

PROGRAMA 222.B

SEGURIDAD VIAL

1. DESCRIPCIÓN

El Programa 222B, Seguridad Vial, 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 la propia Exposición de Motivos de la referida disposición se hace referencia a 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. Para ello se acentúa la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial.

Por otra parte, la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, que reforma el Real Decreto Legislativo 339/90, actualiza la normativa a los avances de la ciencia y tecnología, e introduce 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.

Respecto al fenómeno del tráfico se hace necesario señalar el incremento constante del parque de automóviles y del censo de conductores, que determinan un flujo circulatorio que crece en el tiempo.

Como indicadores de la importancia del fenómeno del tráfico, baste con señalar los siguientes datos referidos al año 2002:

Parque de vehículos	25.065.732
Censo de conductores	21.967.507
Tráfico en millones de vehículos - Km. (1).....	223.000
Red de carreteras en kms. (1)	163.557

(1) *Datos del Mº de Fomento referidos a 2001, excluye la red de carreteras de las corporaciones locales.*

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.

Corresponde a las Fuerzas de la Guardia Civil, especialmente a su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos dependen específicamente de la Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, 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.

Todo ello justifica adecuadamente la dotación presupuestaria del 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 llevaron 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 (2003) se están llevando a cabo instalaciones de este tipo en el Pirineo Central, Castilla–La Mancha y Levante con objeto de informar a los usuarios sobre el estado de la calzada debido a la meteorología, siendo el número de estas estaciones de 33.

El número de estaciones de toma de datos de tráfico y de datos meteorológicos en servicio a diciembre de 2003 será de 3.668, estando previsto para el año 2004 la instalación de 350 nuevas estaciones, de las que 50 serán para la captación de parámetros meteorológicos.

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 eran de 962. Durante el año 2003 está previsto la instalación de 102 nuevas cámaras de TVCC, y para el año 2004 se tiene previsto la instalación de 185 cámaras más.

La información recogida en la vía es enviada en tiempo real 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 y cortes de circulación).

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 y teléfono.

El número de paneles de mensaje variable en servicio a diciembre de 2003 será de 1.450. En el año 2004 y en ejercicios siguientes se continuará con la política de instalaciones para la gestión del tráfico en la red de gran capacidad del Estado. Para ello, se tiene previsto instalar 160 paneles de mensaje variable.

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>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>
Paneles de mensaje variable	1.396	1.450	1.610
Cámaras de TVCC	962	1.064	1.249
Estaciones de toma de datos	3.341	3.668	4.018
Kms. gestionados	3.282	4.390	5.560

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 2002	38.667
Año 2003	46.000
Año 2004	50.000

La red de autovías cubierta con postes de auxilio en diciembre de 2003 será de 7.200 kms. con 7.443 postes de auxilio en servicio. En el año 2004, 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. Durante el ejercicio de 2004 está previsto la instalación de 438 postes de auxilio que elevarán a 7.600 kms. de autovía con este tipo de servicio.

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. En febrero de 2003 entró 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 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 está prevista la instalación de centros locales de gestión en Polanco (Cantabria) y en Albacete. Durante el último trimestre de 2003 se iniciarán las instalaciones de los Centros Locales de Gestión de tráfico de Burgos, Bailén y Tordesillas, finalizándose en el primer trimestre de 2004. A su vez, en el año 2004 se iniciaran las instalaciones de los Centros Locales de Gestión de Tráfico de Murcia, Alicante, Palma de Mallorca, Almería y Ocaña.

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 kms. 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 dieciocho normas UNE y están en proceso de información pública otras cinco normas. Además tiene la vicepresidencia del Comité CTN.159 Telemática aplicable al transporte y tráfico por carretera.

Dentro de la AIPCR española, la Dirección General de Tráfico ostenta la Presidencia del Comité Técnico de Sistemas Inteligentes de Transporte, dicho Comité tiene como objetivo la celebración del Congreso Nacional de Sistemas Inteligentes de Transporte en el mes de mayo de 2004 en Zamora.

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 300.000 € por Diputación y año. Estos convenios se han hecho extensivos en el año 2002 a las Diputaciones Provinciales de Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha y Valencia. En el 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 34 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.

Para el año 2004, se continuará con la ejecución de los Convenios suscritos con 19 Diputaciones Provinciales y 7 Cabildos Insulares, ya que se habrán cumplido con los Convenios firmados en el año 2001 con las Diputaciones Provinciales de Galicia, Extremadura y Castilla-León.

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.

