

## **PROGRAMA 222.B**

### **SEGURIDAD VIAL**

#### **1. DESCRIPCIÓN**

El ámbito de aplicación de este programa se fundamenta en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En efecto, la propia Exposición de Motivos de la referida disposición general motiva su articulado en la necesidad de reconducir la seguridad vial en términos que la protejan decididamente y con ello evitar las secuelas negativas que suponen los accidentes de tráfico en su dimensión social y económica y para ello acentúan la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial.

Recientemente se ha aprobado la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, que reforma el Real Decreto Legislativo 339/90, actualizándolo a los avances de la ciencia y tecnología e introduciendo mejoras técnicas en el marco jurídico, donde se desenvuelven las responsabilidades de quienes han vulnerado las normas generales de circulación cuando se exigen por la Administración que demanda su cumplimiento.

Por otra parte se hace necesario señalar el incremento constante del parque de automóviles y del censo de conductores, que determinan un flujo circulatorio que crece en términos geométricos respecto a los valores que representan la totalidad de aquellos parámetros.

Como indicadores de la importancia del fenómeno del tráfico, pueden señalarse los siguientes datos referidos al año 2001:

Parque de vehículos .....	24.249.871
Censo de conductores .....	21.548.439
Tráfico en millones de vehículos - Km.....	223.000
Red de carreteras en kms. ....	163.557

Las competencias que la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial atribuye al Ministerio del Interior, las ejerce el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, como así se establece en el artículo 6 de dicho texto legal. Y para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en dicha ley y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuarán, de acuerdo con lo reglamentariamente se determine, las Fuerzas de la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos dependen específicamente de la Jefatura Central de Tráfico.

Todo ello se ofrece adecuado para justificar la dotación presupuestaria en la que debe articularse el Programa Seguridad Vial, cuyos objetivos son los siguientes:

1. Mejora de la fluidez y seguridad de la circulación a través de medidas de gestión (tratamiento de la información y señalización dinámica).
2. Mejora de la seguridad vial mediante la vigilancia de la circulación.
3. Mejora de la formación técnica y educación vial de los usuarios de las vías.
4. Racionalización y agilización de la tramitación burocrática.

## **2. ACTIVIDADES**

### **2.1. Mejora de la fluidez y seguridad de la circulación a través de medidas de gestión (tratamiento de la información y señalización dinámica).**

Este objetivo pretende la mejora en el tráfico y en la seguridad vial mediante las líneas de actuación que a continuación se detallan:

A fin de conseguir una circulación en la que se conjuguen equilibradamente los principios de seguridad y fluidez, es necesario disponer de un sistema de gestión dinámica del tráfico interurbano, que permita tomar medidas diversas de regulación en función del conocimiento permanente de la situación en la red viaria.

Con objeto de fomentar la seguridad vial es necesaria así mismo la instalación de postes de auxilio, que permitan una atención sanitaria y mecánica en caso de necesidad.

La mejora en la fluidez y seguridad de la circulación se lleva a cabo también mediante la instalación de equipos de regulación del tráfico en travesías de poblaciones, y con actuaciones en puntos peligrosos y conflictivos.

Tan amplio objetivo puede ser desglosado, para su mejor comprensión, en los siguientes subobjetivos:

#### 2.1.1. Gestión y asistencia del tráfico interurbano.

Para adoptar las medidas de gestión del tráfico más convenientes en cada caso es preciso tener un conocimiento previo de la situación de la carretera, para lo cual es necesaria la existencia de sistemas de captura de los parámetros de tráfico.

La red de captura de la información consta de estaciones de toma de datos basadas en lazos de inducción magnética y de estaciones de visión artificial que, instaladas estratégicamente a lo largo de la vía, permiten conocer toda una serie de parámetros de tráfico tales como velocidad, intensidad, composición del tráfico, ocupación, etc., que ofrecen datos numéricos y/o imágenes comprimidas en tiempo real. Dichos datos se envían a los centros de gestión de tráfico en tiempo presente a través de un potente sistema de comunicaciones de fibra óptica con nodos S.D.H. con velocidad de transmisión de 155 Mb.

