87-d95c-e13c
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 28/06/2023 11:58 | Sin acción específica

GM

Resolución del Director General de Tráfico por la que se añade un Anexo a la Resolución de 1 de agosto de 2016 por la que se establecen los protocolos de certificación y los requisitos técnicos necesarios para los equipos de captación y reproducción de imágenes utilizados por la Dirección General de Tráfico para detectar infracciones a la normativa de tráfico, y que se encuentran fuera del ámbito del control metrológico del Estado, de fecha 20 de diciembre de 2018

Con fecha 1 de agosto de 2016, el Director General de Tráfico dictó Resolución a fin de establecer los protocolos de certificación y los requisitos técnicos necesarios para aquellos equipos utilizados por la Dirección General de Tráfico que se encuentren fuera del ámbito del control metrológico y que, a través de la captación y reproducción de imágenes, permitirán al órgano instructor del procedimiento sancionador tener conocimiento de una posible infracción.

La introducción de novedosos sistemas de captación de imágenes que permiten la detección de infracciones a través del uso de RPAS, constituye uno de los puntos sobre los que este Organismo está realizando una clara apuesta de innovación en los que basar la vigilancia y control del tráfico, para lo cual es necesario añadir un Anexo II a la citada Resolución.

Madrid, 20 de diciembre de 2018
EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO



Pere Navarro Olivella

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

ANEXO II

SISTEMAS AÉREO TRIPULADO DE FORMA REMOTA (RPAS) PARA EL CONTROL Y VIGILANCIA DE TRÁFICO

1.- OBJETO

El objeto del protocolo es fijar los requisitos necesarios para la certificación de los sistemas aéreos tripulados de forma remota (RPAS) como medio de captación de imágenes que permitan al órgano instructor de un procedimiento sancionador tener conocimiento de una posible infracción e identificar el vehículo con el que la infracción ha sido cometida. Dentro del concepto de RPAS se incluyen los sistemas de captación de imagen.

Dicho control se centrará en los siguientes aspectos: precisión de posicionamiento, protección y encriptado de datos, así como fecha y hora de los dispositivos.

2.- ALCANCE

El proceso de certificación se realizará en dos fases:

- FASE 1: Certificación genérica de cumplimiento del protocolo sobre encriptado de acuerdo al algoritmo 3DES (Triple Data Encryption Standard), respecto a la transmisión de información desde la emisora-controlador remoto del RPAS y la aeronave pilotada por control remoto. Esta verificación se realizará de forma conjunta para todos los RPAS que correspondan a un mismo modelo y fabricante.

- FASE 2: En esta fase se llevará a cabo una certificación para cada uno de los RPAS sobre los parámetros referentes a la geolocalización y cronométricos.

3.- DESCRIPCIÓN DE DATOS DE LOS PARÁMETROS A VERIFICAR

3.1.- Parámetros de encriptación

Mediante automatización informática se comprobará el cifrado en el almacenamiento de la información en los RPAS

3.2.- Parámetros referentes a geolocalización

Mediante verificación ser comprobará la exactitud del cálculo de posicionamiento del RPAS, en términos de coordenadas geográficas.

3.3.- Parámetros cronométricos

Mediante automatización informática se establecerán las medidas cronométricas del RPAS con trazabilidad a los patrones temporales universales de referencia, como puede ser la hora ROA.

4.- VALIDEZ DE LA CERTIFICACIÓN

La certificación obtenida será válida durante seis años, a partir de la fecha de emisión, siempre que se mantengan las condiciones que sirvieron para su evaluación; en particular:

- La validez de la encriptación será efectiva para un mismo modelo y fabricante mientras no cambie el proceso de encriptación establecido por la Dirección General de Tráfico, así como mientras no cambie el diseño del hardware y software del RPAS que pudiera afectar a tal protección de datos.

- La validez de los parámetros de geolocalización y cronométricos será efectiva en tanto en cuanto el RPAS no vea alterado la configuración de diseño inicial del fabricante.

- Se respeten las limitaciones que, al respecto de las condiciones de uso de estos sistemas RPAS, la DGT ha establecido, y que están fijadas en la Memoria Técnico Descriptiva que define esta certificación.

5.- MODELO DEL CERTIFICADO

El modelo de certificado constará de dos partes diferenciadas:

- PARTE PRIMERA: Situada en la mitad superior del certificado se reflejará la conformidad del equipo con la encriptación de datos. En ella se harán constar los siguientes datos:

    - Titular del equipo
    - Fabricante
    - Instrumento
    - Modelo
    - Números de serie que cumplen los requisitos

- PARTE SEGUNDA: Situada en la mitad inferior del certificado se reflejará la conformidad del equipo con la exactitud de medida de posición del RPAS y cronometría. En ella se harán constar los siguientes datos:

    - Precisión del cálculo de posicionamiento del RPAS
    - Conformidad de fecha y hora al patrón de referencia

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

O F I C I O

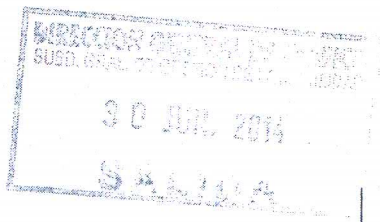
S/REF.:

N/REF.: GM FF/me

FECHA: 24 de junio de 2014

ASUNTO: Consultas FYCS

DESTINATARIO:
Sr/a. Jefe Provincial de Tráfico
Sr/a. Director/a CGT



INSTRUCCIÓN OPERATIVA 9/2014

La siguiente Instrucción Operativa recoge el protocolo establecido para el tratamiento de las consultas de búsqueda de datos de lectores de matrícula, videograbaciones y cinemómetros efectuadas a petición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como las formuladas por entidades Judiciales.

Dada la urgencia con la que en la mayoría de los casos se solicita la información y con el fin de su más rápida obtención y gestión y para evitar en lo posible demoras excesivas se establece el protocolo sumario que se detalla a continuación:

1. Las consultas que afecten al ámbito territorial de un único CGT serán remitidas al mismo. De recibirse en una Jefatura Provincial se trasmitirá con la máxima prontitud al CGT correspondiente. En todo caso, el CGT procederá a tramitar la petición de la siguiente forma:

1.1 Si la consulta se refiere a lectores de matrícula y videograbaciones, el CGT preparará la información y la remitirá directamente al órgano peticionario, acompañada de oficio en el que se indique que se da respuesta a la solicitud efectuada. Simultáneamente se enviará copia del citado oficio de remisión al Jefe Provincial de la provincia desde donde se originó la consulta y, en su caso, a todos aquellos en los que se ubiquen equipos que hayan sido la fuente de las imágenes remitidas al peticionario.

1.2 Si la consulta incluyera además petición de información relativa a cinemómetros o lectores en fronteras, el CGT redirigirá la consulta al Área de Vigilancia de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad a la dirección de correo electrónico consultas.CYFSJ@dgt.es. El Área de Vigilancia recopilará la información relativa a estos equipos y la reenviará al CGT de origen. Éste consolidará toda la información, tanto la directamente obtenida como la recibida desde los SSCC, y procederá a su envío conforme lo establecido en el apartado 1.1.

Josefa Valcárcel, 44
28071 - MADRID
TEL: 91 3018279
FAX: 91 7429116

2. Para aquellas consultas que afecten al ámbito territorial de varios CGT o que tengan ámbito nacional, las peticiones se canalizarán a través de la dirección de correo electrónico consultas.CYFSJ@dgt.es. La información se recabará de cada una de las fuentes por el Área de Vigilancia de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y se consolidará, para ser finalmente remitida al órgano peticionario. Simultáneamente se enviará copia del citado oficio de remisión al Jefe Provincial de la provincia de donde se originó la consulta y a los diferentes CGT incluidos en el ámbito territorial de la consulta.

3. Si la consulta incluye imágenes o datos captados por dispositivos instalados por Concesionarias de Autopistas de Peaje, titulares de las vías, etc., con independencia de que dicha instalación y su uso haya sido autorizada o no por la Dirección General de Tráfico, se requerirá desde el CGT la información correspondiente, que se adjuntará a la proporcionada por los equipos cuya titularidad corresponde a la DGT.

4. Todas las peticiones recibidas habrán de ser siempre motivadas. Por ello, en caso necesario, se solicitará al peticionario que indique, en la medida de lo posible, el origen de la misma, aportando la identificación de diligencias previas, número de procedimiento judicial, etc.

5. Dado el volumen de los datos a facilitar que normalmente superan los 10 Mb, tamaño máximo que permite adjuntar el sistema de correo corporativo, se recurrirá a soportes físicos (discos, usb, papel, etc). Siempre que sea posible, estos soportes habrán de ser aportados por el solicitante.

6. La persona que retire la documentación en nombre del peticionario, firmará el documento que figura en el anexo I (modelo Oficio). Si la entrega no puede hacerse personalmente, el escrito o correo electrónico de remisión se ajustará al modelo del anexo II.

En todo caso, este documento junto con una copia de la información facilitada correspondiente a cada solicitud, quedará archivada en el CGT correspondiente.

Si no existieran grabaciones, imágenes o datos correspondientes a la solicitud, se archivará de igual manera una copia del escrito o correo electrónico de respuesta al peticionario, conforme al modelo del anexo III.

7. El Área de Vigilancia de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad gestionará la cuenta consultas.CYFSJ@dgt.es.

Cada CGT será el responsable de la gestión durante las 24 horas del día, los 365 días del año de la cuenta de correo electrónico habilitada al efecto cuyo literal será el siguiente:

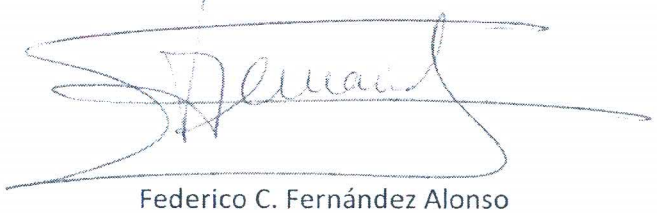
Josefa Valcárcel, 44
28071 - MADRID
TEL: 91 3018279
FAX: 91 7429116

noroeste.CYFSJ@dgt.es
norteduero.CYFSJ@dgt.es
pirineosebro.CYFSJ@dgt.es
levante.CYFSJ@dgt.es
surestesol.CYFSJ@dgt.es
suroeste.CYFSJ@dgt.es

En tanto se consiga dotar de la adecuada estructura de personal funcionario al CGT de Baleares, así como en caso de duda, las consultas se dirigirán a la dirección de correo prevenida del Área de Vigilancia.

8. Para el control y seguimiento de esta actividad, el primer día hábil de cada mes inexcusablemente, se comunicará a la dirección consultas.CYFSJ@dgt.es la relación de las peticiones recibidas y contestadas con indicación del órgano peticionario, fecha de entrada de solicitud y fecha de respuesta, en el formato que se determine por parte del Área de vigilancia.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN
DE LA MOVILIDAD



Federico C. Fernández Alonso

Josefa Valcárcel, 44
28071 - MADRID
TEL: 91 3018279
FAX: 91 7429116

ANEXO I

De acuerdo con lo interesado en su solicitud de fecha XX/XX/XXXX, y en relación con [Identificación de Diligencias previas / Número de procedimiento judicial / ....], adjunta se remite la información captada por [lectores de matrícula / cinemómetros fijos / grabación realizada por cámaras en CCTV] para el [intervalo / tramo / vehículo] solicitado.

Todo ello a tenor de lo dispuesto en el artículo 22.2 de la Ley Orgánica 15/99, de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a lo establecido en el informe 0297/2005 de la Agencia Española de Protección de datos, resultando estos hechos necesarios para la prevención de un peligro real para la seguridad pública y para la represión de infracciones penales.

EL DIRECTOR DEL CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

RECIBÍ:

FIRMADO:

Josefa Valcárcel, 44
28071 - MADRID
TEL: 91 3018279
FAX: 91 7429116

ANEXO II

De acuerdo con lo interesado en su solicitud de fecha XX/XX/XXXX, y en relación con [Identificación de Diligencias previas / Número de procedimiento judicial / ....], adjunta se remite la información captada por [lectores de matrícula / cinemómetros fijos / grabación realizada por cámaras en CCTV] para el [intervalo / tramo / vehículo] solicitado.

Todo ello a tenor de lo dispuesto en el artículo 22.2 de la Ley Orgánica 15/99, de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a lo establecido en el informe 0297/2005 de la Agencia Española de Protección de datos, resultando estos hechos necesarios para la prevención de un peligro real para la seguridad pública y para la represión de infracciones penales.

EL DIRECTOR DEL CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

ANEXO III

De acuerdo con lo interesado en su solicitud de fecha XX/XX/XXXX, y en relación con [Identificación de Diligencias previas / Número de procedimiento judicial / ....], le comunico que no se han detectado ni registrado imágenes o lecturas de placas de matrícula de vehículos, relativas a la petición mencionada en su escrito, o bien, de haber transcurrido más de 30 días naturales, no se dispone de las mismas por haberse procedido a su borrado.

Todo ello a tenor de lo dispuesto en el artículo 22.2 de la Ley Orgánica 15/99, de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a lo establecido en el informe 0297/2005 de la Agencia Española de Protección de datos, resultando estos hechos necesarios para la prevención de un peligro real para la seguridad pública y para la represión de infracciones penales.

EL DIRECTOR DEL CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

Josefa Valcárcel, 44
28071 - MADRID
TEL: 91 3018279
FAX: 91 7429116

4.C. VIGILANCIA Y CAMPAÑAS

Asunto: Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales.

Instrucción MOV 2024/1

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ejerce las competencias atribuidas al Ministerio del Interior, entre las que se encuentra la vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías y, la denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de aquélla, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

El Real Decreto 563/2017, de 2 de junio actualmente regula las inspecciones en carretera de vehículos comerciales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en la en la Unión.

Dentro de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 se contempla el área estratégica *Vehículos seguros y conectados*, dentro de la cual se incluye la línea de actuación 05.2 en la que se hace hincapié en la necesidad de constante actualización de procedimientos de inspección técnica de vehículos.

Este marco tanto legislativo como de política estratégica se ha plasmado en la contratación de un servicio de realización de Inspección Técnicas en Carretera por parte de empresas acreditadas, que deberán realizar sus labores bajo la coordinación de la DGT con una serie de unidades móviles que realizarán sus funciones por el territorio en cual ejerce sus

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

competencias ese Organismo, – apoyando técnicamente en las labores de vigilancia y control que en esta materia viene realizando a la ATGC.

Se hace preciso establecer unos criterios generales de coordinación, planificación y asignación eficiente de los recursos en orden a conseguir reducir las cifras de siniestralidad que se vienen registrando en nuestro país y a cumplir con los objetivos fijados.

La presente Instrucción será de aplicación en el ámbito territorial donde el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ejercite sus competencias conforme a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y demás normas de distribución y delegación de ejercicio de competencias dictadas al amparo del artículo 150 de la Constitución Española.

1. MARCO ESTRATÉGICO

La presente instrucción define los criterios que deben regir para realizar las inspecciones técnicas de carreteras bajo las siguientes premisas:

- Coordinación general, planificación nacional y fijación de objetivos por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad en colaboración con la Jefatura de Operaciones de la ATGC.
- Asignación de unidades móviles conforme la distribución de los lotes de los contratos. Lote de contratación.
- Determinación de puntos de control y planificación de la programación trimestral de cada Lote por las Jefaturas Provinciales y el responsable del Subsector correspondiente.
- Corresponderá a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad la Dirección del Contrato, el establecimiento de las condiciones generales de ejecución y la relación contractual con el adjudicatario del servicio, mientras que la operatividad de las inspecciones recaerá en las Jefaturas Provinciales Coordinadoras en coordinación con el correspondiente Sector de la ATGC.
- El Director del Contrato y Jefes Provinciales Coordinadores contarán con el apoyo del responsable del Centro de Gestión del Tráfico en su ámbito territorial debiendo supervisar el correcto desarrollo y ejecución de los trabajos conforme a los Pliegos del contrato.

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

2. OBJETIVOS Y PLANIFICACIÓN GENERAL

2.1.Objetivos

Los objetivos establecidos en cuanto al número de inspecciones técnicas en carretera están recogidos en los pliegos de los contratos del servicio de ITV en carretera de vehículos comerciales.

Se detallan en el Anexo I los objetivos según los contratos vigentes.

2.2.Planificación General

2.2.1. Programación temporal

En primera instancia se establecerá una programación anual en la que se contemplen por bloques semanales la distribución provincial de los periodos de inspecciones técnicas en carretera por cada Lote en la que está distribuido el ámbito territorial.

Esta planificación anual la facilitará las empresas adjudicatarias y sobre la misma los distintos Jefes Provinciales podrán proponer cambios atendiendo a circunstancias territoriales que no se hubieran tenido en consideración.

En un segundo nivel se establecerá la programación trimestral más detallada.