Se pretende, en el ejercicio 2004 aumentar los efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta 9.000.

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.

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 existentes. 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 2004 se pretende adquirir nuevos equipos con 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 2004.

Con el desarrollo de las nuevas tecnologías se adquirieron, para dotar a las patrullas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, 144 equipos portátiles para la automatización de las denuncias, con los que efectuar una prueba piloto en los Subsectores de Valladolid y Toledo en el año 2002.

Para llevar a cabo este proceso de automatización de denuncias está previsto adquirir 252 equipos durante el año 2003, de forma que al final del año 2006 todas las patrullas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil dispongan de un terminal. Para ello, la previsión de adquisición de equipos portátiles para la automatización de denuncias es la siguiente:

<i>Año</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>
Unidades	868	868	867

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.

Además, las patrullas de helicópteros encuadradas en aquellas provincias que cuentan con un Centro de Gestión de tráfico cumple la misión fundamental de la vigilancia de la circulación y del estado del tráfico, estableciendo una continua conexión en vuelo con los Centros de Gestión tanto de voz como de video y con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Como quiera que cuatro de estos aparatos ya tienen 12 años se va a proceder a su renovación en cuatro anualidades, comenzando en el segundo semestre del año 2003 y finalizando en el primer semestre de 2006.

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 plan de sistemas de información de la Dirección General de Tráfico se vertebra en dos líneas principales de actuación:

- 1.- Potenciar la infraestructura tecnológica (equipamiento físico y lógico) que sustenta la tramitación administrativa.
- 2.- Impulsar la puesta en marcha de servicios telemáticos (Administración Electrónica).

En la actualidad, el Centro de Proceso de Datos mantiene los sistemas de información que facilitan la tramitación en las Jefaturas de Tráfico de los expedientes relativos a vehículos, conductores y procedimiento sancionador. Además de esos tres pilares básicos de la actividad administrativa, residen en el Centro de Proceso de Datos las aplicaciones de accidentes, nóminas y gestión económica, así como los equipos que facilitan los servicios de la Intranet de la Dirección General de Tráfico (Trafinet, servidor de correo electrónico y @dgt.es), servidor de información web www.trafico.es, servidor de aplicaciones, directorio LDAP, infraestructura PKI, servidores DNS, cortafuegos, proxy, servidor radius, etc.).

La plataforma tecnológica se basa en un sistema centralizado, en el que residen tanto los datos como las aplicaciones, a las que se accede desde las Jefaturas de Tráfico mediante una red de comunicaciones de área extensa que enlaza las redes de área local en las Jefaturas. Este entorno *host* propietario está siendo gradualmente sustituido por sistemas abiertos con una arquitectura en tres niveles (presentación, lógica y datos).

Durante el ejercicio 2004, está previsto la puesta en marcha de un nuevo sistema de información para el procedimiento sancionador, incorporando la tecnología actual de tratamiento y gestión documental, control del flujo de procesos (workflow) y abriendo la posibilidad de la puesta en marcha de servicios telemáticos para los ciudadanos (pago telemático de sanciones, consulta de la situación procesal de expedientes, notificación telemática, presentación de alegaciones y recursos). El desarrollo, puesta en marcha y actualización del sistema por periodo de dos años se ha sacado a concurso público, estando prevista la firma del contrato para finales de julio de 2003. Durante el ejercicio 2004 se contratará el suministro del equipamiento físico necesario para la puesta en marcha de la nueva aplicación. Este sistema constituye el primer paso en la actualización del sistema de información actual basado en una arquitectura propietaria a sistemas abiertos.

Por lo que respecta a la puesta en marcha de servicios telemáticos, la estrategia se centra en impulsar la presencia en Internet de la Dirección General de Tráfico:

- Ofreciendo información general sobre el estado de las carreteras, educación y seguridad vial, tramitación administrativa y estadísticas.
- Facilitando servicios de tramitación electrónica. En una primera etapa se está abordando la comunicación telemática con gestorías, centros de reconocimiento de conductores y autoescuelas. Posteriormente, y en la medida en la que avance el proyecto del DNI electrónico se facilitará la realización de trámites por Internet por los ciudadanos. La posibilidad de realizar trámites por Internet requiere un profundo análisis de los procedimientos actuales, cambios normativos y la disponibilidad de documentos y acreditaciones electrónicas expedidos por otras administraciones o entidades.

En este contexto se encuentra en marcha un proceso de licitación pública para contratar mediante concurso público abierto la actualización del servidor de información de Internet y la explotación del servicio por periodo de dos años. La contratación incluye:

- Suministro de software de apoyo para facilitar la publicación y actualización de contenidos.
- Incorporación de los contenidos iniciales incluidos en el pliego.