En el primer trimestre del año 2002 se ha llevado a cabo la recepción de la instalación de 110 estaciones meteorológicas en la red de gran capacidad. Con estas estaciones se conocen las condiciones meteorológicas en las secciones de autovía en las que están instaladas y se puede informar a los usuarios sobre las mismas, a través de paneles de mensaje variable. Dichos condicionantes son velocidad y dirección del viento, visibilidad, temperatura, estado de la calzada, tipo de precipitación y presencia de hielo en la calzada.

En el presente ejercicio se están llevando a cabo instalaciones de este tipo (Pirineo Central, Castilla – La Mancha, Levante) con objeto de informar a los usuarios sobre el estado de la calzada debido a la meteorología.

El número de estaciones de toma de datos de tráfico y de datos meteorológicos en servicio a diciembre de 2002 será de 3.030, estando previsto para el año 2003 la instalación de 202 nuevas estaciones.

Las cámaras de televisión, conectadas en circuito cerrado permiten transmitir imágenes sobre el estado de la vía que contrastan los datos recibidos de las estaciones de toma de datos. Sirva como dato que a diciembre de 2002 las cámaras en servicio en toda España serán de 979. Durante el año 2003 está previsto la instalación de 75 nuevas cámaras de TVCC.

La información recogida en la vía es enviada en tiempo presente a los centros de gestión de tráfico, donde se procesa y, en base a su contenido, se elaboran las estrategias de gestión (apertura de carriles adicionales con circulación en sentido contrario al habitual, desvío por itinerarios alternativos, mensajes de información al usuario, cortes de circulación, etc.).

Una vez decididas las medidas de gestión del tráfico y de información al usuario, éstas se difunden por los diversos sistemas habilitados al efecto: paneles de mensaje variable, teletexto, internet, mensajes cortos GSM, teléfono, etcétera.

El número de paneles de mensaje variable en servicio a diciembre de 2002 será de 1.259. En el año 2003 y en ejercicios siguientes se continuará con la política de instalaciones para la gestión del tráfico en la red de gran capacidad del Estado.

La evolución de las instalaciones para la gestión de tráfico, de acuerdo con la planificación de la Subdirección General de Seguridad Vial es la siguiente:

	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
Paneles de mensaje variable	1.017	1.259	1.402
Cámaras de TVCC	788	979	1.054
Estaciones de toma de datos	2.703	3.030	3.232
Km. gestionados	2.611	3.921	4.390

Las patrullas de helicópteros vienen a completar la recogida de información obtenida por los sistemas anteriores, ya que su propia movilidad permite evaluar las condiciones de tráfico en tramos en los que no existan estaciones de toma de datos o cámaras de T.V. en circuito cerrado, comunicándose vía radio con los centros de gestión, e incorporando además sistemas de transmisión de imagen en tiempo real.

Complementando las labores de gestión del tráfico y de información, se encuentra el auxilio, ayuda y asistencia al usuario de la vía mediante la red de postes de auxilio. Dicha red, asistida desde los centros de gestión de tráfico las 24 horas del día los 365 días del año, garantiza una adecuada atención en caso de emergencia sanitaria o mecánica.

La evolución prevista de las llamadas anuales de postes de auxilio atendidas en los centros de gestión es la siguiente:

Año 2001 .....	42.964
Año 2002 .....	45.000
Año 2003 .....	46.000

La red de autovías cubierta con postes de auxilio en diciembre de 2002 será de 7.158 km. con 6.929 postes de auxilio en servicio. En el año 2003, se seguirá la política de instalación de postes de auxilio en tramos de plataforma de circulación duplicada de nueva construcción. A tal efecto, la Dirección General de Tráfico trabaja en común con los órganos titulares de la carretera, realizándose la canalización para el cableado de los postes de auxilio simultáneamente a la construcción de la vía, lo cual se traduce en un menor coste y en una puesta en funcionamiento prácticamente coincidente con la inauguración de la carretera.

Para llevar a cabo la gestión de tráfico y la difusión de la información, la Dirección General de Tráfico dispone de Centros de Control en Madrid, Sevilla, Valencia, Málaga, Zaragoza y A Coruña. Durante el año 2002, aproximadamente en el último trimestre, entrará en servicio el nuevo Centro de Gestión de Tráfico de Valladolid, que completará la red de centros de la Dirección General de Tráfico.