2.2.2. Criterios generales de las inspecciones

- Se inspeccionarán principalmente vehículos de las categorías M2 y M3, N2 y N3 y O3 y O4 en un porcentaje 15/35/35. El 15% restante será variable y se reservará en función de los de los datos que se vayan obteniendo en las inspecciones con el fin de incidir sobre aquéllos que presenten mayores deficiencias.
- Los vehículos de la categoría N1 únicamente se inspeccionarán según necesidades propias del servicio y niveles de accidentalidad, dado que no es obligatorio según la norma europea y, en todo caso, dentro del 15% variable antes comentado.

2.2.3. NÚMERO DE INSPECCIONES PROVINCIAL

Atendiendo a los concionantes que marca el Pliego de prescripciones técnicas que rige los contratos de servicios de inspecciones técnicas en carretera, se establece un número mínimo a alcanzar de inspecciones en cada provincia. En el caso de que este número mínimo no se alcanzara, se tendrá que motivar por parte de las empresas con detalle de las causas.

Se detalla en el anexo II los criterios para establecer el número mínimo de inspecciones.

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

3. PLANIFICACIÓN TRIMESTRAL DE INSPECCIONES

La planificación trimestral por Lote de los puntos de control corresponderá a los Jefes Provinciales de tráfico junto con el responsable del Subsector de tráfico. Esta planificación se facilitará a la SGGMT a través de los Jefes Coordinadores en el formato del Anexo III.

Se realizará, en líneas generales, conforme a los siguientes criterios específicos:

- Vigilancia en carreteras con mayor tránsito de vehículos comerciales referido al porcentaje de vehículos pesados e IMD de los mismos, basándose en datos de tráfico propios o del titular de la vía (p.ej. Mapa de Tráfico del Ministerio de Transportes y Movilidad, datos de aforos de los titulares, etc.).
- Vigilancia en carreteras con mayor número de accidentes con vehículo comercial implicado.
- Puntos de control en zonas seguras y amplias que permitan una ejecución de las inspecciones en condiciones óptimas.
- Los controles se realizarán preferiblemente en las horas y días de mayores intensidades, procurando realizar algunos controles de forma aleatoria en horas y días no frecuentados (p. ej. noches).
- Se podrán realizar controles en puntos de entrada y salida con gran volumen de vehículos comerciales (puertos, terminales…), aunque estos puntos serán accesorios y complementarios no suponiendo en ningún caso más del 20% del total de inspecciones a realizar, debiendo primar en todo momento la inspección en cualquier tramo de las vías de tránsito.
- Se velará por la eficacia de la labor inspectora evitando que se ocasionen retrasos desproporcionados a los conductores y a las empresas.
- Los controles se realizarán bajo la supervisión e instrucciones de la ATGC, así como del resto de indicaciones provenientes tanto de la Jefatura Provincial Coordinadora como del Área de Vigilancia de la SGGMT.
- Se compatibilizarán la planificación de los controles con la programación operativa propia de la ATGC, siendo necesario la dedicación específica de una patrulla a los controles programados para posibilitar su realización completa según planificación
- Criterios técnicos del Director del Centro de Gestión correspondiente, basados en datos de movilidad, accidentalidad, gestión del tráfico, así como los derivados de las

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

exigencias propias del contrato, en este último aspecto como apoyo en la Dirección del contrato y responsable de la correcta ejecución del servicio.

- La planificación trimestral será remitida al Director del Centro de Gestión para la consecuente realización de las labores de seguimiento, aprobación, validación y coordinación con la empresa operadora encargada de llevar a cabo el servicio.
- Informes y peticiones técnicas de las Jefaturas Provinciales Coordinadas.

4. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

La programación trimestral la remitirán los diferentes Jefes Provinciales a su correspondiente Jefatura Coordinadora, enviando ésta última el consolidado al Área de Vigilancia de la SGGM para su conocimiento.

El envío se realizará antes del día 15 del mes anterior al trimestre en el que vayan a realizarse las inspecciones.

5. FLUJO DE COMUNICACIÓN

Se establece en el Anexo IV el flujo de comunicación para la mejor gestión y control del servicio de inspecciones técnicas en carretera.

6. MODIFICACIÓN DE ANEXOS Y ENTRADA EN VIGOR

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología, por medio de escrito directriz, podrá modificar o ampliar los anexos de la presente Instrucción.

La presente instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma y deroga la Instrucción 16/TV-93.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Firmado electrónicamente por el DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

ANEXO I Objetivos generales de inspecciones

1. Objetivos.

Teniendo en cuenta los contratos vigentes, los objetivos anuales de inspección son los siguientes:

LOTE	Inspecciones mínimas por año
Lote 1	2.096
Lote 2	2.096
Lote 3 (islas)	200
Lote 3 (península)	1.870

Siendo el reparto de Lotes:

LOTE 1: Centros de Gestión de Tráfico del Noroeste-Cantábrico (A Coruña), del Norte (Valladolid) y de Pirineos-Valle del Ebro (Zaragoza).

LOTE 2: Centros de Gestión de Tráfico zona Centro (Madrid) y del Levante (Valencia).

LOTE 3: Centros de Gestión de Tráfico del Suroeste (Sevilla), del Sureste (Málaga) y de Baleares (Palma de Mallorca).

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

ANEXO II Criterios para establecer el número mínimo de inspecciones

1. Condiciones que rigen el Pliego de prescripciones técnicas particulares de los contratos

Según las condiciones reflejadas en el PPT en vigor en los contratos que actualmente mantiene la DGT de servicios de inspecciones técnicas en carretera, se establece que el número mínimo de inspecciones es el siguiente:

- Los periodos de trabajo se definirán en bloques seguidos de al menos 4 días de trabajo.
- El número de inspecciones diarios por punto de control a realizar será de 13 como mínimo.
- Por cada semana de trabajo planificada en el calendario anual en cada provincia se deberán realizar como mínimo 52 inspecciones técnicas en carretera objeto de este contrato. En el caso de que no se alcanzara este número de inspecciones mínima, la empresa adjudicataria deberá justificarlo y argumentar las causas que lo han impedido.

Para una evolución óptima del contrato, los puntos de control deberán tener una duración de 6 horas, con un número de inspecciones diarias de 20-22 (si es posible), y realizar semanas de 4 o 5 días de trabajo.

Las empresas adjudicatarias deberán llevar un seguimiento de las inspecciones realizadas en cómputo anual para no superar el número de inspecciones que hay presupuestadas.

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

ANEXO III Formato planificación trimestral

PLANIFICACIÓN TRIMESTRAL INSPECCIONES TÉCNICAS EN CARRETERA
JPT COORDINARORA DE XXXX
AÑO 20XX TRIMESTRE XXX

PROVINCIA	DÍA	HORARIO	CARRETERA	PK PUNTO CONTROL	UBICACIÓN	NECESIDAD DE BALIZAMIENTO	OBSERVACIONES
Ejemplo: Sevilla	12/11/24	09:00 a 14:00	A-4	600+200	Dos Hermanas	Sí/No	

Alternativas en caso de contingencia

PROVINCIA	DÍA	HORARIO	CARRETERA	PK PUNTO CONTROL	UBICACIÓN	NECESIDAD DE BALIZAMIENTO	OBSERVACIONES

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

ANEXO IV. Flujo de comunicación

PREVIO A LAS INSPECCIONES

- La planificación anual se propone por las **empresas adjudicatarias de cada Lote.**

- La planificación anual se revisará por las **Jefaturas** y se enviarán las posibles modificaciones a itvcarretera@dgt.es.

- Programación trimestral: los **Jefes Provinciales junto con la ATGC** establecerán los puntos de control de cada provincia (día, carretera, pk, horario). Se establecerán más puntos de control que días para tenerlos ante contingencias. Formato en Anexo III

- El Anexo III serán enviado a través de los **Jefes Coordinadores** a la SGGMT al correo itvcarretera@dgt.es antes del día 15 del mes anterior al trimestre.~~y~~

- Desde **SGGMT** se informará a las empresas de la programación trimestral y Directores de Centro de Gestión

- Las **empresas** enviarán a SGGMT (itvcarretera@dgt.es), al mail de contacto que han facilitado las Jefaturas provinciales afectadas, y a los CGT, antes de cada mes, la programación mensual (carretera, hora, unidad, inspectores) (Asunto:"ITV_LX_*mesXX*")

DURANTE

- Ante posibles contingencias en campo que deben consultarse con DGT, las **empresas** llamarán al CGT como punto 24x7, segundo nivel número de contacto facilitados por cada Jefatura, y en tercer lugar al contacto de SGGMT.

- Si durante las jornadas de trabajo sucedieran eventos reseñables, las **empresas** informarán a la terminación de la misma a itvcarretera@dgt.es, jefatura afectada, CGT.

- Las inspecciones son grabadas por la **empresa** en el Registro en tiempo real.

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

DESPUÉS

- Sobre las inspecciones con resultado DESFAVORABLE de vehículos no matriculados en España, la **empresa** escaneará el Informe de Inspección y le remitirá a itvcarretera@dgt.es con periodicidad mensual (Asunto: “ITV_LX_desfavorables”)

- Las **empresas** enviarán informes de actividad, separados por provincias a itvcarretera@dgt.es:

    - Al terminar cada semana: nº inspecciones (distinguiendo favorables y desfavorables) por punto de inspección, unidad inspectora (Asunto:“ITV_LX_*nombreprovincia*_semanaXX”)

    - Una vez terminados los periodos de inspecciones (nº inspecciones por punto de inspección, unidad inspectora más informes del Anexo V). (Asunto: “ITV_LX_*nombreprovincia”*)

Anualmente las empresas enviarán a itvcarretera@dgt.es consolidado del Anexo V. (Asunto: “ITV_LX_AnexoV)

Código seguro de Verificación : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección :

CSV : GEN-651e-645a-3fe6-6a78-c342-4b76-b02f-82ab
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 11/01/2024 11:31 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

ASUNTO: Instrucción para la ejecución de los servicios de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante el año 2024

INSTRUCCIÓN MOV 2023/27

Para la ejecución de los servicios de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico por la Agrupación del Tráfico de la Guardia Civil en las vías públicas interurbanas y en travesías cuando no exista Policía Local, durante el año 2024, han sido remitidas las instrucciones que se acompañan.

Queda derogada la Instrucción INSTRUCCIÓN MOV 2022/32, de 29 de diciembre de 2022.

Lo que se comunica para general conocimiento y aplicación.

El Director General de Tráfico

Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

Josefa Valcárcel 44
28071 MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

INSTRUCCIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS DE REGULACIÓN, ORDENACIÓN, GESTIÓN Y VIGILANCIA DEL TRÁFICO POR LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL DURANTE EL AÑO 2024

1. INTRODUCCIÓN 1
2. VIGILANCIA DEL TRÁFICO 1
2.1. Criterios generales de actuación 1
3. ACCIONES PRIORITARIAS DE VIGILANCIA SOBRE FACTORES DE RIESGO 2
4. ACCIONES PRIORITARIAS SOBRE DETERMINADOS COLECTIVOS DE USUARIOS O TIPOS DE VEHÍCULOS 6
5. OTRAS ACCIONES ESPECIALES DE VIGILANCIA 8
6. TRASLADO DE DEFICIENCIAS EN RELACIÓN CON EL ESTADO DE LA VÍA 9
7. PLAN DE ACTUACIONES PARA EL CONTROL DE PESOS, MASAS Y DIMENSIONES DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTES 9
8. USO DE MEDIOS AUXILIARES PARA LA VIGILANCIA 10
9. CAMPAÑAS DE CONTROL Y VIGILANCIA 10
10. REGULACIÓN DEL TRÁFICO 11
10.1. Actuaciones ante fenómenos meteorológicos adversos 11
10.2. Operaciones especiales de tráfico 11
10.3. Sistema de incidencias de tráfico lince 11
10.4. Retirada y auxilio de vehículos 12
11. REALIZACIÓN DE SERVICIOS O MISIONES NO ESPECÍFICOS DE LA ATGC 12
12. COORDINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS, SEGUIMIENTO E INDICADORES 13
12.1. A nivel nacional 13
12.2. A nivel provincial y Comunidad Autónoma 13
13. ENTRADA EN VIGOR 13

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

1. INTRODUCCIÓN

La necesidad de continuar mejorando la seguridad vial tanto con medidas eficaces ya contrastadas como con nuevas iniciativas, teniendo en cuenta aquellos comportamientos que afectan de una manera sobresaliente a la seguridad vial así como a aquellos otros aspectos del fenómeno de la movilidad, es uno de los principales fundamentos en los que se basa la visión del Organismo.

Un pilar fundamental a la hora de lograr con éxito este ambicioso objetivo reside en establecer unos mecanismos y medidas eficientes de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico que incidan sobre aquellos colectivos y comportamientos que más alta influencia tienen en la siniestralidad y que permitan una mayor fluidez del tráfico.

En la línea de los objetivos a conseguir, resultado del análisis profundo y riguroso de la accidentalidad y las principales variables del tráfico, y de acuerdo con las competencias que el Real Decreto Legislativo 6/2015

atribuye al Ministerio del Interior, que son ejercidas a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, se hace necesario dictar la presente Instrucción para la ejecución de los servicios de vigilancia del tráfico y la circulación, que realizan los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en adelante ATGC.

La ejecución de las previsiones contenidas en la presente Instrucción deberá entenderse referida a las vías y terrenos objeto de la aplicación de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en los que la Jefatura Central de Tráfico tiene atribuido el ejercicio de sus competencias.

2. VIGILANCIA DEL TRÁFICO

Con independencia de las reuniones de coordinación periódicas de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT) y la ATGC en las que se vayan ajustando y priorizando las medidas concretas a desarrollar, se establecen las siguientes directrices.

2.1. Criterios generales de actuación

Como criterios generales a la hora de realizar las labores de vigilancia por parte de los miembros de la ATGC se observarán principalmente los siguientes aspectos:

- En el marco de la programación de controles de alcohol, drogas y velocidad, por el Jefe

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Provincial de Tráfico, y con la colaboración del jefe de subsector de la ATGC correspondiente, se analizará la accidentabilidad registrada y la evolución del tráfico en orden a calibrar y ajustar, según las posibilidades, las acciones a realizar.

- Se velará siempre por la seguridad propia de los agentes durante las actuaciones, adoptando las medidas de seguridad más adecuadas.
- Las actuaciones de vigilancia se realizarán con carácter general de forma visible, reforzando el carácter preventivo de la misma.
- El 70% del esfuerzo operativo de las unidades de la ATGC se concentrará en las vías convencionales, especialmente aquellas con peligrosidad objetiva.
- Se intensificará la vigilancia, dependiendo de la zona, durante las horas y días de la semana en las que se registre mayor accidentabilidad grave.
- Para una mayor eficiencia en el uso de medios humanos y materiales, se programarán controles combinados (drogas, alcohol, velocidad, estado del vehículo, cinturón…).
- Las denuncias formuladas por los agentes deben ser, como norma general, a todas las infracciones que observen y, de ser posible, notificadas en el acto al denunciado.
- En el caso de que no exista notificación y de la tramitación de la denuncia se encargue el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, los datos de la infracción deberán ser remitidos a ese Centro con un plazo máximo de 5 días naturales desde la comisión de la infracción.
- Se aplicarán medidas de atención diferida a los siniestros viales en los que solo se hayan producido daños materiales como acción específica de fortalecimiento de la visibilidad preventiva de las patrullas de ATGC, previa valoración de la situación que así aconseje la implementación de dicho protocolo
- La Dirección General de Tráfico proveerá a la ATGC de manera periódica, a través de la SGGMT, el Observatorio de Seguridad Vial y los respectivos Jefes Provinciales, los análisis de accidentabilidad y tráfico necesarios en orden a facilitar la más eficaz y eficiente programación de la operativa de vigilancia, control y regulación del tráfico.

3. ACCIONES PRIORITARIAS DE VIGILANCIA SOBRE FACTORES DE RIESGO

a) Alcoholemia, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

Con frecuencia mensual y de forma conjunta, por el Jefe Provincial de Tráfico y el Jefe del Subsector de la ATGC, se realizará la programación más adecuada teniendo en cuenta el contenido de la Instrucción 12/TV-73 y los siguientes criterios generales:

- Se combinarán controles visibles recurrentes en vías o zonas de especial riesgo donde la

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

labor preventiva sea importante, con controles flexibles y aleatorios tanto en la ubicación (vías principales y secundarias) como en la duración.

- Los controles cubrirán todas las franjas horarias y días laborables y festivos.
- Cuando las condiciones de los controles lo requieran, se solicitará el apoyo del servicio de señalización y balizamiento gestionado por la SGGMT.
- Siempre que sea posible, ante la notificación de cualquier denuncia se realizará al conductor la prueba de alcoholemia y/o drogas.
- Se subraya la conveniencia de realizar los controles de manera coordinada con los que puedan establecer las Policías Locales teniendo en cuenta las respectivas programaciones y ámbitos de actuación.
- El número de pruebas objetivo a realizar durante el año 2024 será:
  - Alcohol: un mínimo de 6.600.000 pruebas
  - Detección de drogas: hasta 120.000 pruebas

b) Velocidad

Con frecuencia mensual y de forma conjunta, por el Jefe Provincial de Tráfico y el Jefe del Subsector de la ATGC, se realizará la programación más adecuada de controles sobre los tramos que presentan mayor siniestralidad combinada con excesos de velocidad.