- Servicio de soporte para colaborar en la publicación de nuevos contenidos, auditar la utilización de las páginas web y comprobar la validez y consistencia de los contenidos publicados.

- Alojamiento del servicio de Internet en un Centro de proceso de datos con las líneas de comunicación y las medidas de seguridad adecuadas para este tipo de servicio.

El proyecto con más repercusión pública que se abordará durante el ejercicio 2004 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 2003, una vez se haya adaptado la normativa y se cuente con los créditos presupuestarios necesarios, está previsto empezar con una Jefatura de Tráfico piloto, para continuar la implantación gradual en el resto de España durante el primer semestre de 2004.

Por lo que respecta a la potenciación de la infraestructura tecnológica para tramitación administrativa, se tienen previstas las siguientes actuaciones:

- 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, integrada en la Intranet Administrativa.

- Promover el uso del correo electrónico y la Intranet (www.trafico.es) para mejorar la comunicación interna, incrementando la capacidad, la cobertura y la seguridad.

- Actualización y mejora del equipamiento de las Jefaturas de Tráfico.

- Facilitar el análisis de la información relativa a la actividad de las Jefaturas, mediante la tecnología de *datawarehouse*. Durante el segundo semestre de 2003, está previsto incorporar información de exámenes para obtención de permisos y licencias de conducción, procedimiento sancionador y accidentes. Posteriormente de forma progresiva se incorporarán datos de matriculación de vehículos, permisos de conducción, etc.

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 2004, se prevén diversas actuaciones en locales de Jefaturas Provinciales y de pistas de exámenes, así como la apertura de las Jefaturas Locales de Tráfico de Vigo y Santiago. Asimismo se continuará la construcción de un nuevo edificio para ampliación de los Servicios Centrales.

Por otra parte, se estudiará la 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	
		2002	2003	2004
1. Centros de Gestión del Tráfico				
– Nuevos	Número	1	(1) 5	3
– En mantenimiento	Número	8	13	13
– Llamadas telefónicas atendidas	Miles	1.935	2.800	2.500
– Kms. Controlados	Número	3.282	4.390	5.560
2. Estaciones de toma de datos				
– Nuevas	Número	638	202	350
– Coste adquisición	Miles euros	11.466	4.091	15.663
– En mantenimiento	Número	3.341	3.232	4.018
3. Cámaras televisión en circuito cerrado.				
– Nuevas	Número	174	75	185
– Coste de adquisición	Miles euros	3.137	1.352	4.075
– En mantenimiento	Número	962	1.054	1.249
4. Paneles de mensaje variable				
– Nuevos	Número	379	143	160
– Coste adquisición	Miles euros	45.555	17.575	26.889
– En mantenimiento	Número	1.396	1.402	1.610

(1) Se prevé inaugurar los subcentros de Bailén y de Tordesillas en 2003.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2002	Presupuestado	
			2003	2004
5. Postes de auxilio en carretera				
– Nuevos	Número	452	382	438
– Coste adquisición	Miles euros	5.424	4.584	5.098
– En funcionamiento	Número	7.021	7.311	7.881
– Kms.asistidos	Número	6.821	7.526	7.600
– Llamadas atendidas postes SOS	Número	38.667	46.000	50.000
6. Helicópteros				
– Aparatos adquiridos	Número	1	1	2
– Coste adquisición	Miles euros	2.023	2.500	4.400
– Aparatos en mantenimiento	Número	18	19	(2) 19
– Equipos de apoyo	Número	10	12	13
– Horas de vuelo	Número	5.451	5.700	5.700
– Servicios realizados	Número	4.081	4.150	4.250

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

SUBOBJETIVO: 1.2. Actuaciones específicas en tramos y puntos conflictivos

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2002	Presupuestado	
			2003	2004
8. Actuac. en tramos y puntos conflictivos				
– Actuaciones	Número	54	46	34
– Coste	Miles euros	11.792	12.621	9.300

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

SUBOBJETIVO: 2.1. Vigilancia y disciplina del tráfico.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2002	Presupuestado	
			2003	2004
1. Vehículos vigilancia				
– Vehículos adquiridos	Número	1.081	1.424	634
– Coste adquisición	Miles euros	16.000	26.800	22.220
– Parque de vehículos	Número	6.927	7.424	7.580
– Kms. recorridos	Miles	150.992	164.954	171.040
– Horas de vigilancia	Miles	8.908	8.800	10.091
– Denuncias formuladas	Miles	2.131	1.350	2.349