Por otra parte, y como primera experiencia, en el año 2001 se puso en servicio un Centro Local de Control de Tráfico en Asturias en las inmediaciones de la “Y Asturiana” para gestionar las autovías A-66 y A-8 entre Oviedo, Gijón y Asturias, Centro Local que se conectará al futuro Centro de Gestión de Tráfico de Valladolid. Esta experiencia supone el inicio de la instalación de una red de centros locales de gestión de tráfico en puntos estratégicos de la red de gran capacidad del Estado.

Para el año 2003 esta prevista la instalación de centros locales de gestión en Burgos, Bailén y Tordesillas y a finales de 2002 entrarán en servicio los centros locales de Polanco (Cantabria) y de Albacete.

El objetivo de los Centros de Gestión Locales es el control de tráfico en determinadas zonas que, por su conflictividad, requieren un tratamiento local, ya sea porque constituyen enlaces de varias autovías o porque la intensidad de tráfico así lo demanda.

El plan previsto supone la instalación de unos 40 Centros Locales de Gestión con horizonte al año 2010, y cada uno de ellos gestionará zonas que comprenden 300 o 400 km de autovía; dependiendo jerárquicamente de los Centros de Gestión de Tráfico a los que estén adscritos.

Por último, cabe destacar que para la gestión del tráfico es necesario desarrollar proyectos de aplicación de nuevas tecnologías, para lo cual es preciso participar en programas experimentales.

La Dirección General de Tráfico interviene en programas auspiciados por la Unión Europea para el desarrollo de aplicaciones informáticas y telemáticas en el campo de la seguridad vial, tales como los programas SERTI Y ARTS, 5º Programa Marco, Sistemas de Transporte Inteligente (ITS), Telemática Avanzada Aplicada al Transporte (ATT), etcétera.

Otros proyectos relacionados con la información a bordo, son el DAB (radio digital) y el RDS-TMC (Radio Data System-Traffic Message Channel), que permite enviar mensajes sobre las condiciones del tráfico a través de la portadora de FM en emisoras de radio, del que se está desarrollando una prueba piloto en las zonas centro y este de la Península, en colaboración con Radio Nacional, estando prevista su extensión a toda ella.

Se están experimentando también sistemas que permiten el intercambio de información internacional sobre situaciones de tráfico en los corredores transeuropeos, desarrollo de sistemas expertos, etcétera, participando además en varios proyectos eurorregionales, en el ámbito de la DG TREN (Transportes y Energía de la UE), como SERTI, ARTS, ECORTIS, etcétera.

En la actualidad, se encuentran en pleno funcionamiento nuevos sistemas de procesamiento y difusión de las condiciones del tráfico a los usuarios, mediante nuevos canales como INTERNET, TELETEXO, GSM, AUDIOTEXO, TV Digital, WAP, y a través de intervenciones en directo en las emisoras de radio convencional.

Por otra parte, la Dirección General de Tráfico ostenta la presidencia del Subcomité de Normalización de Equipos de Regulación de Tráfico, perteneciente al comité CTN.135. Hasta la fecha se han publicado cuatro normas UNE experimentales y están en proceso de información pública otras ocho normas. Además tiene la vicepresidencia del Comité CTN.159 Telemática aplicable al transporte y tráfico por carretera.

Durante el año 2003 continuará la presidencia del Comité Técnico cuyos trabajos serán expuestos en el Congreso Mundial ITS que se celebrará en Madrid en el mes de octubre.

#### 2.1.2. Actuaciones específicas en puntos peligrosos.

En este subobjetivo se incluyen realizaciones de corte diverso como la corrección de tramos peligrosos y/o conflictivos, con soluciones diferentes a las que afectan a la infraestructura de la carretera, sobre la base de sistemas de señalización variable, iluminación, control de la velocidad, etcétera.

La visión global del problema del tráfico que preside las actividades de la Dirección General de Tráfico hace necesario contemplar la problemática existente en tramos urbanos para poder contribuir a resolver determinadas áreas conflictivas, como travesías de poblaciones, en las cuales se llevan a cabo actuaciones encaminadas a la regulación y encauzamiento del tráfico de vehículos y peatones.