La SGGMT suministrará una relación de tramos con estas características sobre los que realizar la programación.

En la programación se tendrán en cuenta los siguientes criterios generales:

- Los controles, preferentemente, se realizarán en múltiples emplazamientos durante cada jornada, evitando el control de larga duración en una ubicación concreta.
- Se cubrirán todas las franjas horarias y se realizarán tanto en días laborables como en festivos.
- Como norma general, se realizarán controles en limitaciones genéricas, no obstante, en el caso de que el punto se localice dentro de un tramo con límite velocidad específico, la ubicación del control se dispondrá a una distancia suficiente tal que permita al usuario de la vía adecuar su velocidad de circulación a las nuevas exigencias de la vía y nunca en las proximidades de la señal R-301 que indica el inicio del tramo. Este aspecto resulta especialmente relevante en travesías.
- Los controles de velocidad se realizarán a una distancia suficiente de la señal de fin de prohibición de forma que se evite cualquier duda sobre la velocidad legal de la vía en el lugar de la medición.
- En las vías de alta capacidad se priorizará el uso de vehículos no uniformados dotados de

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

cinemómetro para su uso en modo dinámico, así como cinemómetros portátiles en vehículos uniformados desde emplazamientos laterales o elevados seguros.

- Los controles se programarán, preferentemente, en aquellos tramos donde se hayan evidenciado tasas de accidentalidad y lesividad relevantes fundamentados en indicadores objetivos y donde la velocidad excesiva esté presente.
- Se programarán controles generales y selectivos
    - Generales
        - Destinados a evitar excesos de velocidad en general.
        - El vehículo o medio destinado al control de la velocidad no deberá estar oculto, con objeto de reforzar el efecto preventivo del control, y además deberá tenerse en cuenta, siempre que sea posible, la debida publicidad previa del control a los usuarios de la vía. A tal fin se establecerá contacto con el Centro de Gestión de Tráfico correspondiente para que informe a través de los Paneles de Mensaje Variable físicos y/o virtuales.
    - Selectivos
        - Destinados a evitar grandes excesos de velocidad y posibles delitos contra la seguridad vial.
        - El vehículo o medio destinado al control de la velocidad podrá estar ubicado de manera discreta y no señalizado.
        - Se cumplirá con mayor rigor la notificación en el acto del exceso detectado.
        - Como excepción a la regla general, el umbral de captura de las infracciones se fijará, como mínimo, a partir de la detracción de puntos.
- Control de velocidad en tramos de obra y ejecución de trabajos de conservación.
    - Destinados a controlar la velocidad en los tramos afectados por obra en los que se modifica el régimen normal de circulación por la afección, aumentando el riesgo para los usuarios y donde además es probable la presencia de trabajadores de la obra o en tareas de conservación.
    - Como medida general, y con carácter de apoyo, se requerirá al titular de la vía o empresa de conservación la colocación en los mismos de un avisador de velocidad que indique a los conductores el límite de velocidad y la velocidad a la que están circulando.
    - Se notificará en el acto el exceso detectado.

c) Cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se vigilará con especial atención durante las labores ordinarias de patrullaje la utilización

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

del cinturón de seguridad y otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados o colocados, tanto en asientos delanteros como traseros.

- Se prestará atención al uso del cinturón en los asientos traseros, a que los niños estén situados en los asientos traseros cuando legalmente proceda, y a que lleven correctamente abrochado el sistema de retención adecuado a su talla y peso.
- Para mayor efectividad de las labores de vigilancia, se procurará complementar ésta mediante uso de vehículos no uniformados.

d) Distracciones y uso del teléfono móvil

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se controlará la falta de atención debida y la utilización indebida del teléfono móvil durante la conducción, excepto cuando el uso tenga lugar a través de un sistema de manos libres.
- Para mayor efectividad de las labores de vigilancia se procurará complementar ésta mediante uso de vehículos no uniformados.

e) Maniobras antirreglamentarias

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se realizará de manera ordinaria durante cualquier servicio y en tramos o secciones de especial y objetiva peligrosidad.
- Se prestará especial atención a la vigilancia de maniobras peligrosas que tienen una influencia de riesgo potencial sobre la accidentabilidad, tales como adelantamientos, maniobras en intersecciones y cumplimiento de la distancia de seguridad.
- Para mayor efectividad de las labores de vigilancia se procurará complementar ésta mediante uso de vehículos no uniformados.

f) Estado del vehículo y sujeción de la carga

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Vehículos en general:
  - En cualquier momento del servicio que sea oportuno, y especialmente cuando los vehículos estén detenidos por cualquier causa justificada, se revisará el cumplimiento de las normas referentes a la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) y estado general de los mismos, especialmente de sus neumáticos y del sistema de luces y señalización.
- Vehículos comerciales
  - Los vehículos destinados al transporte, tanto de viajeros como de mercancías, de las categorías M2, M3, O3, O4, N2, N3, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b y N1 han de ser objeto de control preferente conforme a lo establecido en la Directiva 2014/47/UE.

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

- Para el mejor desempeño de estas inspecciones se contará con un servicio de medios móviles tal como establece por Instrucción, auxiliando técnicamente en las labores de vigilancia y control que en esta materia viene realizando a la ATGC.
  - La asignación anual de unidades móviles por áreas de influencia de cada Centro de Gestión de Tráfico (CGT), así como la programación trimestral de dichas unidades, se desarrollará por la SGGMT una vez se formalice el contrato con la empresa acreditada que los suministra.
  - El número de inspecciones mínimas en cada Lote en el que se divida el territorio será como mínimo de 2.070 al año.
  - Las inspecciones se distribuirán aproximadamente entre los vehículos de categoría: M2 y M3, N2 y N3 y O3 y O4 en un porcentaje 15/35/35.

    El 15% restante será variable y se reservará atendiendo a los resultados obtenidos durante el trimestre anterior con el fin de incidir sobre aquéllos que presenten mayores deficiencias.

    Así mismo, dentro de este 15% se contemplan las inspecciones a los vehículos N1.

4. ACCIONES PRIORITARIAS SOBRE DETERMINADOS COLECTIVOS DE USUARIOS O TIPOS DE VEHÍCULOS

a) Motocicletas

Se realizará la programación más adecuada para su vigilancia teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Principalmente en carreteras convencionales frecuentadas por motoristas y/o con elevada siniestralidad de este tipo de vehículo, según los mapas de accidentalidad que proporcione la Dirección General de Tráfico. Intensificar la vigilancia en los tramos identificados y señalizados como de “Especial Vigilancia de Motoristas”.
- Se incrementará la intensidad de la vigilancia en aquellas épocas, días, horas y circunstancias en los que aumenta la circulación de motocicletas. En concreto, los fines de semana de junio, julio, septiembre y octubre en los que se prevea unas condiciones meteorológicas favorables, se intensificarán los controles en carreteras secundarias con alta afluencia de motoristas.

Los aspectos sobre los que se hará una especial labor de vigilancia y control deberán ser, entre otros:

- Maniobras peligrosas durante la conducción en concreto, adelantamientos y ocupación del carril contrario.

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

- Velocidad de circulación.
- La legibilidad de la placa de matrícula.
- El correcto uso del casco de protección.
- Adecuación del permiso de conducción del conductor a la motocicleta con la que circule.
- Estado de los neumáticos.

b) Ciclistas

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se vigilarán especialmente aquellos tramos de carreteras en las épocas, días y horas que son frecuentados por ciclistas con el fin de velar por el buen uso de la vía de este colectivo así como proporcionarles adecuada protección frente a los demás vehículos y denunciar las conductas de riesgo que se observen.
- Para ello se tendrán en cuenta las rutas ciclistas seguras implantadas, consensuadas en las diferentes provincias por los diferentes agentes implicados y que se hayan publicadas en la página web de la DGT y/o señalizadas in situ como tales.
- Igualmente se vigilará en horas con baja visibilidad.

c) Peatones

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Deberá realizarse una especial vigilancia de las vías interurbanas con elevado tránsito de peatones y en las zonas de paseo frecuente ubicadas en los accesos de las poblaciones con el fin de velar por el buen uso de la vía de este colectivo, así como para proporcionarles una adecuada protección frente a los demás vehículos procediéndose a denunciar las conductas de riesgo que se observen.
- Se vigilará especialmente en las horas con baja visibilidad o con condiciones meteorológicas adversas.

d) Personas con pérdida de aptitudes psicofísicas

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Cuando como consecuencia de la detección de infracciones cometidas, de la atención a accidentes que se produzcan o de otras circunstancias que pudieran observarse, se aprecie la posible pérdida de las aptitudes psicofísicas del conductor, se propondrá a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente la comprobación de sus aptitudes para la conducción.

e) Transporte colectivo y escolar y de menores

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

- Se comprobarán los siguientes extremos:
  - Control de drogas y alcohol al conductor.
  - Los excesos de velocidad.
  - Permiso de conducción de la clase que corresponda a la categoría del vehículo que conduce.
  - Que el vehículo está dotado del dispositivo luminoso de señal de emergencia.
  - Inspección técnica periódica en vigor.
  - La instalación de los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados y su utilización.

f) Circulación de vehículos que precisan autorización complementaria de circulación (ACC).

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Prioritariamente se vigilará el cumplimiento de:
  - La correcta señalización en cuanto al número suficiente de señales luminosas V-2 en el contorno del conjunto en orden de marcha.
  - La distancia mínima entre el vehículo piloto y el vehículo que precisa autorización complementaria de circulación.
  - Las masas y dimensiones del conjunto en orden de marcha.
  - El recorrido se realiza por aquellos tramos o vías autorizados.

g) Furgones:

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se vigilará, preferentemente de manera combinada y en épocas, días y horas de mayor riesgo, su velocidad, masas y respeto de la distancia de seguridad.

h) Vehículos en tránsito transfronterizo:

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se programarán controles de velocidad con especial énfasis en los periodos más habituales para este tipo de tráfico, ya sea para los movimientos diarios y locales, como a aquellos ligados a los flujos relacionados con la época estival.
- Se cumplirá con mayor rigor la notificación en el acto del exceso detectado.

5. OTRAS ACCIONES ESPECIALES DE VIGILANCIA

Se establecerán acciones especiales de vigilancia y control en aquellas carreteras o tramos de ellas en las que concurran circunstancias específicas que puedan poner en peligro

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

la seguridad vial o la movilidad, concretamente:

a) Obras que afecten a la calzada:

- Se controlará las obras que se estén desarrollando y que afecten a la circulación de las vías interurbanas y travesías alterando la vialidad ordinaria de la calzada, arcén o elementos funcionales de la carretera. Se comprobará, en primera instancia, que disponen de "Instrucción de Regulación de Tráfico", informando, en caso negativo, de la necesidad de su obtención.
- Desde los Centros de Gestión de Tráfico periódicamente se entregarán listados con las obras comunicadas y que han recibido su correspondiente Instrucción de Regulación de Tráfico.

  Se controlará tanto que cumplen con la Instrucción como que han confirmado el inicio de la misma y el final de la ejecución telemáticamente a través de la aplicación RENO.

Se informará en ambos casos del procedimiento de notificación de obras a través de RENO.

b) Carriles BUS-VAO:

- Vigilancia y control presencial del cumplimiento de los requisitos de acceso y ocupación.

6. TRASLADO DE DEFICIENCIAS EN RELACIÓN CON EL ESTADO DE LA VÍA

Si durante el ejercicio de las funciones de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico se constatara alguna deficiencia en el estado de la vía o su señalización, éstas serán trasladadas a través del Subsector correspondiente a las Jefatura Provincial de Tráfico y a la SGGMT, al efecto de su posterior análisis y valoración técnica por parte de la Dirección General de Tráfico y traslado, en su caso, al titular de la vía.

7. PLAN DE ACTUACIONES PARA EL CONTROL DE PESOS, MASAS Y DIMENSIONES DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTES

De acuerdo con los órganos competentes en esta materia, se elaborará el correspondiente plan de actuaciones que permita una adecuada programación y coordinación de los servicios a realizar para el control de pesos, masas y dimensiones de los vehículos, así como del cumplimiento de otras obligaciones establecidas en la normativa de Transportes que tengan relación con la Seguridad Vial.

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

8. USO DE MEDIOS AUXILIARES PARA LA VIGILANCIA

a) Medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo

En coordinación con los Centros de Gestión de Tráfico, se programará el uso de los medios de los que dispone la Dirección General de Tráfico para la captación y reproducción de imágenes que permiten la identificación del vehículo, para optimizar el uso de medios y complementar y optimizar las funciones de vigilancia de determinadas infracciones (velocidad, uso del cinturón, maniobras antirreglamentarias,…)

b) Helicópteros y Aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS).

La vigilancia aérea se llevará a cabo de acuerdo con los contenidos adoptados y diseñados en las reuniones que mensualmente se celebrarán en las Jefaturas Provinciales de Tráfico que sean sede de la correspondiente patrulla, junto con el Centro de Gestión de Tráfico, con la finalidad de programar, dentro del ámbito territorial correspondiente, el calendario de vuelos y la ejecución de forma conjunta con la ATGC, valorando los servicios respectivos a prestar y concretando objetivos en orden a intensificar la vigilancia de determinados vehículos y comportamientos en el tráfico, descritos de esta Instrucción.

Las operaciones de las RPAS se realizarán conforme a las condiciones y protocolos recogidos en la Instrucción 107/ TV-19 de operación y uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) en misiones de seguridad vial.

A través de la Unidad de Medios Aéreos de DGT se efectuará la supervisión de las operaciones y la necesaria gestión y planificación de recursos para asegurar el correcto desarrollo de las misiones de vigilancia aérea del tráfico en carretera.

Las conductas que infrinjan la normativa de tráfico que sean detectadas desde medios aéreos, especialmente helicópteros, por motivos de seguridad y limitaciones del servicio no se notificarán en el acto cuando esto implique el aterrizaje del helicóptero.

9. CAMPAÑAS DE CONTROL Y VIGILANCIA

Además de las campañas especiales de control y vigilancia que se programen para el año en curso y que se recogen en el Anexo I de esta Instrucción, a instancia de los Jefes Provinciales de Tráfico o de la ATGC, podrán programarse otras especificas dentro del ámbito territorial correspondiente, ya sea en una o varias provincias, o en una Comunidad Autónoma, que previamente han de ser aprobadas por esta Dirección General de Tráfico al amparo de lo dispuesto en la Instrucción 15-TV/84.

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

10. REGULACIÓN DEL TRÁFICO

10.1. Actuaciones ante fenómenos meteorológicos adversos

En los episodios de vialidad invernal, los efectivos de la ATGC desplegados en las zonas afectadas informarán con la mayor precisión posible de las circunstancias puntuales que se estén produciendo en cada momento, de decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas, del grado de ocupación de las áreas de embolsamiento, etc. poniéndolo en conocimiento del Centro de Gestión de Tráfico correspondiente, de forma inmediata, a través del sistema de información LINCE. De este modo, el Centro de Gestión podrá realizar una valoración armonizada y ajustada de la situación, una correcta toma de decisiones y distribución de la información por medio de los distintos canales de difusión.

En particular, el % de ocupación de las áreas de embolsamiento deberá ser comunicado a través de la aplicación LINCE y deberá ser actualizado en función de la ocupación real de cada momento.

Se mantendrá una comunicación permanente entre el Oficial de la ATGC que esté al mando del operativo y el Jefe Provincial de Tráfico o el Director del correspondiente Centro de Gestión. Todo ello sin perjuicio de las comunicaciones habituales a las Unidades de Mando de la ATGC y al Centro de Gestión de esta Dirección General radicado en Madrid.

10.2. Operaciones especiales de tráfico

a) Puntos críticos

En las planificaciones de las operaciones especiales de tráfico se determinará de manera conjunta en base a la información y los resultados de las simulaciones de tráfico, los puntos y horarios críticos donde será conveniente la presencia de efectivos de la ATGC para dotar de la mayor seguridad y fluidez posible al tráfico.

b) Apertura y cierre de carriles

En los supuestos de apertura y cierre de carriles a efectuar en orden a garantizar la fluidez del tráfico por elevadas intensidades del flujo, por ejemplo, en el caso de Operaciones Especiales de Tráfico, el Centro de Gestión de Tráfico correspondiente, en función de los datos previsibles y en tiempo real acerca de la intensidad de tráfico, será el responsable de determinar los horarios de apertura y cierre de los carriles. La ejecución de estos trabajos será llevada a cabo por la empresa de balizamiento de cada Centro de Gestión de Tráfico bajo la supervisión del personal del Centro de Gestión o de los miembros de la ATGC.

10.3. Sistema de incidencias de tráfico lince

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil constituye una fuente básica de información

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

del estado del tráfico y vialidad. Por este motivo, resulta fundamental enfatizar la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, a través de medios telemáticos, de las incidencias en la vía, de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión. Este traslado se realiza por medio del alta y actualización de las incidencias en el sistema de información LINCE.

Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el COTA debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente a través de este sistema.