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2002	Presupuestado	
			2003	2004
2. Etilómetros				
– Etilómetros adquiridos	Número	477	552	353
– Coste adquisición	Miles euros	1.000	560	621
– Etilómetros mantenidos	Número	3.671	3.564	3.889
– Pruebas realizadas con etilómetros	Miles	1.909	2.013	2.139
3. Cinemómetros				
– Cinemómetros adquiridos	Número	23	36	2
– Coste adquisición	Miles euros	1.000	2.170	210
– Cinemómetros mantenidos	Número	382	375	383
– Vehículos controlados por cinemómetro	Miles	13.347	14.500	13.816

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 2002	Presupuestado	
			2003	2004
1. Exámenes para permiso de conducción.				
– Poblaciones donde pueden realizarse	Número	158	159	158
– Examinadores	Número	599	649	649
– Exámenes teóricos	Miles	1.394	1.350	1.350
– Exámenes maniobras	Miles	163	130	130
– Exámenes circulación	Miles	1.291	1.150	1.200
2. Cursos a examinadores, profesores y de directores autoescuela.				
– Cursos a examinadores	Número	5	12	2
– Alumnos	Número	89	342	42
– Cursos a profesores y directores de autoescuelas.	Número	7	4	4
– Alumnos	Número	1.184	720	660
3. Inspecciones a autoescuelas y centros reconocimiento de conductores.				
– Inspecciones a autoescuelas	Número	4.099	4.500	4.000
– Inspecciones a centros de reconocimiento de conductores	Número	759	1.000	800
– Actas negativas autoescuelas/Total actas	%	8,56	3	3
– Actas negativas centros reconocimiento conductores/Total actas	%	21,87	15	15

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado	Presupuestado	
		2002	2003	2004
4. Unidades didácticas para examinadores, profesores y directores de autoescuelas.				
– Unidades didácticas	Número	7	5	13
– Ejemplares de tirada	Número	31.000	59.000	116.000

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

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado	Presupuestado	
		2002	2003	2004
5. Unidades didácticas de educación vial escolar.				
– Unidades	Número	54	60	60
– Ejemplares	Número	846.000	820.000	850.000
6. Parques infantiles de Tráfico				
– Unidades móviles	Número	11	11	11
– Colegios usuarios	Número	208	375	400
– Escolares participantes	Número	36.451	56.000	60.000
7. Cursos /seminarios a personal docente				
– Cursos	Número	43	40	45
– Alumnos	Número	1.193	2.000	2.200
8. Publicaciones divulgativas de educación vial para adultos				
– Publicaciones periódicas	Número	9	20	12
– Ejemplares	Número	2.100.000	3.000.000	2.500.000
– Publicaciones no periódicas	Número	37	20	25
– Ejemplares	Número	1.015.000	1.500.000	1.600.000
9. Cursos/seminarios/conferencias a colectivos no escolares				
– Cursos	Número	31	26	25
– Alumnos	Número	1.817	1.500	1.500
10. Campañas de divulgación por medios masivos de comunicación				
– Campañas	Número	5	5	5
– Receptores/población conductora	%	99	96	95

SUBOBJETIVO: 3.3. Actividades de investigación.

INDICADORES	MAGNITUD	Realizado 2002	Presupuestado	
			2003	2004
11. Proyectos de investigación				
– Proyectos realizados por el propio Organismo	Número	12	11	11
– Proyectos encargados a terceros	Número	13	12	16
– Proyectos en colaboración con otras entidades	Número	4	3	1

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 2002	Presupuestado	
			2003	2004
1. Gestión de incidencias de vehículos y permisos de conducción				
– Vehículos matriculados	Miles	1.769	2.500	1.785
– Vehículos transferidos	Miles	2.382	2.290	2.400
– Vehículos dados de baja	Miles	1.040	1.150	1.060
– Permisos y licencias conducir expedidos	Miles	950	860	960
– Permisos y licencias conducir revisados	Miles	2.748	2.500	2.755
2. Fases del procedimiento sancionador				
– Notificaciones de denuncia	Miles	2.156	2.350	2.200
– Notificaciones resoluciones sancionadoras	Miles	1.995	2.470	2.000
– Recursos resueltos	Miles	205	240	145
– Expedientes enviados a recaudación ejecutiva	Miles	859	780	730
– Recursos resueltos por letrado	Número	3.660	3.428	3.152