Cabe destacar en este apartado las actuaciones para la mejora de la seguridad vial en las redes de carreteras de Diputaciones Provinciales, por medio de la instalación de señalización vertical, horizontal y balizamiento. En el segundo semestre del año 2001 se firmaron convenios de colaboración con las Diputaciones Provinciales de Castilla-León, Galicia y Extremadura, con una duración de 3 años y con una inversión de 50 millones de pesetas por Diputación y año. Estos convenios se han hecho extensivos al resto de las Diputaciones Provinciales en el año 2002, ya que durante el primer semestre se han firmado con el resto de Diputaciones. En el primer trimestre del año 2003 está previsto proceder a la firma de este tipo de Convenios con los siete Cabildos Insulares de las Islas Canarias.

Por todo ello, durante el año 2003 se ejecutarán las obras correspondientes a los convenios con 37 diputaciones provinciales y siete cabildos insulares, obras que tienen

por objeto la mejora en la seguridad vial en las redes locales, mejorando la señalización vertical, horizontal y balizamiento.

## **2.2. Mejorar la seguridad vial mediante la vigilancia de la circulación.**

En el logro del objetivo participa básicamente la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que tiene encomendada la vigilancia y disciplina del tráfico en vías interurbanas y en travesías cuando no exista Policía Local, así como las patrullas de helicópteros del Organismo, que pronto alcanzarán las 110.000 horas de vuelo. Los kilómetros totales recorridos por los vehículos de la Agrupación superan los 150 millones, lo cual da una idea de la importancia y alcance de sus labores de vigilancia.

La Agrupación contaba a primeros de enero de 2002 con 8.057 efectivos, los cuales se consideran insuficientes en relación con los que se deberían disponer para lograr el fin propuesto.

Se ha puesto en marcha un plan de aumento de efectivos, con objeto de llegar hasta los 10.000 efectivos en la presente legislatura, lo que sin ninguna duda deberá mejorar la Seguridad Vial.

Para llevar a cabo su función, debe disponer de los oportunos medios materiales, a cuyo efecto es necesario prever las inversiones adecuadas para dotar del material móvil (motocicletas y vehículos de cuatro ruedas de diverso tipo), necesario para desempeñar la función de vigilancia y auxilio a la circulación. La adquisición se hace con arreglo a un plan de renovación del parque y de expansión por la prestación de nuevos tipos de servicio.

Así mismo, los agentes que ejercen la función de vigilancia deben estar dotados de medios técnicos de transmisiones y comunicaciones que hagan posible su labor. Por otra parte, la renovación tecnológica ha originado la utilización de nuevos instrumentos de medición de distintas variables relacionadas con el tráfico: cinemómetros estáticos y dinámicos, etilómetros infrarrojos y electroquímicos, etcétera.

En el presente año se van a llevar a cabo los estudios necesarios para la integración de las comunicaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con el sistema de radiocomunicaciones digitales de emergencia del Estado (SIRDEE). De estos estudios se establecerá un plan para la adopción de las comunicaciones que empezará en el año 2003 con la implantación de los equipos necesarios.

Cabe destacar dentro de dicha línea de actuación, el inicio de la adquisición de cinemómetros láser (LIDAR) mucho más precisos y con mayor tecnología que los actuales. Actualmente la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cuenta con 40 equipos de este tipo y se están llevando a cabo las pruebas necesarias para su total integración.

De esta forma, durante el año 2003 se pretende adquirir nuevos equipos en tecnología láser para el cálculo de la velocidad en carretera.

Además, se han adquirido 301 vehículos dotados con los kits de vídeo y de audio para ser utilizados como patrullas unipersonales. Las pruebas se están ejecutando en las provincias de Valladolid y Toledo, en función de los resultados de dichas pruebas se estudiará la necesidad de adquirir nuevos equipos durante el año 2003.

Con el desarrollo de las nuevas tecnologías se han adquirido para dotar a las patrullas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil equipos portátiles para la automatización de las denuncias, se han adquirido 144 unidades para efectuar una prueba piloto en los Subsectores de Valladolid y Toledo en el año 2002, y en función del resultado ampliarlo al resto del Estado.