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

10.4. Retirada y auxilio de vehículos

Se velará porque la retirada de los vehículos en la vía se haga conforme a lo establecido en el Protocolo de Auxilio en Carretera de la Dirección General de Tráfico.

En las zonas de especial peligrosidad, o en las que se produzca una elevada afección al tráfico, se priorizará especialmente la pronta retirada del vehículo.

En el caso de que la provincia en el que ocurra la inmovilización disponga de un servicio propio de retirada de vehículos gestionado por el Centro de Gestión de Tráfico de su ámbito, se seguirán las prescripciones establecidas en el Pliego que rija el servicio.

11. REALIZACIÓN DE SERVICIOS O MISIONES NO ESPECÍFICOS DE LA ATGC

La Orden del Ministerio del Interior de 16 de abril de 1980 (BOE núm. 113, de 10 de mayo), en su artículo 5.º, párrafo tercero, preceptúa: “Constituyendo las funciones específicas de la Agrupación un elemento primordial para la seguridad vial, las Fuerzas que la integran sólo podrán ser encargadas de otros servicios o misiones distintas de las que le son propios cuando graves razones de orden público o de seguridad del Estado así lo demanden, debiendo a la mayor brevedad volver a los que son propios de su especialidad, dándose cuenta de manera urgente e inmediata en estos casos a ambas Direcciones Generales”.

En este sentido, se informará a este Centro Directivo de los servicios no específicos realizados (colaboración en trasplantes de órganos, escolta de personalidades, actuación en manifestaciones o por cuestiones de orden público, etc.).

La participación en actividades divulgativas y formativas programadas deberá coordinarse y ser informada con antelación a la Dirección General de Tráfico.

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

12. COORDINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS, SEGUIMIENTO E INDICADORES

12.1. A nivel nacional

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología podrá desarrollar la presente instrucción, por medio de escrito directriz, a propuesta de cualquiera de las partes implicadas (Jefes Provinciales de Tráfico, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y Centros de Gestión de Tráfico).

Mensualmente se informará a la SGGMT del desarrollo de la actividad de la ATGC respecto a los planes de vigilancia contenidos en esta Instrucción.

Para el mejor seguimiento, se establecerán indicadores mensuales y, en su caso, el objetivo de cumplimiento, y el contenido mínimo de los informes de seguimiento mensual. Estos informes serán desglosados a nivel provincial. Por parte del Almacén de datos de la DGT se facilitarán a la ATGC la información que en éste resida que pueda resultar necesaria para la elaboración de los mismos.

Los citados informes de seguimiento junto con los indicadores serán analizados por la SGGMT.

12.2. A nivel provincial y Comunidad Autónoma

A los únicos efectos de conocimiento y coordinación, a indicación del Jefe de Tráfico de la provincia donde resida la sede del Gobierno de la Comunidad Autónoma, mensualmente, el Jefe del Sector enviará informe sobre los resultados de la actividad de vigilancia en la Comunidad Autónoma. Por su parte, a indicación del Jefe Provincial de Tráfico, el Jefe del Subsector de la provincia, enviará informe sobre los resultados de la actividad de vigilancia.

13. ENTRADA EN VIGOR

La presenta Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

ANEXO I

CAMPAÑAS ESPECIALES DE CONTROL Y VIGILANCIA DE ÁMBITO NACIONAL A REALIZAR DURANTE EL AÑO 2024



Campañas 2024

enero '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
01	02	03	04	05	06	07
08	09	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	01	02	03	04

Transporte escolar

febrero '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	01	02	03

Camiones y autobuses (ROADPOL)

marzo '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
26	27	28	29	01	02	03
04	05	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Cinturón y SRI (ROADPOL)

abril '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
01	02	03	04	05	06	07
08	09	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	01	02	03	04	05

Velocidad (ROADPOL)

mayo '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
29	30	01	02	03	04	05
06	07	08	09	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	01	02

Temática provincial (en convencional)

Transporte escolar (sin difusión)

junio '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
27	28	29	30	31	01	02
03	04	05	06	07	08	09
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Obras

Fines de semana - especial motocicletas

julio '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
01	02	03	04	05	06	07
08	09	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	01	02	03	04

Velocidad

Fines de semana - especial motocicletas

agosto '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
29	30	31	01	02	03	04
05	06	07	08	09	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	01

Alcohol y drogas

septiembre '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
26	27	28	29	30	31	01
02	03	04	05	06	07	08
09	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	01	02	03	04	05	06

Fines de semana - especial motocicletas

octubre '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
30	01	02	03	04	05	06
07	08	09	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	01	02	03

Distracciones (ROADPOL)

Fines de semana - especial motocicletas

noviembre '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
28	29	30	31	01	02	03
04	05	06	07	08	09	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	01

Transporte escolar

diciembre '24

Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sá	Do
25	26	27	28	29	30	01
02	03	04	05	06	07	08
09	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Alcohol y drogas (ROADPOL)

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

ANEXO II
OPERACIONES ESPECIALES DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL A REALIZAR DURANTE EL AÑO 2024

CLASIFICACIÓN DE OPERACIONES DE TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2024

ENERO

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

* Del día 1 al 7: Operación Especial de Navidad.

FEBRERO

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29			

* Días 27 y 28: Operación en Andalucía.

MARZO

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

* Del día 15 al 19: Operación en Murcia y Comunidad Valenciana.
* Del día 22 al 24: Operación Especial 1ª Fase Semana Santa.
* Del día 27 al 31: Operación Especial 2ª Fase Semana Santa.

ABRIL

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

* Día 1: Operación Especial 2ª Fase Semana Santa.
* Del día 19 al 23: Operación en Aragón y Castilla y León.
* Día 30: Operación en Castilla-La Mancha, Madrid, Comunidad Valenciana y provincias de Ávila, Jaén y Segovia.

MAYO

L	M	X	J	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

* Del día 1 al 5: Operación en Castilla-La Mancha, Madrid, Comunidad Valenciana y provincias de Ávila, Jaén y Segovia.
* Del día 17 al 19: Operación en Galicia.
* Del día 29 al 31: Operación en Castilla-La Mancha.

JUNIO

L	M	X	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

* Días 1 y 2: Operación en Castilla-La Mancha.
* Del día 7 al 11: Operación en La Rioja.
* Del día 21 al 24: Operación en Comunidad Valenciana.
* Del día 28 al 30: 1ª Operación del Verano.

JULIO

L	M	X	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

* Día 1: 1ª Operación del Verano.
* Del día 24 al 28: Operación en Cantabria, Castilla-La Mancha, Galicia, Madrid, Comunidad Valenciana, y provincias de Ávila, Jaén y Segovia.
* Día 31: Operación 1ª de Agosto.

AGOSTO

L	M	X	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

* Día 1: Operación 1ª de Agosto.
* Del día 14 al 18: Operación Especial 15 de Agosto.
* Días 30 y 31: Operación Retorno del Verano.

SEPTIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

* Día 1: Operación Retorno del Verano.
* Del día 6 al 9: Operación en Asturias.

OCTUBRE

L	M	X	J	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

* Día 31: Operación Especial de Todos los Santos.

NOVIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

* Del día 1 al 3: Operación Especial de Todos los Santos.

DICIEMBRE

L	M	X	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

* Del día 5 al 8: Operación Especial Constitución e Inmaculada [hasta el 9 en Andalucía, Aragón, Asturias, Castilla y León, Extremadura y Murcia.
* Del día 20 de diciembre-2023 al 6 de enero-2025: Operación de Navidad

CLASIFICACIÓN DE GRUPOS

Generales	Fines de semana Verano	Territoriales / Navidad
GRUPO I.	GRUPO II.	GRUPO III.

CSV : GEN-d43f-8192-470f-cb3a-d29e-5c00-e81f-dc8e
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 21/12/2023 13:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-0e84-83f7-6072-7c13-fb0c-6451-6f87-2abe | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Inscripción en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV) y uso de la Señal V-24 «Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas».

Instrucción 2023/25

El Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas, modifica las dimensiones de la señal V-24 “vehículo de auxilio en vías públicas”, estableciendo en su disposición transitoria primera, que se podrá seguir utilizando la señal V-24 conforme a las dimensiones, color, contenido y características técnicas contempladas en el anexo XI “Señales de los vehículos”, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, antes de la entrada en vigor de este real decreto, durante el plazo de un año desde esa fecha. El Real Decreto 1030/2022 entró en vigor el 22 de diciembre de 2022.

En el contexto de la inminente expiración del plazo concedido por la referida disposición transitoria primera, y ante la imposibilidad de inscripción de oficio de algunos vehículos de auxilio por causas ajenas a los titulares de los mismos en el Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV), y por tanto, de obtención por ellos del número de registro que debe figurar en la nueva señal V-24, se hace necesario trasladar a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control del tráfico que, transitoriamente y hasta comunicación en contrario por parte de esta Dirección General, no se formule denuncia a aquellos vehículos de auxilio en carretera (con servicio 05) que no dispongan de la señal V-24 «Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas» conforme al modelo establecido por el Real Decreto 1030/2022, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, y sigan haciendo uso de la señal V-24 «Vehículo

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-0e84-83f7-6072-7c13-fb0c-6451-6f87-2abe
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/12/2023 13:49 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-0e84-83f7-6072-7c13-fb0c-6451-6f87-2abe | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

de servicio de auxilio en vías públicas» conforme al modelo previsto en el anexo XI «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, antes de la entrada en vigor de la citada modificación.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Firmado electrónicamente por el DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
Pere Navarro Olivella

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

CSV : GEN-0e84-83f7-6072-7c13-fb0c-6451-6f87-2abe
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 20/12/2023 13:49 | Sin acción específica

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGÍA

Asunto: *Procedimiento para la tramitación de infracciones no notificadas en el acto detectadas a través de sistemas de captación embarcados en medios aéreos de la DGT.*

MOV

Escrito Directriz MOV 2023/02

Por el presente escrito directriz se establece el procedimiento para la tramitación de las infracciones no notificadas en los actos detectados a través de sistemas de captación embarcados en medios aéreos de la Dirección General de Tráfico tanto por personal funcionario DGT como por personal perteneciente a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

En el caso concreto de helicópteros y drones, la única aplicación que se utilizará para cursar las infracciones no notificadas en el acto será HELYCE, desarrollada por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología para su uso por parte de los operadores de las unidades de medios aéreos y de los agentes de la ATGC.

Esta aplicación está disponible para su uso en los puestos de trabajo de las patrullas de medios aéreos de la DGT y Base Central de Cuatro Vientos.

Aquellas unidades o sectores que requieran instalarla para dar cumplimiento a lo dispuesto en este escrito directriz deben coordinarse con la con la Unidad de Medios Aéreos (UMA).

Este escrito directriz entrará en vigor el día 1 de marzo de 2023.

(firmado electrónicamente)

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2023-02-27 16:03:47 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_UV4NHCWHIJYNTUXPL9FCURP7B3QF en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79

MOV

Asunto: Control y gestión a través de la herramienta CINETI de los equipos móviles cedidos a Entidades Locales.

DIRECTRIZ MOV 2021/02

1. INTRODUCCIÓN Y FINALIDAD

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial de la zona urbana, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico facilita a las administraciones locales el ejercicio de sus competencias de vigilancia poniendo a su disposición equipos móviles de control.

En concreto, un gran número de etilómetros, alcoholímetros, cinemómetros y vehículos propiedad de DGT se encuentran cedidos, a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT), a las entidades locales que por su parte se comprometen a realizar actuaciones de vigilancia en su operativa ordinaria, y en particular, mediante la participación en las campañas.

En esta Directriz se proporcionan indicaciones y puesta a disposición de CINETI (CINemómetros y ETIlómetros) como herramienta informática de uso obligatorio para controlar y gestionar el estado y las cesiones que se realizan desde las JPT a las Entidades Locales, de manera que se tenga en todo momento la situación en tiempo real del parque de equipos móviles y se pueda realizar una supervisión del mismo por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT).

2. CINETI

La herramienta de gestión de equipos CINETI desarrollada por la SGGMT para ser utilizadas por las Jefaturas Provinciales para la gestión y seguimiento de los equipos cedidos a las Entidades Locales.

Para facilitar su uso se adjuntan: el Manual de Usuario y el Manual de Primeros Pasos (introducción de datos iniciales de la "situación actual" de los equipos).

El acceso a la aplicación se realizará utilizando el usuario y contraseña de LDAP previamente dado de alta a través del siguiente enlace http://incitar.trafico.es/cineti/ y también a través de la plataforma INCITAR.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_EU7HO4ANA7U3W4ODX9DHXDBHBXDV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Se ha habilitado una dirección de correo electrónico cineti@dgt.es para ofrecer soporte durante la utilización de la aplicación, a través del mismo se podrán plantear dudas, posibles incidencias o propuestas de mejora.

3. ALTA/MODIFICACIÓN DE USUARIOS EN CINETI

Los Jefes Provinciales de Tráfico serán los responsables de determinar los usuarios que tendrán acceso a la herramienta CINETI.

Tanto para dar de alta como para cualquier modificación se comunicarán al correo: equiposmoviles@dgt.es indicando:

- En el ASUNTO DEL CORREO: usuarios CINETI_JPT XXX
- En el cuerpo del correo:
    - Nombre completo del usuario
    - DNI

4. PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA HERRAMIENTA Y GESTIÓN DE EQUIPAMIENTO

La aplicación servirá para gestionar el equipamiento de vigilancia existente en cada una de las provincias y su estado. En futuras ampliaciones de la aplicación se gestionarán también los resultados de las campañas a las que se adhieran las entidades locales.

Desde la SGGMT se ha realizado un volcado de inventario con la información obrante en la subdirección a fecha 1 de marzo 2021, asignando equipos a cada jefatura.

Para la puesta en funcionamiento, desde las Jefaturas Provinciales se deberá realizar la carga inicial de situación de los equipos, para lo que se deberá:

- Revisar que el equipamiento que se encuentra asignado a la provincia es correcto e indicar la entidad a la que está cedido o cualquier otra situación posible (disponibles, reparación, revisión, etc).
- Ante errores que se puedan constatar deberán modificarlos (ej. cambiar número de serie) o solicitar alta de equipos a través de equiposmoviles@dgt.es.

Una vez realizada la carga inicial, se gestionarán los equipos a través de la aplicación siendo necesario actualizar la situación de cada uno de los equipos a nivel de cesión, estado de revisión o datos complementarios a aportar, para tener en todo momento la situación real del inventario.

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_EU7HO4ANA7U3W4ODX9DHXDBHBXDV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Asimismo, cuando sea necesario pasar un equipamiento a estado de baja, antes de ello, será necesario consultarlo con el Área de Vigilancia a través de equiposmoviles@dgt.es, ya que este procedimiento tendrá efectos sobre el inventario.

5. PLAZO PARA LA CARGA INICIAL DE SITUACIÓN DE LOS EQUIPOS

Desde la publicación de la presente Directriz las Jefaturas Provinciales dispondrán de 5 días hábiles para comunicar los usuarios que tendrán acceso a CINETI y de 10 días hábiles desde el alta de usuario para la carga inicial de situación de los equipos.

Una vez se haya realizado la carga inicial se comunicará al Área de Vigilancia a través de la equiposmoviles@dgt.es.

El Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología

Jorge Ordás Alonso

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_EU7HO4ANA7U3W4ODX9DHXDBHBXDV en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

Anexo 1- Manual de Usuario
Anexo 2- Manual de Primeros Pasos.
Anexo 3.- Plantillas_Resultados (.zip)

JORGE ORDAS ALONSO - 2021-03-23 19:19:12 CET, cargo=SUBDIRECTOR GENERAL DE GESTION DE LA MOVILIDAD Y TECNOLOGIA
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_EU7HO4ANA7U3W4ODX9DHXDBHBXDV en https://www.pap.hacienda.gob.es

Correo electrónico: sgacir@dgt.es

JOSEFA VALCARCEL, 44
28071 MADRID

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

CIR

ASUNTO: Instrucción para la ejecución de los servicios de vigilancia, regulación y control del tráfico por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante el año 2020

INSTRUCCIÓN 20 TV-111

Para la ejecución de los servicios de vigilancia, regulación y control del tráfico por la Agrupación del Tráfico de la Guardia Civil en las vías públicas interurbanas y en travesías cuando no exista Policía Local, durante el año 2020, han sido remitidas las instrucciones que se acompañan.

Queda derogada la Instrucción 17/TV-94, de 16 de febrero de 2017.

Lo que se comunica para general conocimiento y aplicación.