Para llevar a cabo este proceso de automatización de denuncias está previsto adquirir nuevos equipos durante el año 2003, de forma que al final de la presente legislatura todos los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil dispongan de un terminal.

Por otra parte, el gran número de locales en los que están instaladas las Unidades Periféricas de la Agrupación de Tráfico hace necesario llevar a cabo las correspondientes obras de remodelación y mantenimiento, a fin de que puedan seguir siendo utilizados.

A fin de fomentar la Seguridad Vial en zona urbana, la Dirección General de Tráfico dispone también de vehículos dotados de etilómetros para la realización de controles de alcoholemia y dotados de cinemómetros estáticos y dinámicos para efectuar controles de velocidad, que cede temporalmente a las Policías Locales.

### **2.3. Mejora de la formación técnica y educación vial de los usuarios de las vías.**

La importancia del factor humano para el logro de la seguridad vial es fundamental. Por ello, la tendencia en el número de los accidentes vendrá marcada por las acciones a largo plazo de mejora de la formación y la educación de todos los usuarios de las vías.

Las actuaciones encaminadas a una mejora en la formación y educación vial se traducen en una serie de actividades concretas, tales como:

#### **2.3.1. Actividades encaminadas a exámenes de aspirantes a conductores y de solicitantes del título de profesores y directores de autoescuelas.**

A fin de que los aspirantes a conductores tengan un conocimiento sólido sobre todos los aspectos relacionados con la seguridad vial, además de elaborar los manuales adecuados para el aprendizaje, es necesario que los profesores y directores de escuelas particulares de conductores tengan unos conocimientos técnicos y pedagógicos adecuados. A tal efecto, la Dirección General de Tráfico imparte o dirige y controla la impartición de los cursos para la obtención del título de profesor y director, con un temario adecuado a dicha finalidad, elaborando todo el material didáctico necesario.

Igualmente, para valorar los conocimientos de los conductores es necesario elaborar los correspondientes cuestionarios a utilizar en las pruebas teóricas, así como los relativos a la obtención, ampliación y prórroga de las autorizaciones especiales que habilitan para conducir vehículos que transportan mercancías peligrosas.

Por otra parte, los funcionarios encargados de la calificación y valoración de los exámenes para la obtención del permiso de conducción deben disponer de los sistemas de evaluación adecuados a cada clase de permiso o autorización administrativa para conducir y poseer una buena formación para poder llevar a cabo su trabajo de manera adecuada. La Dirección General de Tráfico organiza periódicamente cursos de preparación de nuevos funcionarios examinadores y de reciclaje de los ya existentes, en función de las modificaciones de la legislación en el campo del tráfico.

#### **2.3.2. Fomento de la educación vial en la población.**

Uno de los objetivos del Organismo es el fomento de la educación vial, entendida ésta en su sentido más amplio, no sólo dirigida a la población escolar, sino

también a los adultos en general, tercera edad y colectivos específicos, como discapacitados, marginados, etcétera.

En este sentido tienen una importancia vital las campañas divulgativas de seguridad vial que se realizan anualmente. Utilizando medios como televisión, prensa, radio y teatro, y con lenguaje publicitario, pretenden llegar a toda la población. Al tratarse de colectivos dispersos es la única fórmula para transmitir mensajes y contenidos de educación vial que permitan elevar los índices de seguridad vial.

Por otra parte, la experiencia acumulada desde los orígenes de la Dirección General de Tráfico, demuestra la importancia de los Parques Infantiles de Tráfico -fijos y móviles- los cuales constituyen un complemento pedagógico de las enseñanzas previstas en la LOGSE y Decretos de desarrollo, que se imparten en el ámbito escolar. El funcionamiento de los parques fijos, mayoritariamente de titularidad municipal, exige contribuir a la renovación del material móvil. Cuando se trata de parques móviles, se debe dotar a las Jefaturas Provinciales de los elementos que permitan montar el parque en lugares estratégicos.

No se pueden olvidar las acciones dirigidas y promovidas para los jóvenes - como grupo de riesgo- discapacitados, tercera edad y otros colectivos que demandan una atención educativa especial y añadida en el ámbito vial.

Todas estas actuaciones exigen una labor de formación de formadores en educación vial, que se lleva a cabo de forma permanente, así como la creación, edición, reedición y distribución de materiales didácticos de educación vial, sin los cuales es prácticamente imposible acceder a los colectivos previstos.

### 2.3.3. Investigación.

La investigación abarca a todo el conjunto de temas relacionados con los elementos que intervienen en el tráfico, tanto el factor humano y sus distintos comportamientos como la vía y el vehículo, todos ellos objetivos de estudio permanente desde distintas perspectivas.

Las actividades concretas se centran en Estudios sobre Investigaciones de accidentes y causas que los motivan, valoración de actitudes y conductas de conductores y peatones, comportamiento dinámico del vehículo y parámetros que afectan a su seguridad, etc. Las actividades mencionadas se asumen directamente por el Organismo, se contratan

con empresas particulares o toman la forma de colaboración con diversas Entidades, como Universidades, Hospitales y otros Centros de Investigación, en función de que se estime que ello originará una mejora cualitativa en los resultados.

#### **2.4. Racionalización y agilización de la tramitación burocrática.**

Para el desarrollo más rápido y eficaz de los distintos procedimientos administrativos de la competencia del Organismo, resulta necesario dotar debidamente a las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico, con la adquisición y puesta en funcionamiento de los equipos de informática y ofimática más avanzados , redundando todo ello en una mejor atención al ciudadano.

El proyecto con más repercusión que se abordará durante el ejercicio 2003 consiste en la sustitución del actual modelo de permiso de conducción por un formato más moderno, seguro y resistente en tarjeta de plástico. En el otoño de 2002 está previsto empezar con una Jefatura de Tráfico piloto, para continuar la implantación gradual en el resto de España durante el primer semestre de 2003.

Por lo que respecta a la potenciación de los sistemas de información para tramitación administrativa, se tienen previstas las siguientes actuaciones:

- Migración progresiva de aplicaciones del entorno actual a una arquitectura de sistema en tres niveles: presentación (cliente con navegador web), lógica (servidor de aplicaciones), almacenamiento (gestor de base de datos relacional).
- Fomentar la accesibilidad de los usuarios autorizados a los sistemas sin merma de la seguridad. En este sentido cabe destacar la implantación progresiva de un sistema centralizado de control de acceso basado en un servicio de directorio LDAP (Light Directory Application Protocol).
- Potenciar la red de comunicación de datos, tanto en capacidad de las líneas como en servicios.
- Facilitar la conectividad desde redes públicas de datos con protocolo IP (Infovía Plus) de los usuarios autorizados.
- Promover el uso del correo electrónico para mejorar la comunicación interna, incrementando la capacidad, la cobertura y la seguridad (antivirus centralizado, certificados digitales para firma y cifrado).
- Facilitar la realización de trámites a través de Internet para particulares y profesionales (autoescuelas y gestorías).

- Actualización y mejora del equipamiento de las Jefaturas de Tráfico:
  - Incorporación de nuevos sistemas de gestión de espera y actualización de los ya instalados.
  - Sustitución de los terminales 3270 por clientes ligeros.
  - Actualización de centralitas de teléfono.
  - Incorporación de sistemas de gestión documental.
- Facilitar el análisis de la información relativa a la actividad de las Jefaturas, matriculación de vehículos, expedición de permisos de conducción, procedimiento sancionador, etc., mediante la constitución de un almacén de datos (Data Warehouse).
- Integración de la información de accidentes de tráfico. Durante el año 2002 se espera poner en marcha el nuevo sistema de recogida de información de accidentes (ARENA), que integra en un único formulario electrónico todos los elementos de información necesarios y que actualmente se recogen en varios formularios en papel. La siguiente fase, ARENA II, incidirá en el tratamiento y análisis de la información recogida.

Además, a fin de prestar un buen servicio al administrado, es necesario que los locales de las Jefaturas Provinciales reúnan las condiciones legalmente establecidas de accesibilidad, espacio, etcétera. A tal efecto es necesario llevar a cabo inversiones de mejora y ampliación de las sedes para Jefaturas Provinciales anticuadas o inadecuadas, en función de la evolución de su actividad.