Madrid, a 13 de marzo de 2020
El Director General de Tráfico

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

Josefa Valcarcel 44
28071 MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

INSTRUCCIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIGILANCIA, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO POR LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL DURANTE EL AÑO 2020

1. INTRODUCCIÓN 2
2. VIGILANCIA Y CONTROL DEL TRÁFICO 2
   2.1. Criterios generales de actuación 2
3. ACCIONES PRIORITARIAS DE VIGILANCIA Y CONTROL SOBRE FACTORES DE RIESGO 3
4. ACCIONES PRIORITARIAS SOBRE DETERMINADOS COLECTIVOS DE USUARIOS O TIPOS DE VEHÍCULOS 7
5. OTRAS ACCIONES ESPECIALES DE VIGILANCIA 9
6. TRASLADO DE DEFICIENCIAS EN RELACIÓN CON EL ESTADO DE LA VÍA 10
7. PLAN DE ACTUACIONES PARA EL CONTROL DE PESOS, MASAS Y DIMENSIONES DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTES 10
8. USO DE MEDIOS AUXILIARES PARA LA VIGILANCIA Y CONTROL 10
9. CAMPAÑAS DE CONTROL Y VIGILANCIA 11
10. REGULACIÓN DEL TRÁFICO 11
   10.1. Actuaciones ante fenómenos meteorológicos adversos 11
   10.2. Operaciones especiales de tráfico 12
   10.3. Sistema de incidencias de tráfico lince 12
   10.4. Retirada y auxilio de vehículos 13
11. REALIZACIÓN DE SERVICIOS O MISIONES NO ESPECÍFICOS DE LA ATGC 13
12. COORDINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS, SEGUIMIENTO E INDICADORES 13
   12.1. A nivel nacional 13
   12.2. A nivel provincial y Comunidad Autónoma 14
13. ENTRADA EN VIGOR 14

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

1. INTRODUCCIÓN

La necesidad de continuar mejorando la seguridad vial tanto con medidas eficaces ya contrastadas como con nuevas iniciativas, teniendo en cuenta aquellos comportamientos que afectan de una manera sobresaliente a la seguridad vial así como a aquellos otros aspectos del fenómeno de la movilidad, es uno de los principales fundamentos en los que se basa la visión del Organismo.

Un pilar fundamental a la hora de lograr con éxito este ambicioso objetivo reside en establecer unos mecanismos y medidas eficientes de vigilancia, regulación y control del tráfico que incidan sobre aquellos colectivos y comportamientos que más alta influencia tienen en la siniestralidad y que permitan una mayor fluidez del tráfico.

En la línea de los objetivos a conseguir, resultado del análisis profundo y riguroso de la accidentalidad y las principales variables del tráfico, y de acuerdo con las competencias que el Real Decreto Legislativo 6/2015 atribuye al Ministerio del Interior, que son ejercidas a través del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, se hace necesario dictar la presente Instrucción para la ejecución de los servicios de vigilancia del tráfico y la circulación, que realizan los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en adelante ATGC.

La ejecución de las previsiones contenidas en la presente Instrucción deberá entenderse referida a las vías y terrenos objeto de la aplicación de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en los que la Jefatura Central de Tráfico tiene atribuido el ejercicio de sus competencias.

2. VIGILANCIA Y CONTROL DEL TRÁFICO

Con independencia de las reuniones de coordinación periódicas de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología (SGGMT) y la ATGC en las que se vayan ajustando y priorizando las medidas concretas a desarrollar, se establecen las siguientes directrices.

2.1. Criterios generales de actuación

Como criterios generales a la hora de realizar las labores de vigilancia y control por parte de los miembros de la ATGC se observarán principalmente los siguientes aspectos:

- En el marco de la programación de controles de alcohol, drogas y velocidad, por el Jefe Provincial de Tráfico, y con la colaboración del jefe de subsector de la ATGC correspondiente, se analizará la accidentalidad registrada y la evolución del tráfico en orden a calibrar y ajustar, según las posibilidades, las acciones a realizar.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Se velará siempre por la seguridad propia de los agentes durante las actuaciones, adoptando las medidas de seguridad más adecuadas.
- Las actuaciones de vigilancia se realizarán con carácter general de forma visible, reforzando el carácter preventivo de la misma.
- El 70% del esfuerzo operativo de las unidades de la ATGC se concentrará en las vías convencionales, especialmente aquellas con peligrosidad objetiva.
- Se intensificará la vigilancia, dependiendo de la zona, durante las horas y días de la semana en las que se registre mayor accidentalidad grave.
- Para una mayor eficiencia en el uso de medios humanos y materiales, se programarán controles combinados (drogas, alcohol, velocidad, estado del vehículo, cinturón…).
- Las denuncias formuladas por los agentes deben ser, como norma general, a todas las infracciones que observen y, de ser posible, notificadas en el acto al denunciado.
- En el caso de que no exista notificación y de la tramitación de la denuncia se encargue el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, los datos de la infracción deberán ser remitidos a ese Centro con un plazo máximo de 5 días naturales desde la comisión de la infracción.
- La Dirección General de Tráfico proveerá a la ATGC de manera periódica, a través de la SGGMT, el Observatorio de Seguridad Vial y los respectivos Jefes Provinciales, los análisis de accidentalidad y tráfico necesarios en orden a facilitar la más eficaz y eficiente programación de la operativa de vigilancia, control y regulación del tráfico.

3. ACCIONES PRIORITARIAS DE VIGILANCIA Y CONTROL SOBRE FACTORES DE RIESGO

a) Alcoholemia, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

Con frecuencia mensual y de forma conjunta, por el Jefe Provincial de Tráfico y el Jefe del Subsector de la ATGC, se realizará la programación más adecuada teniendo en cuenta el contenido de la Instrucción 12/TV-73 y los siguientes criterios generales:

- Se combinarán controles visibles recurrentes en vías o zonas de especial riesgo donde la labor preventiva sea importante, con controles flexibles y aleatorios tanto en la ubicación (vías principales y secundarias) como en la duración.
- Los controles cubrirán todas las franjas horarias y días laborables y festivos.
- Cuando las condiciones de los controles lo requieran, se solicitará el apoyo del servicio de señalización y balizamiento gestionado por la SGGMT.
- Siempre que sea posible, ante la notificación de cualquier denuncia se realizará al conductor la prueba de alcoholemia y/o drogas.
- Se subraya la conveniencia de realizar los controles de manera coordinada con los que puedan establecer las Policías Locales teniendo en cuenta las respectivas programaciones y ámbitos de actuación.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- El número de pruebas a realizar durante el año 2020 será:
  - Alcohol: un mínimo de 6.000.000 pruebas
  - Detección de drogas: hasta 120.000 pruebas

b) Velocidad

Con frecuencia mensual y de forma conjunta, por el Jefe Provincial de Tráfico y el Jefe del Subsector de la ATGC, se realizará la programación más adecuada de controles sobre los tramos que presentan mayor siniestralidad combinada con excesos de velocidad.

La SGGMT suministrará una relación de tramos con estas características sobre los que realizar la programación.

En la programación se tendrán en cuenta los siguientes criterios generales:

- Los controles, preferentemente, se realizarán en múltiples emplazamientos durante cada jornada, evitando el control de larga duración en una ubicación concreta.
- Se cubrirán todas las franjas horarias y se realizarán tanto en días laborables como en festivos.
- Como norma general, se realizarán controles en limitaciones genéricas, no obstante, en el caso de que el punto se localice dentro de un tramo con límite velocidad específico, la ubicación del control se dispondrá a una distancia suficiente tal que permita al usuario de la vía adecuar su velocidad de circulación a las nuevas exigencias de la vía y nunca en las proximidades de la señal R-301 que indica el inicio del tramo. Este aspecto resulta especialmente relevante en travesías.
- Los controles de velocidad se realizarán a una distancia suficiente de la señal de fin de prohibición de forma que se evite cualquier duda sobre la velocidad legal de la vía en el lugar de la medición.
- En las vías de alta capacidad se priorizará el uso de vehículos no uniformados dotados de cinemómetro para su uso en modo dinámico, así como cinemómetros portátiles en vehículos uniformados desde emplazamientos laterales o elevados seguros.
- Los controles se programarán, preferentemente, en aquellos tramos donde se hayan evidenciado tasas de accidentalidad y lesividad relevantes fundamentados en indicadores objetivos y donde la velocidad excesiva esté presente.
- Se programarán controles generales y selectivos
  - Generales
    - Destinados a evitar excesos de velocidad en general.
    - El vehículo o medio destinado al control de la velocidad no deberá estar oculto, con objeto de reforzar el efecto preventivo del control, y además deberá tenerse en cuenta, siempre que sea posible, la debida publicidad previa del control a los usuarios de la vía. A tal fin se establecerá contacto con el Centro de Gestión de Tráfico correspondiente para que informe a través de los Paneles de Mensaje Variable físicos y/o virtuales.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Selectivos
  - Destinados a evitar grandes excesos de velocidad y posibles delitos contra la seguridad vial.
  - El vehículo o medio destinado al control de la velocidad podrá estar ubicado de manera discreta y no señalizado.
  - Se cumplirá con mayor rigor la notificación en el acto del exceso detectado.
  - Como excepción a la regla general, el umbral de captura de las infracciones se fijará, como mínimo, a partir de la detracción de puntos.

- Control de velocidad en tramos de obra y ejecución de trabajos de conservación.
  - Destinados a controlar la velocidad en los tramos afectados por obra en los que se modifica el régimen normal de circulación por la afección, aumentando el riesgo para los usuarios y donde además es probable la presencia de trabajadores de la obra o en tareas de conservación.
  - Como medida general, y con carácter de apoyo, se requerirá al titular de la vía o empresa de conservación la colocación en los mismos de un avisador de velocidad que indique a los conductores el límite de velocidad y la velocidad a la que están circulando.
  - Se notificará en el acto el exceso detectado.

c) Cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se vigilará con especial atención durante las labores ordinarias de patrullaje la utilización del cinturón de seguridad y otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados o colocados, tanto en asientos delanteros como traseros.
- Se prestará atención al uso del cinturón en los asientos traseros, a que los niños estén situados en los asientos traseros cuando legalmente proceda, y a que lleven correctamente abrochado el sistema de retención adecuado a su talla y peso.
- Para mayor efectividad de las labores de vigilancia, se procurará complementar ésta mediante uso de vehículos no uniformados.

d) Distracciones y uso del teléfono móvil

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se controlará la falta de atención debida y la utilización indebida del teléfono móvil durante la conducción, excepto cuando el uso tenga lugar a través de un sistema de manos libres.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Para mayor efectividad de las labores de vigilancia se procurará complementar ésta mediante uso de vehículos no uniformados.

e) Maniobras antirreglamentarias

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se realizará de manera ordinaria durante cualquier servicio y en tramos o secciones de especial y objetiva peligrosidad.
- Se prestará especial atención a la vigilancia de maniobras peligrosas que tienen una influencia de riesgo potencial sobre la accidentalidad, tales como adelantamientos, maniobras en intersecciones y cumplimiento de la distancia de seguridad.
- Para mayor efectividad de las labores de vigilancia se procurará complementar ésta mediante uso de vehículos no uniformados.

f) Estado del vehículo y sujeción de la carga

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Vehículos en general:
  - En cualquier momento del servicio que sea oportuno, y especialmente cuando los vehículos estén detenidos por cualquier causa justificada, se revisará el cumplimiento de las normas referentes a la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) y estado general de los mismos, especialmente de sus neumáticos y del sistema de luces y señalización.

- Vehículos comerciales
  - Los vehículos destinados al transporte, tanto de viajeros como de mercancías, de las categorías M2, M3, O3, O4, N2 y N3 han de ser objeto de control preferente conforme a lo establecido en la Directiva 2014/47/UE.
  - Para el mejor desempeño de estas inspecciones se contará con un servicio de medios móviles tal como establece la Instrucción 16/TV-93, auxiliando técnicamente en las labores de vigilancia y control que en esta materia viene realizando a la ATGC.
    - La asignación anual de unidades móviles por áreas de influencia de cada Centro de Gestión de Tráfico (CGT), así como la programación de la rotación trimestral de dichas unidades, se desarrollará por la SGGMT una vez se formalice el contrato con la empresa acreditada que los suministra.
    - El número de inspecciones con unidades móviles será como mínimo de 15.000 al año.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Las inspecciones se distribuirán entre los vehículos de categoría: M2 y M3, N2 y N3 y O3 y O4 en un porcentaje 15/35/35.
  El 15% restante será variable y se reservará atendiendo a los resultados obtenidos durante el trimestre anterior con el fin de incidir sobre aquéllos que presenten mayores deficiencias.
  Así mismo, dentro de este 15% se contemplan las inspecciones a los vehículos N1, especialmente coincidiendo con las campañas de vigilancia a Furgonetas

4. ACCIONES PRIORITARIAS SOBRE DETERMINADOS COLECTIVOS DE USUARIOS O TIPOS DE VEHÍCULOS

a) Motocicletas

Se realizará la programación más adecuada para su vigilancia y control teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Principalmente en carreteras convencionales frecuentadas por motoristas y/o con elevada siniestralidad de este tipo de vehículo, según los mapas de accidentalidad que proporcione la Dirección General de Tráfico. Intensificar la vigilancia en los tramos identificados y señalizados como de “Especial Vigilancia de Motoristas”.
- Se incrementará la intensidad de la vigilancia en aquellas épocas, días, horas y circunstancias en los que aumenta la circulación de motocicletas.

Los aspectos sobre los que se hará una especial labor de vigilancia y control deberán ser, entre otros:

- Maniobras peligrosas durante la conducción en concreto, adelantamientos y ocupación del carril contrario.
- Velocidad de circulación.
- La legibilidad de la placa de matrícula.
- El correcto uso del casco de protección.
- Adecuación del permiso de conducción del conductor a la motocicleta con la que circule.
- Estado de los neumáticos.

b) Ciclistas

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se vigilarán especialmente aquellos tramos de carreteras en las épocas, días y horas que son frecuentados por ciclistas con el fin de velar por el buen uso de la vía de este colectivo así como proporcionarles adecuada protección frente a los demás vehículos y denunciar las conductas de riesgo que se observen.
- Para ello se tendrán en cuenta las rutas ciclistas seguras que, conforme a la Instrucción 15-TV/85, hayan sido consensuadas en las diferentes provincias por los diferentes agentes implicados y que se hayan publicadas en la página web de la DGT y/o señalizadas in situ como tales.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Igualmente se vigilará en horas con baja visibilidad.

c) Peatones

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Deberá realizarse una especial vigilancia de las vías interurbanas con elevado tránsito de peatones y en las zonas de paseo frecuente ubicadas en los accesos de las poblaciones con el fin de velar por el buen uso de la vía de este colectivo, así como para proporcionarles una adecuada protección frente a los demás vehículos procediéndose a denunciar las conductas de riesgo que se observen.
- Se vigilará especialmente en las horas con baja visibilidad o con condiciones meteorológicas adversas.

d) Personas con pérdida de aptitudes psicofísicas

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Cuando como consecuencia de la detección de infracciones cometidas, de la atención a accidentes que se produzcan o de otras circunstancias que pudieran observarse, se aprecie la posible pérdida de las aptitudes psicofísicas del conductor, se propondrá a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente la comprobación de sus aptitudes para la conducción.
- Las Jefaturas Provinciales de Tráfico informarán del resultado de dichas propuestas al Subsector correspondiente a fin de que estos comprueben la observancia de las restricciones impuestas en su caso.

e) Transporte colectivo y escolar y de menores

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se comprobarán los siguientes extremos:
  - Control de drogas y alcohol al conductor.
  - Los excesos de velocidad.
  - Permiso de conducción de la clase que corresponda a la categoría del vehículo que conduce.
  - Que el vehículo está dotado del dispositivo luminoso de señal de emergencia.
  - Inspección técnica periódica en vigor.
  - La instalación de los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados y su utilización.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

f) Circulación de vehículos que precisan autorización complementaria de circulación (ACC).

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Prioritariamente se vigilará el cumplimiento de:
  - La correcta señalización en cuanto al número suficiente de señales luminosas V-2 en el contorno del conjunto en orden de marcha.
  - La distancia mínima entre el vehículo piloto y el vehículo que precisa autorización complementaria de circulación.
  - Las masas y dimensiones del conjunto en orden de marcha.
  - El recorrido se realiza por aquellos tramos o vías autorizados.

g) Furgones:

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se vigilará, preferentemente de manera combinada y en épocas, días y horas de mayor riesgo, su velocidad, masas y respeto de la distancia de seguridad.

h) Vehículos en tránsito transfronterizo:

Se realizará teniendo en cuenta los siguientes criterios generales:

- Se programarán controles de velocidad con especial énfasis en los periodos más habituales para este tipo de tráfico, ya sea para los movimientos diarios y locales, como a aquellos ligados a los flujos relacionados con la época estival.
- Se cumplirá con mayor rigor la notificación en el acto del exceso detectado.

5. OTRAS ACCIONES ESPECIALES DE VIGILANCIA

Se establecerán acciones especiales de vigilancia y control en aquellas carreteras o tramos de ellas en las que concurran circunstancias específicas que puedan poner en peligro la seguridad vial o la movilidad, concretamente:

a) Obras que afecten a la calzada:

- Se controlará las obras que se estén desarrollando y que afecten a la circulación de las vías interurbanas

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

y travesías alterando la vialidad ordinaria de la calzada, arcén o elementos funcionales de la carretera. Se comprobará, en primera instancia, que disponen de "Instrucción de Regulación de Tráfico", informando, en caso negativo, de la necesidad de su obtención.

- Desde los Centros de Gestión de Tráfico, periódicamente se entregarán listados con las obras comunicadas y que han recibido su correspondiente Instrucción de Regulación de Tráfico.
  Se controlará tanto que cumplen con la Instrucción como que han confirmado el inicio de la misma y el final de la ejecución telemáticamente a través de la aplicación RENO.

Se informará en ambos casos del procedimiento de notificación de obras a través de RENO.

b) Carriles BUS-VAO:

- Vigilancia y control presencial del cumplimiento de los requisitos de acceso y ocupación.

6. TRASLADO DE DEFICIENCIAS EN RELACIÓN CON EL ESTADO DE LA VÍA

Si durante el ejercicio de las funciones de vigilancia, regulación y control del tráfico se constatara alguna deficiencia en el estado de la vía o su señalización, éstas serán trasladadas a través del Subsector correspondiente a las Jefatura Provincial de Tráfico y a la SGGMT, al efecto de su posterior análisis y valoración técnica por parte de la Dirección General de Tráfico y traslado, en su caso, al titular de la vía.

7. PLAN DE ACTUACIONES PARA EL CONTROL DE PESOS, MASAS Y DIMENSIONES DE LA NORMATIVA DE TRANSPORTES

De acuerdo con los órganos competentes en esta materia, se elaborará el correspondiente plan de actuaciones que permita una adecuada programación y coordinación de los servicios a realizar para el control de pesos, masas y dimensiones de los vehículos, así como del cumplimiento de otras obligaciones establecidas en la normativa de Transportes que tengan relación con la Seguridad Vial.

8. USO DE MEDIOS AUXILIARES PARA LA VIGILANCIA Y CONTROL

a) Medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo

En coordinación con los Centros de Gestión de Tráfico, se programará el uso de los medios de los que dispone la Dirección General de Tráfico para la captación y reproducción de imágenes que permiten la identificación del vehículo, para optimizar el uso de medios y complementar y optimizar las funciones de

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

vigilancia y control de determinadas infracciones (velocidad, uso del cinturón, maniobras antirreglamentarias,…)

b) Helicópteros y Aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS).

La vigilancia aérea se llevará a cabo de acuerdo con los contenidos adoptados y diseñados en las reuniones que mensualmente se celebrarán en las Jefaturas Provinciales de Tráfico que sean sede de la correspondiente patrulla, con la finalidad de programar, dentro del ámbito territorial correspondiente, el calendario de vuelos y la ejecución de forma conjunta con la ATGC, valorando los servicios respectivos a prestar y concretando objetivos en orden a intensificar la vigilancia de determinados vehículos y comportamientos en el tráfico, descritos de esta Instrucción.

Las operaciones de las RPAS se realizarán conforme a las condiciones y protocolos recogidos en la Instrucción 107/ TV-19 de operación y uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) en misiones de seguridad vial.

A través de la Unidad de Medios Aéreos de DGT se efectuará la supervisión de las operaciones y la necesaria gestión y planificación de recursos para asegurar el correcto desarrollo de las misiones de vigilancia aérea del tráfico en carretera.

9. CAMPAÑAS DE CONTROL Y VIGILANCIA

Además de las campañas especiales de control y vigilancia que se programen para el año en curso y que se recogen en el Anexo I de esta Instrucción, a instancia de los Jefes Provinciales de Tráfico o de la ATGC, podrán programarse otras especificas dentro del ámbito territorial correspondiente, ya sea en una o varias provincias, o en una Comunidad Autónoma, que previamente han de ser aprobadas por esta Dirección General de Tráfico al amparo de lo dispuesto en la Instrucción 15-TV/84.

Adicionalmente, se programará a lo largo del año una campaña discontinua en el tiempo que incluya jornadas periódicas de vigilancia y control de las distracciones a través de controles coordinados con la unidad de medios aéreos, con notificación en el acto por medio de las patrullas de la ATGC.

10. REGULACIÓN DEL TRÁFICO

10.1. Actuaciones ante fenómenos meteorológicos adversos

En los episodios de vialidad invernal, los efectivos de la ATGC desplegados en las zonas afectadas informarán con la mayor precisión posible de las circunstancias puntuales que se estén produciendo en cada momento, de decisiones operativas de corte y/o restricciones aplicadas, del grado de ocupación de las áreas de embolsamiento, etc. poniéndolo en conocimiento del Centro de Gestión de Tráfico correspondiente, de forma inmediata, a través del sistema de información LINCE. De este modo, el Centro de Gestión podrá realizar una valoración armonizada y ajustada de la situación, una correcta toma de decisiones y distribución de la información por medio de los distintos canales de difusión.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

En particular, el % de ocupación de las áreas de embolsamiento deberá ser comunicado a través de la aplicación LINCE y deberá ser actualizado en función de la ocupación real de cada momento.

Se mantendrá una comunicación permanente entre el Oficial de la ATGC que esté al mando del operativo y el Jefe Provincial de Tráfico o el Director del correspondiente Centro de Gestión. Todo ello sin perjuicio de las comunicaciones habituales a las Unidades de Mando de la ATGC y al Centro de Gestión de esta Dirección General radicado en Madrid.

10.2. Operaciones especiales de tráfico

a) Puntos críticos

En las planificaciones de las operaciones especiales de tráfico se determinará de manera conjunta en base a la información y los resultados de las simulaciones de tráfico, los puntos y horarios críticos donde será conveniente la presencia de efectivos de la ATGC para dotar de la mayor seguridad y fluidez posible al tráfico.

b) Apertura y cierre de carriles

En los supuestos de apertura y cierre de carriles a efectuar en orden a garantizar la fluidez del tráfico por elevadas intensidades del flujo, por ejemplo en el caso de Operaciones Especiales de Tráfico, el Centro de Gestión de Tráfico correspondiente, en función de los datos previsibles y en tiempo real acerca de la intensidad de tráfico, será el responsable de determinar los horarios de apertura y cierre de los carriles. La ejecución de estos trabajos será llevada a cabo por la empresa de balizamiento de cada Centro de Gestión de Tráfico bajo la supervisión del personal del Centro de Gestión o de los miembros de la ATGC.

10.3. Sistema de incidencias de tráfico lince

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil constituye una fuente básica de información del estado del tráfico y vialidad. Por este motivo, resulta fundamental enfatizar la necesidad e importancia del traslado inmediato a la DGT, a través de medios telemáticos, de las incidencias en la vía, de cara informar al ciudadano a través de los distintos canales de difusión. Este traslado se realiza por medio del alta y actualización de las incidencias en el sistema de información LINCE.

Asimismo, se considera fundamental garantizar la rapidez del flujo de información sobre el estado de la red vial que puedan aportar las unidades de Guardia Civil no encuadradas en la ATGC. En consecuencia, el COTA debe recoger toda la información relativa a vialidad e incidencias y trasladarla inmediatamente a través de este sistema.

En el caso de detectar falta de concordancia de la información de LINCE con la realidad, los Centros de Gestión de Tráfico verificarán el correcto funcionamiento de la comunicación de incidencias en el ámbito bajo su responsabilidad y, en su caso, adoptará las medidas correctoras adecuadas.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

10.4. Retirada y auxilio de vehículos

Se velará porque la retirada de los vehículos en la vía se haga conforme a lo establecido en el Protocolo de Auxilio en Carretera de la Dirección General de Tráfico.

En las zonas de especial peligrosidad, o en las que se produzca una elevada afección al tráfico, se priorizará especialmente la pronta retirada del vehículo.

En el caso de que la provincia en la que ocurra la inmovilización disponga de un servicio propio de retirada de vehículos gestionado por el Centro de Gestión de Tráfico de su ámbito, se seguirán las prescripciones establecidas en el Pliego que rija el servicio.

11. REALIZACIÓN DE SERVICIOS O MISIONES NO ESPECÍFICOS DE LA ATGC

La Orden del Ministerio del Interior de 16 de abril de 1980 (BOE núm. 113, de 10 de mayo), en su artículo 5.º, párrafo tercero, preceptúa: "Constituyendo las funciones específicas de la Agrupación un elemento primordial para la seguridad vial, las Fuerzas que la integran sólo podrán ser encargadas de otros servicios o misiones distintas de las que le son propios cuando graves razones de orden público o de seguridad del Estado así lo demanden, debiendo a la mayor brevedad volver a los que son propios de su especialidad, dándose cuenta de manera urgente e inmediata en estos casos a ambas Direcciones Generales".

En este sentido, se informará a este Centro Directivo de los servicios no específicos realizados (colaboración en trasplantes de órganos, escolta de personalidades, actuación en manifestaciones o por cuestiones de orden público, etc.)

La participación en actividades divulgativas y formativas programadas deberá coordinarse y ser informada con antelación a la Dirección General de Tráfico.

12. COORDINACIÓN DE PROCEDIMIENTOS, SEGUIMIENTO E INDICADORES

12.1. A nivel nacional

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología podrá desarrollar la presente instrucción, por medio de escrito directriz, a propuesta de cualquiera de las partes implicadas (Jefes Provinciales de Tráfico, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y Centros de Gestión de Tráfico).

Mensualmente se informará a la SGGMT del desarrollo de la actividad de la ATGC respecto a los planes de vigilancia contenidos en esta Instrucción.

Para el mejor seguimiento, se establecerán indicadores mensuales y, en su caso, el objetivo de cumplimiento, y el contenido mínimo de los informes de seguimiento mensual. Estos informes serán

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

desglosados a nivel provincial. Por parte del Almacén de datos de la DGT se facilitarán a la ATGC la información que en éste resida que pueda resultar necesaria para la elaboración de los mismos.

Los citados informes de seguimiento junto con los indicadores serán analizados por la SGGMT.

12.2. A nivel provincial y Comunidad Autónoma

A los únicos efectos de conocimiento y coordinación, a indicación del Jefe de Tráfico de la provincia donde resida la sede del Gobierno de la Comunidad Autónoma, mensualmente, el Jefe del Sector enviará informe sobre los resultados de la actividad de vigilancia en la Comunidad Autónoma. Por su parte, a indicación del Jefe Provincial de Tráfico, el Jefe del Subsector de la provincia, enviará informe sobre los resultados de la actividad de vigilancia.

13. ENTRADA EN VIGOR

La presenta Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I

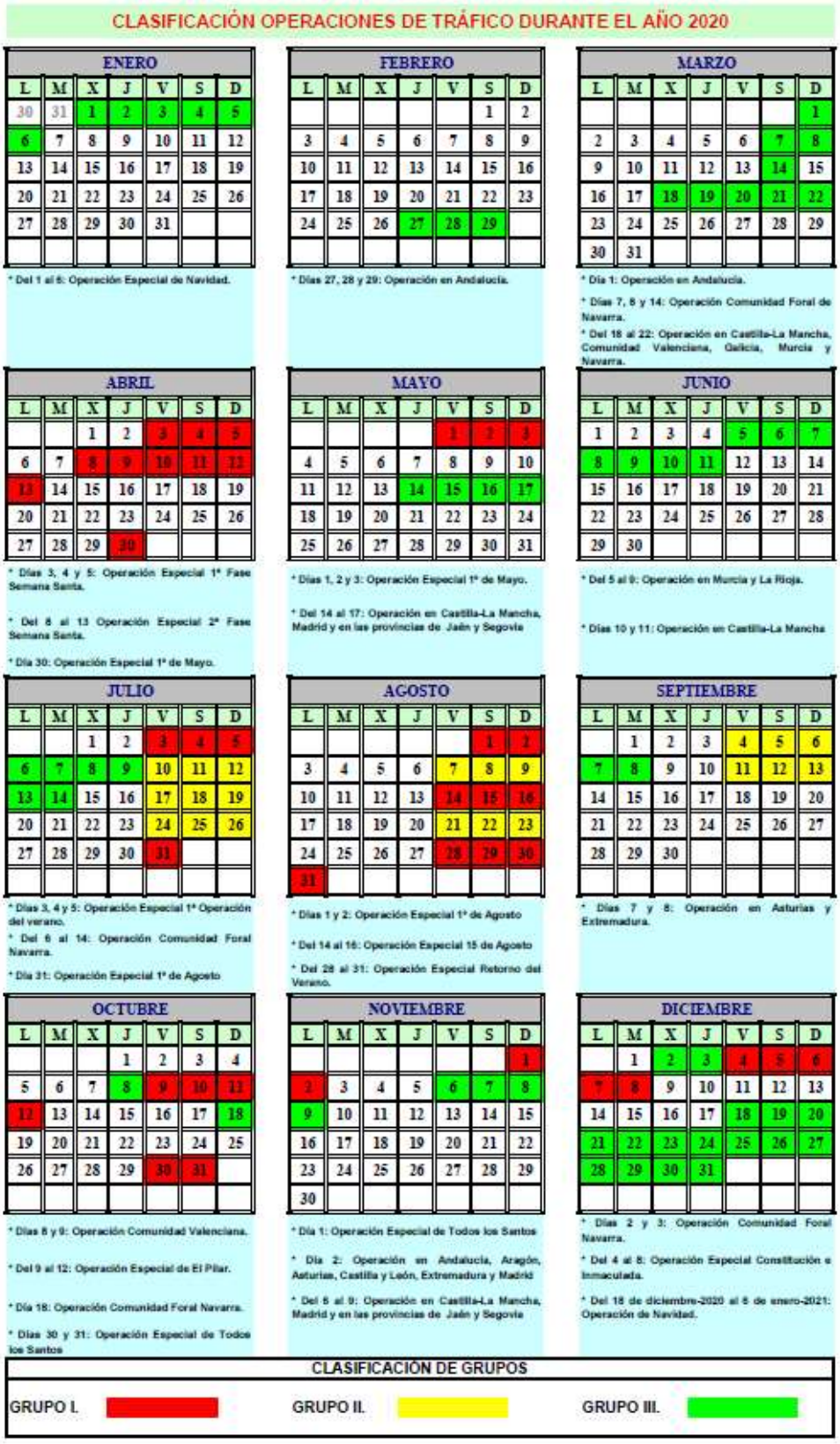
CAMPAÑAS ESPECIALES DE CONTROL Y VIGILANCIA DE ÁMBITO NACIONAL A REALIZAR DURANTE EL AÑO 2020



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO II
OPERACIONES ESPECIALES DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO Y CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL A REALIZAR DURANTE EL AÑO 2020



NAVARRO OLIVELLA PERE - 2020-03-13 14:16:55 CET
La autenticidad del documento puede ser comprobada mediante el CSV: OIP_WMELIXJLNZEA553HO9CPMWXMBLYY en https://www.pap.hacienda.gob.es

ASUNTO: Régimen de responsabilidad en la sujeción de la carga en el transporte público de mercancías.

Instrucción 18/TV- 103

La correcta sujeción de la carga en los vehículos es una materia sobre la que normativa de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial siempre ha prestado un especial interés por las consecuencias que se derivan de no hacerlo de manera adecuada. En este sentido el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante LSV), establece expresamente en su artículo 12 que se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente se determine.

En línea con lo anterior, el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y más recientemente el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español, precisan, respectivamente, con más detalle las normas generales de aplicación en lo que respecta a la sujeción de la carga para todos los vehículos en general y para los vehículos comerciales en particular.

Respecto a los vehículos dedicados al transporte público de mercancías por carretera, se debe tener presente que resulta además de plena aplicación la normativa sectorial de transportes terrestres. En relación con la correcta sujeción de la carga resulta relevante señalar el contenido de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, donde se establece el régimen general de aplicación respecto a los sujeto obligados a realizar la estiba de las mercancías.

Así pues se establece, con carácter general, que la estiba de las mercancías será por cuenta del cargador[1], salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador[2] antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga. No obstante lo anterior, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, la estiba de las mercancías corresponderá, en todo caso, al porteador.

[1] **Cargador** es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo (artículo 4.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre).
[2] **Porteador** es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos (artículo 4.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre).

A la vista de lo anterior, y teniendo en cuenta lo dispuesto en artículo 82 de la LSV sobre el régimen general de responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto a ley, la cual recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción, el responsable por la inadecuada sujeción de la carga en el transporte público de mercancías será, con carácter general, el cargador, salvo que expresamente se pacte que sea el porteador – en cuyo caso se deberá acreditar documentalmente tal circunstancia – o el porteador cuando se trate de un reducido número de bultos de paquetería o similares.

Está Instrucción entrará en vigor al día siguiente a su firma.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, a 19 de junio de 2018

El Director General de Tráfico



Gregorio Serrano López

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Subdirección General de
Gestión de la Movilidad

GM/JJAB

Asunto: Corrección errores. Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales

INSTRUCCIÓN 16 /TV-93

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ejerce las competencias atribuidas al Ministerio del Interior, entre las que se encuentra la vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías y, la denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de aquélla, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

El Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, actualmente regula las inspecciones en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2000/30/CE de 6 de junio de 2000 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad Europea.

En mayo de 2014 entró en vigor la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión, la cual deroga la Directiva 2000/30/CE con efectos a partir del 20 de mayo de 2018. Esta nueva Directiva desarrolla el actual régimen de inspecciones técnicas en carretera, actualiza los requisitos técnicos de la Directiva 2000/30/CE e incorpora las

Correo electrónico: sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL.: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE de la Comisión.