En el año 2003, se prevén diversas actuaciones en locales de Jefaturas Provinciales y de pistas de exámenes, así como la adaptación de los locales para las Jefaturas Locales de Tráfico de Vigo y Santiago de próxima apertura. Asimismo se continuará la construcción de un nuevo edificio para los Servicios Centrales.

Por otra parte, se seguirá con la política de apertura de oficinas locales o urbanas, en aquellas provincias en las que sea prioritario el acercamiento de la Administración al ciudadano en función de la población y/o distancia a la capital de la provincia.

### 3. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

#### OBJETIVOS

#### 1. Mejora de la fluidez y seguridad de la circulación a través de medidas de gestión (Tratamiento de la información y señalización dinámica).

SUBOBJETIVO: 1.1. Gestión y asistencia del tráfico interurbano.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado	Presupuestado	
		2001	2002	2003
1. Centros de Gestión del Tráfico				
– Nuevos	Número	1	(1) 1	5
– En mantenimiento	Número	7	8	13
– Llamadas telefónicas atendidas	Miles	2.554	3.300	2.800
– Kms. Controlados	Número	2.611	2.350	4.390
2. Estaciones de toma de datos				
– Nuevas	Número	238	89	202
– Coste adquisición	Miles euros	4.291	1.605	4.091
– En mantenimiento	Número	2.703	2.927	3.232
3. Cámaras televisión en circuito cerrado				
– Nuevas	Número	131	97	75
– Coste de adquisición	Miles euros	2.362	2.043	1.352
– En mantenimiento	Número	788	987	1.054
4. Paneles de mensaje variable				
– Nuevos	Número	104	160	143
– Coste adquisición	Miles euros	12.501	18.030	17.575
– En mantenimiento	Número	1.017	1.301	1.402
5. Postes de auxilio en carretera				
– Nuevos	Número	260	362	382
– Coste adquisición	Miles euros	3.185	4.351	4.584
– En funcionamiento	Número	6.569	6.903	7.311
– Kms. asistidos	Número	6.438	6.702	7.526
– Llamadas atendidas postes SOS	Número	42.964	51.000	46.000
6. Helicópteros				
– Aparatos adquiridos	Número	5	2	1
– Coste adquisición	Miles euros	4.453	4.628	2.500
– Aparatos en mantenimiento	Número	12	19	(2) 19
– Equipos de apoyo	Número	9	5	12
– Horas de vuelo	Número	5.103	6.500	5.700
– Servicios realizados	Número	3.705	4.500	4.150

(1) Valladolid, proyecto con finalización prevista en 2002.

(2) Se adquieren 2 helicópteros, uno de ellos para reposición.

SUBOBJETIVO: 1.2. Actuaciones específicas en tramos y puntos conflictivos

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2001	Presupuestado	
			2002	2003
8. Actuac. en tramos y puntos conflictivos				
– Actuaciones	Número	19	33	46
– Coste	Miles euros	3.384	10.436	12.621

**2. Mejora de la seguridad vial mediante la vigilancia de la circulación.**

SUBOBJETIVO: 2.1. Vigilancia y disciplina del tráfico.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2001	Presupuestado	
			2002	2003
1. Vehículos vigilancia				
– Vehículos adquiridos	Número	792	565	1.424
– Coste adquisición	Miles euros	17.000	10.704	26.800
– Parque de vehículos	Número	6.444	7.154	7.424
– Kms. recorridos	Miles	152.180	182.850	164.954
– Horas de vigilancia	Miles	8.751	10.785	8.800
– Denuncias formuladas	Miles	1.280	2.264	1.350
2. Etilómetros				
– Etilómetros adquiridos	Número	210	228	552
– Coste adquisición	Miles euros	150	495	560
– Etilómetros mantenidos	Número	3.310	3.511	3.564
– Pruebas realizadas con etilómetros	Miles	1.870	2.377	2.013
3. Cinemómetros				
– Cinemómetros adquiridos	Número	40	14	36
– Coste adquisición	Miles euros	2.810	1.016	2.170
– Cinemómetros mantenidos	Número	342	434	375
– Vehículos controlados por cinemómetro	Miles	13.493	18.954	14.500

**3. Mejora de la formación técnica y educación vial de los usuarios de las vías.**

SUBOBJETIVO: 3.1. Exámenes a los aspirantes a conductores y a solicitantes del título de profesores y directores de autoescuela.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado	Presupuestado	
		2001	2002	2003
1. Exámenes para permiso de conducción.				
– Poblaciones donde pueden realizarse	Número	157	156	159
– Examinadores	Número	569	661	649
– Exámenes teóricos	Miles	1.287	1.430	1.350
– Exámenes maniobras	Miles	137	120	130
– Exámenes circulación	Miles	1.188	1.350	1.150
2. Cursos a examinadores, profesores y de directores autoescuela.				
– Cursos a examinadores	Número	2	2	12
– Alumnos	Número	31	42	342
– Cursos a profesores y directores de autoescuelas.	Número	7	5	4
– Alumnos	Número	1.177	864	720
3. Inspecciones a autoescuelas y centros reconocimiento de conductores.				
– Inspecciones a autoescuelas	Número	3.828	4.000	4.500
– Inspecciones a centros de reconocimiento de conductores	Número	796	1.100	1.000
– Actas negativas autoescuelas/Total actas	%	7	3	3
– Actas negativas centros reconocimiento conductores/Total actas	%	18	15	15
4. Unidades didácticas para examinadores, profesores y directores de autoescuelas.				
– Unidades didácticas	Número	14	7	5
– Ejemplares de tirada	Número	70.500	28.000	59.000

SUBOBJETIVO: 3.2. Fomento de la educación vial de la población.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2001	Presupuestado	
			2002	2003
5. Unidades didácticas de educación vial escolar				
– Unidades	Número	56	55	60
– Ejemplares	Número	2.204.650	820.000	820.000
6. Parques infantiles de Tráfico				
– Unidades móviles	Número	11	10	11
– Colegios usuarios	Número	242	400	375
– Escolares participantes	Número	30.309	60.000	56.000
7. Cursos/seminarios a personal docente				
– Cursos	Número	28	40	40
– Alumnos	Número	1.414	2.300	2.000
8. Publicaciones divulgativas de educación vial para adultos				
– Publicaciones periódicas	Número	9	19	20
– Ejemplares	Número	2.100.000	3.000.000	3.000.000
– Publicaciones no periódicas	Número	43	20	20
– Ejemplares	Número	1.935.000	1.500.000	1.500.000
9. Cursos/seminarios/conferencias a colectivos no escolares				
– Cursos	Número	42	25	26
– Alumnos	Número	3.035	2.000	1.500
10. Campañas de divulgación por medios masivos de comunicación				
– Campañas	Número	5	4	5
– Receptores/población conductora	%	96	99	96

SUBOBJETIVO: 3.3. Actividades de investigación.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2001	Presupuestado	
			2002	2003
11. Proyectos de investigación				
– Proyectos realizados por el propio Organismo	Número	6	6	11
– Proyectos encargados a terceros	Número	11	11	12
– Proyectos en colaboración con otras entidades	Número	3	6	3

#### 4. Racionalización y agilización de la tramitación burocrática.

SUBOBJETIVO 4.1. Gestión de trámites relacionados con vehículos y conductores, incluido el procedimiento sancionador.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2001	Presupuestado	
			2002	2003
1. Gestión de incidencias de vehículos y permisos de conducción				
– Vehículos matriculados	Miles	2.431	1.950	2.500
– Vehículos transferidos	Miles	2.287	2.550	2.290
– Vehículos dados de baja	Miles	1.082	1.000	1.150
– Permisos y licencias conducir expedidos	Miles	874	960	860
– Permisos y licencias conducir revisados	Miles	2.450	2.650	2.500
– Tiempo medio tramitación matriculación	Días	3	2	3
– Tiempo medio tramitación expedientes permiso conducción	Días	3	3	4
– Tiempo medio tramitación revisión permiso conducción	Días	4	3	5
2. Fases del procedimiento sancionador				
– Notificaciones de denuncia	Miles	2.224	2.360	2.350
– Notificaciones resoluciones sancionadoras	Miles	2.325	2.549	2.470
– Recursos resueltos	Miles	277	300	240
– Apremios a recursos en vía ejecutiva	Miles	726	900	780
– Recursos resueltos por letrado	Número	3.957	4.500	3.428