El objetivo de la citada Directiva se fija en la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de tránsito de la Unión tomando como base el establecimiento de unos requisitos mínimos comunes apoyados en la armonización de las normativas existentes en la actualidad en los diferentes Estados Miembros.

Dentro de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020 se contempla como una de las áreas de actuación prioritarias la empresa y el transporte profesional, dentro de la cual se incluye como ámbito de intervención el transporte profesional de mercancías y viajeros y como punto específico del mismo el realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional, continuar con las campañas de vigilancia y control para hacer cumplir la norma en los ámbitos más problemáticos del transporte profesional, camiones y autocares, especialmente el cumplimiento de la ITV y los tiempos de descanso en carretera.

Este marco tanto legislativo como de política estratégica se ha plasmado en la contratación de un servicio de realización de Inspección Técnicas en Carretera por parte de un empresa acreditada, la cual deberá realizar sus labores bajo la coordinación de la Dirección General de Tráfico con una serie de unidades móviles que realizarán sus funciones por el territorio en cual ejerce sus competencias ese Organismo, – auxiliando técnicamente en las labores de vigilancia y control que en esta materia viene realizando a la ATGC.

Se hace preciso establecer unos criterios generales de coordinación, planificación y asignación eficiente de unos recursos limitados en orden a conseguir reducir las cifras de siniestralidad que se vienen registrando en nuestro país y a cumplir con los objetivos fijados.

La presente Instrucción será de aplicación en el ámbito territorial donde el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ejercite sus competencias conforme a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y demás normas de distribución y delegación de ejercicio de competencias dictadas al amparo del artículo 150 de la Constitución Española.

1. MARCO ESTRATÉGICO

La presente instrucción define los criterios que deben regir para realizar las inspecciones técnicas de carreteras bajo las siguientes premisas:

- Coordinación general, planificación nacional y fijación de objetivos por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad en colaboración con la Jefatura de Operaciones de la ATGC.
- Asignación de unidades móviles por Centro de Gestión según planificación anual.
- Determinación de puntos de control y planificación de la programación trimestral de cada unidad por la Jefatura Provincial Coordinadora en colaboración con el Sector de Tráfico de la ATGC correspondiente.
- Corresponderá a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad la Dirección del Contrato, el establecimiento de las condiciones generales de ejecución y la relación contractual con el adjudicatario del servicio, mientras que la operatividad de las inspecciones recaerá en la Jefatura Provincial Coordinadora en coordinación con el correspondiente Sector de la ATGC.
- El responsable del Centro de Gestión del Tráfico correspondiente será el representante del Director del Contrato en su ámbito territorial, debiendo supervisar el correcto desarrollo y ejecución del contrato conforme a los Pliegos del mismo, así como el oportuno apoyo y seguimiento durante el desarrollo de los trabajos.

2. OBJETIVOS Y PLANIFICACIÓN GENERAL

2.1. Objetivos

Teniendo en cuenta los datos estadísticos de las inspecciones realizadas en estaciones ITV fijas y los datos de accidentes en los que el estado del vehículo sea un factor concurrente, anualmente se establecerán los objetivos dentro de la Instrucción para la ejecución de los servicios de Vigilancia, regulación y control del tráfico, por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil del año correspondiente.

2.2. Planificación General

2.2.1. Programación temporal

La programación de la rotación trimestral de unidades móviles de inspección en carretera según ámbito territorial del correspondiente Centro de Gestión de Tráfico quedará igualmente establecida en la Instrucción para la ejecución de los servicios de Vigilancia,

regulación y control del tráfico, por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil del año correspondiente.

2.2.2. Criterios generales de las inspecciones

- El número total de inspecciones que se realizarán en un año será fijado en la Instrucción de Vigilancia conforme a lo contemplado en los diferentes documentos que rijan el contrato de prestación del servicio.
- Se inspeccionarán principalmente vehículos de las categorías M2 y M3, N2 y N3 y O3 y O4 en un porcentaje 15/35/35. El 15% restante será variable y se reservará en función de los de los datos que se vayan obteniendo en las inspecciones con el fin de incidir sobre aquéllos que presenten mayores deficiencias.
- Los vehículos de la categoría N1 únicamente se inspeccionarán según la planificación anual, necesidades propias del servicio y niveles de accidentalidad, dado que no es obligatorio según la norma europea y, en todo caso, dentro del 15% variable antes comentado. En cualquier caso se incluirá expresamente tal previsión dentro de la Instrucción para la ejecución de los servicios de Vigilancia, regulación y control del tráfico, por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil del año correspondiente.

3. PLANIFICACIÓN TRIMESTRAL DE CADA UNIDAD

La planificación de los puntos de control que realizará cada unidad de inspección móvil corresponderá a cada Jefatura Provincial Coordinadora junto con el Sector de Tráfico correspondiente, los cuales la realizarán, en líneas generales, conforme a los siguientes criterios específicos:

- Vigilancia en carreteras con mayor tránsito de vehículos comerciales referido al porcentaje de vehículos pesados e IMD de los mismos, basándose en datos de tráfico propios o del titular de la vía (p.ej. Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento, datos de aforos de los titulares, etc).
- Vigilancia en carreteras con mayor número de accidentes con vehículo comercial implicado.
- Puntos de control en zonas seguras y amplias que permitan una ejecución de las inspecciones en condiciones óptimas.

- Los controles se realizarán preferiblemente en las horas y días de mayores intensidades, procurando realizar algunos controles de forma aleatoria en horas y días no frecuentados (p. ej. noches).
- Se podrán realizar controles en puntos de entrada y salida con gran volumen de vehículos comerciales (puertos, terminales…), aunque estos puntos serán accesorios y complementarios no suponiendo en ningún caso más del 20% del total de inspecciones a realizar, debiendo primar en todo momento la inspección en cualquier tramo de las vías de tránsito.
- Los controles se realizarán bajo la supervisión e instrucciones de la ATGC, así como del resto de indicaciones provenientes tanto de la Jefatura Provincial Coordinadora como del Área de Vigilancia de la SGGM.
- Se compatibilizarán la planificación de los controles con la programación operativa propia de la ATGC.
- Criterios técnicos del Director del Centro de Gestión correspondiente, basados en datos de movilidad, accidentalidad, gestión del tráfico, así como los derivados de las exigencias propias del contrato, en este último aspecto como representante y responsable de la correcta ejecución del servicio.
- La planificación trimestral será remitida al Director del Centro de Gestión para la consecuente realización de las labores de seguimiento, aprobación, validación y coordinación con la empresa operadora encargada de llevar a cabo el servicio.
- Informes y peticiones técnicas de las Jefaturas Provinciales Coordinadas.

Trimestralmente se elaborará la planificación conforme al modelo incluido en el Anexo I de la presente Instrucción.

4. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

La programación será enviada por la correspondiente Jefatura Coordinadora al Área de Vigilancia de la SGGM para su conocimiento**.**

El envío se realizará antes del día 15 del mes anterior al trimestre en el que vayan a realizarse las inspecciones de cada unidad móvil.

Los datos trimestrales y anuales de las inspecciones serán elaborados y remitidos a cada unidad por la empresa operadora de las unidades móviles de inspección.

ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 3 de noviembre de 2016

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
P.V. (ART.10.2.A) R.D. 400/2012, 17 de febrero
EL SECRETARIO GENERAL,



Cristóbal Cremades Rodríguez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO.-

Anexo I

PLANIFICACIÓN TRIMESTRAL INSPECCIONES TÉCNICAS EN CARRETERA
JPT COORDINADORA/CGT DE XXX
AÑO 2016 TRIMESTRE YYY

PROVINCIA	DENOMINACIÓN UNIDAD MÓVIL	DÍA	HORARIO	CARRETERA	PK PUNTO CONTROL	UBICACIÓN	Nº PREVISTO INSPECCIONES	REPARTO POR TIPO DE VEHÍCULOS M/N/O	OBSERVACIONES
SEVILLA									
	UM 1	12/11/2015	9:00-14:00	A-4	600+200	DOS HERMANAS	150	20/35/35+ 10% VARIABLE S. DATOS	
CÁDIZ									
BADAJOZ									
HUELVA									

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

GM/JJAB

Asunto: Planificación de controles para la inspección técnica en carretera de vehículos comerciales

INSTRUCCIÓN 16 /TV-92

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, ejerce las competencias atribuidas al Ministerio del Interior, entre las que se encuentra la vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías y, la denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de aquélla, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

El Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, actualmente regula las inspecciones en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2000/30/CE de 6 de junio de 2000 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad Europea.

En mayo de 2014 entró en vigor la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión, la cual deroga la Directiva 2000/30/CE con efectos a partir del 20 de mayo de 2018. Esta nueva Directiva desarrolla el actual régimen de inspecciones técnicas en carretera, actualiza los requisitos técnicos de la Directiva 2000/30/CE e incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE de la Comisión.

El objetivo de la citada Directiva se fija en la mejora de las condiciones de seguridad en las vías de tránsito de la Unión tomando como base el establecimiento de unos requisitos mínimos comunes apoyados en la armonización de las normativas existentes en la actualidad en los diferentes Estados Miembros.

Dentro de la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020 se contempla como una de las áreas de actuación prioritarias la empresa y el transporte profesional, dentro de la cual se incluye como ámbito de intervención el transporte profesional de mercancías y viajeros y como punto específico del mismo el realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional, continuar con las campañas de vigilancia y control para hacer cumplir la norma en los ámbitos

sgmovilidad@dgt.es

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID

más problemáticos del transporte profesional, camiones y autocares, especialmente el cumplimiento de la ITV y los tiempos de descanso en carretera.

Este marco tanto legislativo como de política estratégica se ha plasmado en la contratación de un servicio de realización de Inspección Técnicas en Carretera por parte de un empresa acreditada, la cual deberá realizar sus labores bajo la coordinación de la Dirección General de Tráfico con una serie de unidades móviles que realizarán sus funciones por el territorio en cual ejerce sus competencias ese Organismo, – auxiliando técnicamente en las labores de vigilancia y control que en esta materia viene realizando a la ATGC.

Se hace preciso establecer unos criterios generales de coordinación, planificación y asignación eficiente de unos recursos limitados en orden a conseguir reducir las cifras de siniestralidad que se vienen registrando en nuestro país y a cumplir con los objetivos fijados.

La presente Instrucción será de aplicación en el ámbito territorial donde el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ejercite sus competencias conforme a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo y demás normas de distribución y delegación de ejercicio de competencias dictadas al amparo del artículo 150 de la Constitución Española.

1. MARCO ESTRATÉGICO

La presente instrucción define los criterios que deben regir para realizar las inspecciones técnicas de carreteras bajo las siguientes premisas:

- Coordinación general, planificación nacional y fijación de objetivos por parte de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad en colaboración con la Jefatura de Operaciones de la ATGC.
- Asignación de unidades móviles por Centro de Gestión según planificación anual.
- Determinación de puntos de control y planificación de la programación trimestral de cada unidad por la Jefatura Provincial Coordinadora en colaboración con el Sector de Tráfico de la ATGC correspondiente.
- Corresponderá a la Subdirección General de Gestión de la Movilidad la Dirección del Contrato, el establecimiento de las condiciones generales de ejecución y la relación contractual con el adjudicatario del servicio, mientras que la operatividad de las inspecciones recaerá en la Jefatura Provincial Coordinadora en coordinación con el correspondiente Sector de la ATGC.
- El responsable del Centro de Gestión del Tráfico correspondiente será el representante del Director del Contrato en su ámbito territorial, debiendo supervisar el correcto desarrollo y ejecución del contrato conforme a los Pliegos del mismo, así como el oportuno apoyo y seguimiento durante el desarrollo de los trabajos.

GM

Asunto: Campañas de control y vigilancia de ámbito provincial o autonómico.

INSTRUCCIÓN 15 /TV-84

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico de conformidad con lo dispuesto en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 realiza, para consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías, campañas de control y vigilancia de aquellas conductas y circunstancias que más directamente inciden en la seguridad vial.

Estas campañas se estructuran en un calendario anual y tienen un ámbito de cobertura nacional gracias a la colaboración de la mayoría de los municipios y de las otras administraciones con competencia en materia de tráfico. No obstante, como complemento a las anteriores campañas resulta adecuado que a nivel provincial o autonómico se puedan planificar campañas adicionales que se puedan adecuar a las necesidades y problemáticas concretas que en cada provincia se hayan podido observar.

En este sentido la programación de las campañas de control y vigilancia de ámbito provincial o autonómico se realizarán conforme a las siguientes directrices:

1. PLANIFICACIÓN.

La planificación de las campañas serán impulsadas por la Jefatura Provincial de Tráfico[1] de común acuerdo con el correspondiente Subsector de Tráfico de la Guardia Civil procurando buscar el mejor encaje con la planificación operativa de la Agrupación de Tráfico de la Guardia

[1] Quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Instrucción, por razón de sus competencias, las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Cataluña y el País Vasco.

Civil, en especial en cuanto a fechas, duración y temáticas. En todo caso no deberán coincidir en fechas con otras campañas de ámbito internacional (TISPOL), nacional o autonómico.

En caso de que el ámbito de la campaña a desarrollar sea autonómico (en comunidades autónomas pluriprovinciales), el impulso corresponderá a la Jefatura Provincial de Tráfico cuya sede coincida con la de la Delegación del Gobierno correspondiente, previo consenso con el resto de Jefaturas Provinciales de Tráfico implicadas, y de común acuerdo con el Sector de Tráfico de la Guardia Civil que corresponda.

2. TÉMATICAS.

Las temáticas de las campañas deberán ajustarse, como norma general, a las contempladas en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 (ámbito de intervención 3.2 Vigilancia y control de la disciplina) o alguna de las ya programadas en el año.

Las campañas deberán tener en cuenta, entre otros aspectos, las características provinciales o autonómicas propias relativas a factores que presentan una mayor concurrencia en los accidentes registrados en los últimos años, colectivos con tasas de accidentalidad creciente así como en relación con las infracciones más frecuentes detectadas en el ámbito provincial.

No obstante, si se estimara necesario realizar una campaña de control y vigilancia sobre un aspecto distinto de los anteriores se comunicará esta circunstancia con una antelación suficiente respecto a la fecha de inicio prevista al Área de Vigilancia de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad, acompañado de un breve informe explicativo y justificativo de su necesidad, para su visto bueno, en coordinación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la cual tendrá en cuenta la capacidad operativa para realizarla.

3. DURACIÓN Y NÚMERO.

La duración de la campaña de control y vigilancia será como norma general de 3 días a fin de asegurar la mayor efectividad y calidad de la vigilancia.

El número máximo de campañas provinciales o autonómicas a lo largo del año natural será, como norma general, de 2 por provincia o comunidad autónoma.

4. COLABORACIÓN DE OTRAS ADMINISTRACIONES.

La programación de las campañas, siempre que la temática tenga también encaje dentro del ámbito urbano, será trasladada a los Alcaldes de municipios con Policía Local y, en especial, a aquellos con los que exista Convenio de Colaboración en materia de seguridad vial, a fin de promover que se sumen a su realización.

También deberá tenerse en cuenta el posible apoyo y colaboración que por parte de otras administraciones distinta de la local o Entidades pueda recabarse para lograr una mayor efectividad de las campaña a desarrollar.

5. NOTIFICACIÓN.

Una vez planificada, según estas directrices, la campaña de control y vigilancia de ámbito provincial o autonómico será notificada a través de correo electrónico al Área de Vigilancia de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad, para su conocimiento y, en su caso, aprobación, en coordinación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la cual tendrá en cuenta la capacidad operativa para realizarla.

6. DIFUSIÓN.

Para potenciar los resultados y efectos de las campañas, éstas deberán ser presentadas y difundidas a través de los diferentes medios de comunicación de ámbito provincial o autonómico, mediante la colaboración, en su caso, de la Delegación o Subdelegación del Gobierno correspondiente.

7. RESULTADOS Y EVALUACIÓN.

A la finalización de las campañas se deberá evaluar la eficacia, idoneidad e impacto de las mismas, siendo conveniente la definición de algún indicador que facilite esta tarea. De los resultados (número de pruebas realizadas, vehículos controlados, valoración del indicador, etc.) se dará traslado al Área de Vigilancia de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad que lo pondrá también en conocimiento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

ENTRADA EN VIGOR

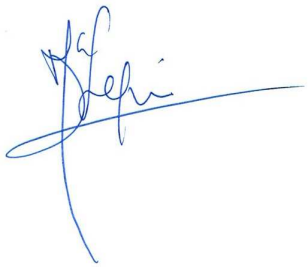
La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 11 de mayo de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO





María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

2. OBJETIVOS Y PLANIFICACIÓN GENERAL

2.1. Objetivos

Teniendo en cuenta los datos estadísticos de las inspecciones realizadas en estaciones ITV fijas y los datos de accidentes en los que el estado del vehículo sea un factor concurrente, anualmente se establecerán los objetivos dentro de la Instrucción para la ejecución de los servicios de Vigilancia, regulación y control del tráfico, por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil del año correspondiente.

2.2. Planificación General

2.2.1. Programación temporal

La programación de la rotación trimestral de unidades móviles de inspección en carretera según ámbito territorial del correspondiente Centro de Gestión de Tráfico quedará igualmente establecida en la Instrucción para la ejecución de los servicios de Vigilancia, regulación y control del tráfico, por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil del año correspondiente.

2.2.2. Criterios generales de las inspecciones

- El número total de inspecciones que se realizarán en un año será fijado en la Instrucción de Vigilancia conforme a lo contemplado en los diferentes documentos que rijan el contrato de prestación del servicio.
- Se inspeccionarán principalmente vehículos de las categorías M2 y M3, N2 y N3 y O3 y O4 en un porcentaje 20/35/35. El 10% restante será variable y se reservará en función de los de los datos que se vayan obteniendo en las inspecciones con el fin de incidir sobre aquéllos que presenten mayores deficiencias.
- Los vehículos de la categoría N1 únicamente se inspeccionarán según la planificación anual, necesidades propias del servicio y niveles de accidentalidad, dado que no es obligatorio según la norma europea y, en todo caso, dentro del 10% variable antes comentado. En cualquier caso se incluirá expresamente tal previsión dentro de la Instrucción para la ejecución de los servicios de Vigilancia, regulación y control del tráfico, por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil del año correspondiente.

3. PLANIFICACIÓN TRIMESTRAL DE CADA UNIDAD

La planificación de los puntos de control que realizará cada unidad de inspección móvil corresponderá a cada Jefatura Provincial Coordinadora[1] junto con el Sector de Tráfico

[1] En el caso del CGT de Madrid Jefatura Coordinadora será Toledo y en Andalucía, Sevilla, quien deberá coordinar la planificación de los CGT de Sevilla y Málaga.

correspondiente, los cuales la realizarán, en líneas generales, conforme a los siguientes criterios específicos:

- Vigilancia en carreteras con mayor tránsito de vehículos comerciales referido al porcentaje de vehículos pesados e IMD de los mismos, basándose en datos de tráfico propios o del titular de la vía (p.ej. Mapa de Tráfico del Ministerio de Fomento, datos de aforos de los titulares, etc).
- Vigilancia en carreteras con mayor número de accidentes con vehículo comercial implicado.
- Puntos de control en zonas seguras y amplias que permitan una ejecución de las inspecciones en condiciones óptimas.
- Los controles se realizarán preferiblemente en las horas y días de mayores intensidades, procurando realizar algunos controles de forma aleatoria en horas y días no frecuentados (p. ej. noches).
- Se podrán realizar controles en puntos de entrada y salida con gran volumen de vehículos comerciales (puertos, terminales…), aunque estos puntos serán accesorios y complementarios no suponiendo en ningún caso más del 20% del total de inspecciones a realizar, debiendo primar en todo momento la inspección en cualquier tramo de las vías de tránsito.
- Los controles se realizarán bajo la supervisión e instrucciones de la ATGC, así como del resto de indicaciones provenientes tanto de la Jefatura Provincial Coordinadora como del Área de Vigilancia de la SGGM.
- Se compatibilizarán la planificación de los controles con la programación operativa propia de la ATGC.
- Criterios técnicos del Director del Centro de Gestión correspondiente, basados en datos de movilidad, accidentalidad, gestión del tráfico, así como los derivados de las exigencias propias del contrato, en este último aspecto como representante y responsable de la correcta ejecución del servicio.
- La planificación trimestral será remitida al Director del Centro de Gestión para la consecuente realización de las labores de seguimiento, aprobación, validación y coordinación con la empresa operadora encargada de llevar a cabo el servicio.
- Informes y peticiones técnicas de las Jefaturas Provinciales Coordinadas.

Trimestralmente se elaborará la planificación conforme al modelo incluido en el Anexo I de la presente Instrucción.

4. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

La programación será enviada por la correspondiente Jefatura Coordinadora al Área de Vigilancia de la SGGM para su conocimiento**.**

El envío se realizará antes del día 15 del mes anterior al trimestre en el que vayan a realizarse las inspecciones de cada unidad móvil.

Los datos trimestrales y anuales de las inspecciones serán elaborados y remitidos a cada unidad por la empresa operadora de las unidades móviles de inspección.

ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 30 de septiembre de 2016

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

P.V. (Art. 10.2.A) R.D. 400/2012, 17 de febrero

EL SECRETARIO GENERAL



Cristobal Cremades Rodríguez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO

ANEXO I

PLANIFICACIÓN TRIMESTRAL INSPECCIONES TÉCNICAS EN CARRETERA
JPT COORDINADORA/CGT DE XXX
AÑO 2016 TRIMESTRE YYY

PROVINCIA	DENOMINACIÓN UNIDAD MÓVIL	DÍA	HORARIO	CARRETERA	PK PUNTO CONTROL	UBICACIÓN	Nº PREVISTO INSPECCIONES	REPARTO POR TIPO DE VEHÍCULOS M/N/O	OBSERVACIONES
SEVILLA									
	UM 1	12/11/2015	9:00-14:00	A-4	500+200	DOS HERMANAS	150	20/35/35+ 10% VARIABLE S. DATOS	
CADIZ									
BADAJOZ									
HUELVA									

4.D. OTRAS

FIRMADO

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General de Tráfico

Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología
Subdirección Adjunta de Circulación

Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se establece el protocolo de certificación y los requisitos técnicos necesarios para los equipos de captación y reproducción de imágenes utilizados por la Dirección General de Tráfico para detectar infracciones a la normativa de tráfico en materia de número mínimo de ocupantes en vehículos para carriles restringidos BUS VAO.

La regulación, gestión, vigilancia y disciplina del Tráfico son los mecanismos que disponen las administraciones para la mejora de la seguridad vial, la reducción de la accidentalidad en nuestras vías y la regulación del tráfico en nuestras carreteras.

Para poder controlar y gestionar el tráfico, la Dirección General de Tráfico se apoya en los agentes de la autoridad y en diferentes equipamientos tecnológicos que permiten realizar las labores de vigilancia de una manera automatizada.

Los avances técnicos en los medios empleados para la vigilancia y control de tráfico han permitido optimizar notablemente estas tareas, dada la imposibilidad de que estas labores puedan ser realizadas exclusivamente por los agentes de la autoridad. Entre los medios que mayor evolución están experimentando se encuentran aquellos que a través de la captación y reproducción de imágenes permiten al órgano instructor de un procedimiento sancionador, por un lado, tener conocimiento de una posible infracción y, por otro, la identificación del vehículo con el que la infracción ha sido cometida.

A estos efectos resultan de utilidad los dispositivos empleados para la vigilancia de la obligación de un número mínimo de ocupantes en un vehículo en ciertos carriles o calzadas de nuestras carreteras. Este tipo de calzadas o carriles, conocidos como BUS VAO, van en aumento a nivel mundial con el objetivo de descongestionar ciudades y dar paso a modalidades de transporte compartidas y medioambientalmente más sostenibles y todo ello con un objetivo subyacente de gestionar el tráfico.

La utilización de estos mecanismos está reconocido expresamente por el propio texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, (Boletín Oficial del Estado de 31 de octubre), que, en su artículo 89.2 c) establece la notificación de las denuncias en un momento posterior a la comisión de la infracción cuando la misma ha sido conocida por la utilización de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

El citado texto refundido de la Ley sobre Tráfico, también establece en su artículo 83.2 con carácter general y como garantía procedimental, el que los

sgmovilidad@dgt.es

Josefa Valcarcel nº 44
28071 Madrid
Tel.:913 018 280

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2024-05-23 10:08:36 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_R535CSFPOCZFEAL7I9GOLIXVB25F en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la normativa metrológica. No obstante, existen equipos empleados para estos fines que quedan fuera del ámbito objetivo de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, por no emplear para la determinación de la existencia de una posible infracción ninguna unidad de medida. Al estar este equipamiento excluido del ámbito del control metrológico es necesario establecer requisitos técnicos sobre su configuración y funcionamiento que garanticen que las infracciones que detectan son tratadas y transmitidas de forma segura y con todas las garantías legales necesarias para poder tramitar procedimientos sancionadores por infracciones a la normativa de tráfico y seguridad vial

Por este motivo, se recoge como anexo a la presente resolución los protocolos de certificación y los requisitos técnicos necesarios para aquellos equipos utilizados por la Dirección General de Tráfico que requieren de una mínima certificación y que, a través de la captación y reproducción de imágenes, permitirán al órgano instructor del procedimiento sancionador tener conocimiento de una posible infracción

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología será la responsable de la actualización de los requisitos establecidos a la evolución técnica

Madrid, a xx de xxxx de xxxx

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2024-05-23 10:08:36 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_R535CSFPOCZFEAL7I9GOLIXVB25F en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

ANEXO I:

EQUIPOS PARA LA DETECCIÓN DEL NÚMERO DE OCUPANTES EN UN VEHICULO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN DE SER UN VEHÍCULO DE ALTA OCUPACIÓN

1.- OBJETO

El objeto del protocolo es fijar los requisitos necesarios para la certificación de las cámaras de control del número de ocupantes en el interior de un vehículo de la Dirección General de Tráfico.

Dicho control se centrará en los siguientes aspectos: ubicación, orientación, sincronización protección y encriptado de datos, fecha y hora de los dispositivos y pruebas gráficas sancionadoras, al igual del cumplimiento del protocolo de comunicación con el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de la DGT.

2.- ALCANCE

El proceso de certificación se realizará en 4 fases:

- FASE 1: Verificación del sensor de tráfico, o el dispositivo del sistema que detecta el paso de vehículos una determinada sección de calzada o un carril de la zona a vigilar. Que podrá ser de tipo óptico o de análisis de imagen.

- FASE 2: Verificación del contenido de la infracción generada en archivo encriptado. Se verificará que contenga testimonio fotográfico del vehículo infractor en el que pueda comprobarse que no existe alta ocupación del vehículo.

- FASE 3: Certificación genérica de cumplimiento del protocolo sobre encriptado de datos cumpliendo la norma ISO/IEC/IEEE 9945:2009 así como lo expresado en el documento RFC 2440 (OpenPGP). Esta verificación se realizará de forma conjunta para todas las cámaras que correspondan a un mismo modelo y fabricante de manera telemática.

- FASE 4: En esta fase se llevará a cabo una certificación para cada una de las cámaras instaladas en campo sobre los parámetros referentes a la geolocalización.

3.- DESCRIPCIÓN DE DATOS DE LOS PARÁMETROS

3.1.- Parámetros de encriptación Mediante automatización informática se comprobará:

- Cifrado en el almacenamiento de la información en las cámaras
- Cifrado de la comunicación entre las cámaras y el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas de DGT

3.2.- Parámetros referentes al emplazamiento y ubicación

Mediante medida topográfica o GPS integrado se establecerán las coordenadas de cada dispositivo, así como como su altura respecto a la calzada. Los parámetros registrados se resumen a continuación:

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2024-05-23 10:08:36 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_R535CSFPOCZFEAL7I9GOLIXVB25F en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Fecha y hora de la infracción
- Coordenadas GPS.
- Tipo de vía: urbana, interurbana o travesía.
- Carretera.
- Puntos kilométricos de cada uno de los dispositivos.
- Sentido de circulación.
- Carril, en vías con más de un carril por sentido.
- Grupo de dos fotografías sincronizadas en diferentes ángulos de visión del vehículo

4.- VALIDEZ DE LA CERTIFICACIÓN

La certificación obtenida será válida con los siguientes condicionantes:

- La validez de la encriptación será efectiva para un mismo modelo y fabricante mientras no cambie el proceso de encriptación establecido por la Dirección General de Tráfico, así como mientras no cambie el diseño del hardware y software de la cámara de control que pudiera afectar a la protección de datos.

- La validez de los parámetros de geolocalización será efectiva en tanto en cuanto el dispositivo concreto certificado no cambie de ubicación.

No se establece ningún periodo de verificación para las cámaras más allá de los supuestos expresados anteriormente.

Los resultados obtenidos en el proceso de certificación se referirán al momento y condiciones en que se efectuaron las mediciones. Este certificado tendrá una validez de seis años a partir de la fecha de emisión, siempre que se mantengan los condicionantes que sirvieron para su evaluación. La fecha de ensayo y el periodo de validez del certificado deberán aparecer en el mismo.

5.- MODELO DEL CERTIFICADO

El modelo de certificado constará de la siguiente información:

- Titular del equipo.
- Fabricante.
- Instrumento.
- Modelo.
- Números de serie que cumplen los requisitos.
- Tipo de sensor de tráfico.

Adicionalmente se harán constar los siguientes datos por cada equipo:

- Número de serie.

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2024-05-23 10:08:36 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_R535CSFPOCZFEAL7I9GOLIXVB25F en https://www.pap.hacienda.gob.es

FIRMADO

- Coordenadas GPS.
- Carretera.
- Punto kilométrico
- Sentido de circulación.
- Carriles controlados.
- Vehículo controlado.
- Conformidad de fecha y hora al patrón de referencia

PERE NAVARRO OLIVELLA - 2024-05-23 10:08:36 CEST
Puede comprobar la autenticidad de esta copia mediante CSV: OIP_R535CSFPOCZFEAL7I9GOLIXVB25F en https://www.pap.hacienda.gob.es

GM

Asunto: Directrices sobre el uso de vehículos y equipos para el control de la velocidad titularidad de la Jefatura Central de Tráfico cedidos a los Ayuntamientos.

INSTRUCCIÓN 15 /TV-83

El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante) de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, ejerce las competencias atribuidas al Ministerio del Interior, entre las que se encuentra el establecer las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

En este sentido, a través de la firma de los correspondientes Convenios con ayuntamientos se participa en el desarrollo de acciones en materia de tráfico y seguridad vial, concretándose, entre otras, en la cesión de material (vehículos y equipos) para el control de la velocidad.

Con motivo de la puesta en marcha de las nuevas pautas para la gestión de la velocidad en vías interurbanas, y con el fin de promover su extensión a las vías urbanas, en el caso de que la vigilancia y control de la velocidad se realice con material titularidad de la DGT, se hace necesario que por parte de las Jefaturas Provinciales de Tráfico se dé traslado de las siguientes directrices a los respectivos ayuntamientos de su provincia que cuenten con material cedido para este fin, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio correspondiente.

1. TOLERANCIA DE LOS EQUIPOS

El umbral de tolerancia de los equipos destinados a medir la velocidad será homogéneo, siendo de 7 km/h si la velocidad del vehículo es inferior a 100 km/h y de 7% si la velocidad es

C/Josefa Valcárcel, 44
28071 Madrid

superior a dicha velocidad. De tal forma que las velocidades de activación de los equipos en función de la limitación de la vía serían las siguientes:

Limitación de velocidad (genérica o específica)	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Velocidad de activación del cinemómetro	38	48	58	68	78	88	98	109	120	131

Conviene precisar que la aplicación de esta tolerancia no modifica en ningún aspecto el cuadro de sanciones y puntos a detraer por exceso de velocidad, recogido en el anexo IV de la LSV.

2. TRAMOS A VIGILAR

Se deberán programar los tramos que serán objeto de la vigilancia y control priorizando la vigilancia y control de aquellos tramos de vía en los que se haya constatado la existencia de accidentalidad unida a la inobservancia de los límites de velocidad. Además de los anteriores tramos también se deberá priorizar la vigilancia de aquellos zonas propias del ámbito urbano en las que existan pasos de peatones, con especial atención a los que estén puedan estar en las inmediaciones de centros educativos, mercados, hospitales, residencias de ancianos, parques, etc.

3. FORMA DE EFECTUAR LOS CONTROLES

Al objeto de reforzar el carácter preventivo y disuasorio de los controles de velocidad y que los conductores respeten los límites de velocidad establecidos en general, y en particular en aquellos tramos identificados como potencialmente peligrosos, el equipo y, en su caso, el vehículo deberá ubicarse en un lugar de la vía visible para el resto de conductores, salvaguardando siempre la seguridad de los agentes que en su caso pudieran estar en el propio vehículo o en sus inmediaciones. En este sentido, se podrá reforzar lo anterior con la colocación de una señal avisadora de la presencia de un control de velocidad o a través de la publicación en la página web que el ayuntamiento pudiera disponer de los tramos donde se ha programado efectuar su vigilancia y control.

Además, preferentemente, se deberán programar controles de corta duración tratando de cubrir el mayor número de emplazamientos dentro de los previamente programados.

4. COMUNICACIÓN DE LA ACTIVIDAD

Los ayuntamientos deberán seguir remitiendo a la Jefatura Provincial de Tráfico la información resultante de la actividad llevada a cabo durante el mes anterior con el material cedido para el control de la velocidad en el formato que a tal efecto se establezca y dentro del plazo fijado en el Convenio correspondiente.

5. ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción será de aplicación a partir del día siguiente al de su publicación.

Lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 26 de febrero de 2015

LA DIRECTORA GENERAL DE TRÁFICO



María Seguí Gómez

A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO