

INFORME 4/2016

PROGRAMA 222,
TRÁFICO Y
SEGURIDAD VIAL
EJERCICIO 2012

INFORME 4/2016

**PROGRAMA 222,
TRÁFICO Y
SEGURIDAD VIAL
EJERCICIO 2012**

Edición: agosto de 2016

Documento electrónico etiquetado para personas con discapacidad visual

Páginas en blanco insertadas para facilitar la impresión a doble cara

Autor y editor:

Sindicatura de Cuentas de Cataluña
Av. Litoral, 12-14
08005 Barcelona
Tel. +34 93 270 11 61
Fax +34 93 270 15 70
sindicatura@sindicatura.cat
www.sindicatura.cat

Publicación sujeta a depósito legal de acuerdo con lo previsto en el Real decreto 635/2015, de 10 de julio

MANEL RODRÍGUEZ TIÓ, secretario general de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña,

CERTIFICADO:

Que en Barcelona, el día 8 de marzo de 2016, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del síndico mayor, I. Sr. D. Jaume Amat Reyero, con la asistencia de los síndicos Sr. D. Andreu Morillas Antolín, Sr. D. Jordi Pons Novell, H. Sr. D. Joan-Ignasi Puigdollers Noblom, Sra. D^a Maria Àngels Servat Pàmies, Sra. D^a Emma Balseiro Carreiras y Sr. D. Miquel Salazar Canalda, actuando como secretario el secretario general de la Sindicatura, Sr. D. Manel Rodríguez Tió, y como ponente la síndica Sra. D^a Emma Balseiro Carreiras, previa deliberación se acuerda aprobar el informe 4/2016, relativo al Programa 222, Tráfico y seguridad vial, ejercicio 2012.

Y, para que así conste y surta los efectos que correspondan, firmo este certificado, con el visto bueno del síndico mayor.

Barcelona, 22 de marzo de 2016

[Firma]

Vº Bº
El síndico mayor

[Firma]

Jaume Amat Reyero

ÍNDICE

ABREVIACIONES.....	8
1. INTRODUCCIÓN.....	9
1.1. INFORME	9
1.1.1. Objeto y alcance	9
1.1.2. Metodología	9
1.2. PROGRAMA	10
1.3. PRINCIPALES DATOS DE SEGURIDAD VIAL EN CATALUÑA	13
2. FISCALIZACIÓN REALIZADA	18
2.1. MEMORIA Y OBJETIVOS OE6.5 Y OE6.6 DEL PROGRAMA	19
2.1.1. Memoria	19
2.1.2. Consecución de los objetivos OE6.5 y OE6.6 del programa presupuestario	20
2.2. PRESUPUESTO DE GASTOS DEL PROGRAMA.....	24
2.2.1. Liquidación del presupuesto de gastos del programa.....	24
2.2.2. Contratación de gastos del programa.....	29
3. CONCLUSIONES	29
3.1. OBSERVACIONES.....	30
3.2. RECOMENDACIONES	31
4. ANEXOS.....	32
4.1. MEMORIA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO 222.....	32
4.2. MUESTRA SELECCIONADA DE CONTRATOS	34
5. TRÁMITE DE ALEGACIONES.....	35
5.1. ALEGACIONES RECIBIDAS	35
5.2. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES	38

ABREVIACIONES

I+D+i	Investigación, desarrollo e innovación
M€	Millones de euros
PSV	Plan de seguridad vial
SCT	Servicio Catalán de Tráfico

1. INTRODUCCIÓN

1.1. INFORME

1.1.1. Objeto y alcance

La Sindicatura de Cuentas como órgano fiscalizador del sector público de Cataluña, de acuerdo con la normativa vigente y en cumplimiento de su Programa anual de actividades, emite este informe de fiscalización relativo a los siguientes objetivos estratégicos: Dedicar a la seguridad vial los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico (OE6.5) y Potenciar la investigación y el desarrollo (OE6.6), incluidos en el Programa 222, Tráfico y seguridad vial, gestionado por el Servicio Catalán de Tráfico (SCT) correspondiente al ejercicio 2012.

Los objetivos de este informe son los siguientes:

- Analizar la Memoria del Programa presupuestario 222, Tráfico y seguridad vial, en lo que concierne a los objetivos estratégicos OE6.5 y OE6.6, y verificar si estos se han alcanzado.
- Verificar que los gastos del programa vinculados a los objetivos OE6.5 y OE6.6 se han ejecutado conformemente con la normativa de aplicación.

El ámbito temporal de la fiscalización ha sido el ejercicio 2012, aunque, cuando se ha considerado necesario para completar el trabajo, se ha ampliado a periodos anteriores y posteriores.

Las conclusiones del informe incluyen las observaciones más significativas, los incumplimientos normativos detectados y las recomendaciones sobre las mejoras en la gestión de las actividades desarrolladas por el SCT en algunos de los aspectos que se han puesto de manifiesto durante la realización del trabajo.

1.1.2. Metodología

El trabajo de fiscalización se ha llevado a cabo de acuerdo con los principios y normas internacionales de fiscalización del sector público generalmente aceptados y ha incluido todas aquellas pruebas, de cumplimiento y sustantivas, que se han considerado necesarias para obtener evidencias suficientes y adecuadas para poder expresar las conclusiones que se exponen en el informe.

En el ejercicio fiscalizado el SCT no dispone de un sistema de contabilidad analítica amplio, ni de los datos necesarios para poder evaluar la eficiencia y la economía en su gestión.

1.2. PROGRAMA

El modelo de planificación y presupuestación estratégica de la Generalidad está integrado por tres elementos –el Plan de Gobierno, los planes departamentales y los programas presupuestarios–, cuyo nexo de unión son los objetivos estratégicos. A continuación se describen las interrelaciones existentes en este modelo respecto al objeto de este informe.

El Plan de Gobierno 2011-2014 vigente en el ejercicio 2012 incluía dentro del ámbito de seguridad el objetivo de reducir la siniestralidad vial, y se preveían, entre otras, las siguientes acciones:

- Invertir la recaudación de multas y sanciones de tráfico en medidas destinadas a mejorar la seguridad vial, la prevención de accidentes y la ayuda a las víctimas.
- Destinar durante toda la legislatura un 5% del presupuesto del SCT a investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) en materia de seguridad vial.

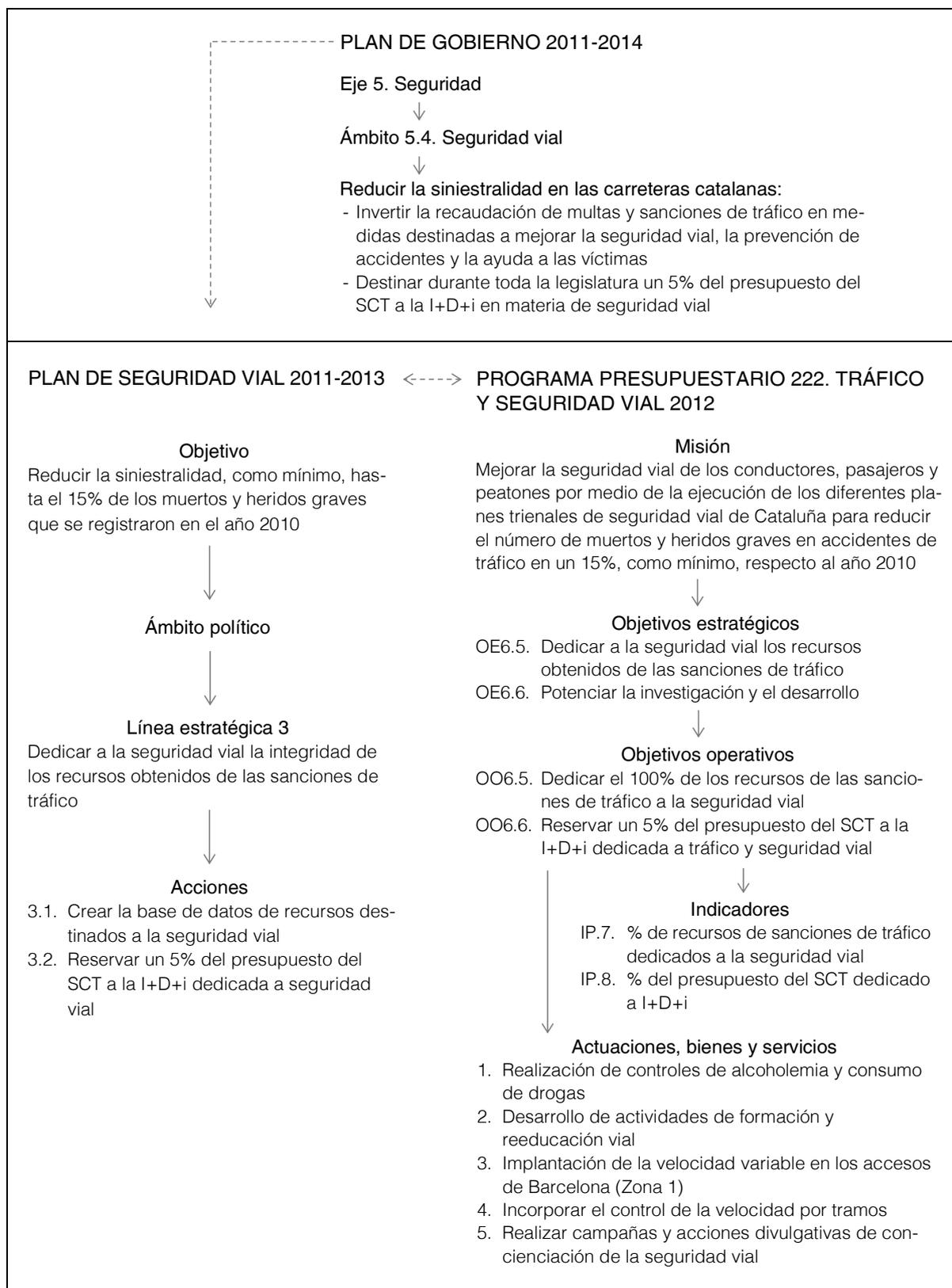
El Acuerdo de Gobierno de 7 de junio de 2011 aprobó el Plan de seguridad vial 2011-2013 (PSV), que preveía cinco ámbitos de actuación, veintiocho líneas estratégicas y sesenta y ocho acciones a desarrollar. En el cuadro 1 se muestran las vinculaciones existentes entre el PSV y los dos objetivos fiscalizados del Programa 222.

La Ley 1/2012, de 22 de febrero, aprobó los presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2012, de los cuales formaba parte el Programa 222, Tráfico y seguridad vial, incluido dentro del presupuesto para programas de la Generalidad de Cataluña en el Área de gasto 2, Servicios públicos generales, y la Política 22, Seguridad y protección civil.

Este programa disponía de un presupuesto inicial de 91,75 M€. El presupuesto finalmente ejecutado fue de 107,36 M€. Fue gestionado por el SCT e incluía, entre otros, los siguientes dos objetivos estratégicos que han sido objeto de fiscalización, tal como se menciona en el apartado 1.1.1:

- Dedicar a la seguridad vial los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico (OE6.5).
- Potenciar la investigación y el desarrollo (OE6.6).

Cuadro 1. Los objetivos estratégicos OE6.5 y OE6.6 en el modelo corporativo de planificación estratégica y presupuestación de la Generalidad



Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Gobierno, del Plan de seguridad vial y de la Memoria del programa vigentes en el ejercicio 2012.

Gestor del programa

El SCT fue creado mediante la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, como organismo autónomo de carácter administrativo de la Generalidad de Cataluña. En el ejercicio 2012 estaba adscrito al Departamento de Interior.

De acuerdo con el artículo 2.2 de la Ley 14/1997, el SCT desempeña, conjuntamente con el Departamento de Interior, las siguientes funciones:

- Gestionar y controlar el tráfico en vías interurbanas, y en travesías o en vías urbanas que afecten a la circulación interurbana, si hay un acuerdo previo con la autoridad local correspondiente, sin perjuicio de las competencias de los municipios en esta materia.
- Adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad y la fluidez en el tráfico de las carreteras.

Por otra parte, el artículo 2.3 de la Ley 14/1997 enumera como funciones específicas del SCT, entre otras, las siguientes:

- Instruir y resolver los expedientes sancionadores que se incoen por infracciones cometidas contra la normativa de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, objeto de transferencia.
- Promover la educación vial, en especial la de los niños, en colaboración con instituciones públicas y entidades privadas, si procede, y ejecutar programas de sensibilización ciudadana sobre seguridad vial.
- Desarrollar proyectos y estudios sobre investigación de accidentes.
- Elaborar y difundir estadísticas sobre el tráfico y hacer su seguimiento y tratamiento de acuerdo con las competencias del Instituto de Estadística de Cataluña.
- Informar a los usuarios sobre el tráfico en las vías públicas.
- Impulsar la elaboración, cada tres años, del PSV y los programas incluidos en este Plan, en el marco de la Comisión Interdepartamental, que deben ser sometidos a informe de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial, aprobados por el Gobierno y enviados al Parlamento de Cataluña.
- Planificar, dirigir y coordinar las actuaciones para la mejora de la seguridad vial en los accesos a las vías urbanas y los grandes núcleos de población, y en tramos y puntos

peligrosos y de alta intensidad de tráfico, directamente, en coordinación con los otros departamentos de la Generalidad o, si procede, con la Administración del Estado.

- Elaborar el anteproyecto del presupuesto de ingresos y gastos del Servicio.
- Elaborar estudios e investigaciones sobre aptitudes, habilidades y comportamientos de conductores y peatones.

El SCT se estructura de la siguiente manera:

- La Presidencia
- La Dirección
- La Subdirección General de Servicios
- La Subdirección General de Tráfico
- La Oficina del Plan Catalán de Seguridad Vial

La Presidencia corresponde a la persona titular del Departamento de Interior. En el ejercicio 2012 el SCT era presidido por Felip Puig Godes.

En el ejercicio 2012 el director del SCT era Joan Aregio Navarro.

El SCT, como organismo autónomo administrativo, está sometido a la fiscalización previa por parte de un interventor delegado de la Intervención General de la Generalidad de Cataluña.

1.3. PRINCIPALES DATOS DE SEGURIDAD VIAL EN CATALUÑA

A continuación se presentan algunos de los principales datos de accidentalidad vial en Cataluña en el ejercicio fiscalizado, y su evolución en los últimos dos ejercicios. Un primer bloque de datos incluye la evolución del número de accidentes de tráfico y del de víctimas mortales en el periodo analizado. En un segundo bloque se analiza la tipología de los accidentes de tráfico (tipo de vía y medio de transporte implicado en el accidente), el perfil de la víctima (sexo y edad) y los principales factores de riesgo en los accidentes de tráfico. En el último bloque se analiza el uso de los elementos de seguridad pasiva y los accidentes laborales de tráfico.

Accidentes de tráfico con víctimas

En el ejercicio 2012 se registró un total de 23.368 accidentes de tráfico con víctimas, cifra que representa un incremento del 2,6% respecto al ejercicio anterior, y una reducción acumulada del 3,2% en comparación con el año 2010. El número de accidentes mortales, que representó el 1,0% de los accidentes con víctimas, disminuyó un 19,8% respecto a los dos ejercicios precedentes.

Cuadro 2. Evolución del número de accidentes de tráfico en Cataluña en el periodo 2010-2012

Concepto	2010	2011	2012	Variación 2011-2012 (%)	Variación 2010-2012 (%)
Accidentes con víctimas	24.132	22.775	23.368	2,6	(3,2)
Accidentes con muertos y heridos graves	1.984	1.868	1.950	4,4	(1,7)
Porcentaje de accidentes con muertos y heridos graves	8,2	8,2	8,3	n/a	n/a
Accidentes mortales	303	247	243	(1,6)	(19,8)
Porcentaje de accidentes mortales	1,3	1,1	1,0	n/a	n/a

Fuente: Instituto de Estadística de Cataluña.

n/a: No aplicable.

Víctimas mortales

El índice de mortalidad como consecuencia de accidentes de tráfico ha experimentado un descenso entre los años 2010 y 2012. Así, en el ejercicio 2012 el número de víctimas mortales a 24 horas¹ (274 personas) y a 30 días² (336 personas) se redujo un 2,1% y un 4,5%, respectivamente, respecto al ejercicio anterior. No obstante, el aumento de heridos graves a 30 días (6,9%) supuso un aumento del 5,0% del número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico.

Cuadro 3. Evolución del número de víctimas en accidentes de tráfico en Cataluña en el periodo 2010-2012

Concepto	2010	2011	2012	Variación 2011-2012 (%)	Variación 2010-2012 (%)
Muertos a 24 horas	339	280	274	(2,1)	(19,2)
Muertos a 30 días	381	352	336	(4,5)	(11,8)
Heridos graves a 30 días	1.965	1.794	1.918	6,9	(2,4)
Total muertos y heridos graves	2.346	2.146	2.254	5,0	(3,9)
Heridos leves	30.322	28.626	29.650	3,6	(2,2)
Total víctimas	32.668	30.772	31.904	3,7	(2,3)

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos publicados por el Instituto de Estadística de Cataluña y el Servicio Catalán de Tráfico.

Siniestralidad en la red urbana e interurbana

En el ejercicio 2012, el 69,1% de los accidentes con víctimas se localizó en la red urbana y el 30,9%, en la red interurbana. Asimismo, el 65,3% de las víctimas se registraron en zonas

1. El número de muertos a 24 horas incluye a toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, muere en el momento del accidente o dentro de las 24 horas siguientes.

2. El número de muertos a 30 días incluye a toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, muere en el momento del accidente o dentro de los 30 días siguientes.

urbanas, con 19.745 heridos leves y 1.077 muertos y heridos graves. Hay que destacar que el 68,7% de los accidentes mortales y el 70,8% de las víctimas mortales se concentran en la red interurbana. Así, la red interurbana presenta un índice de accidentes mortales mucho más elevado que la red urbana (un 2,3% frente al 0,5%).

Cuadro 4. Siniestralidad en la red vial urbana e interurbana en el ejercicio 2012

Concepto	Total	Zona urbana	Zona urbana (% sobre total)	Zona interurbana	Zona interurbana (% sobre total)
Accidentes					
Accidentes con víctimas	23.368	16.144	69,1	7.224	30,9
Accidentes mortales	243	76	31,3	167	68,7
Porcentaje de accidentes mortales	1,0	0,5	n/a	2,3	n/a
Víctimas					
Muertos a 24 horas	274	80	29,2	194	70,8
Heridos graves	1.980	997	50,4	983	49,6
Total muertos y heridos graves	2.254	1.077	47,8	1.177	52,2
Heridos leves	29.650	19.745	66,6	9.905	33,4
Total víctimas	31.904	20.822	65,3	11.082	34,7

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico.

n/a: No aplicable.

En cuanto a la siniestralidad registrada en la red interurbana por tipo de vía, hay que destacar que el mayor número de víctimas se localizó en la red básica (el 30,3% de las víctimas mortales y heridas graves en el ejercicio 2012) y en la red local (el 29,8%). En cambio, las autopistas y las autovías fueron las vías con menos víctimas, si bien presentaron un incremento significativo del número de víctimas respecto al ejercicio anterior (del 136,9% y del 43,8%, respectivamente).

Cuadro 5. Evolución del número de muertos y heridos graves en zona interurbana por tipo de vía en el periodo 2010-2012

Tipo de vía	2010	2011	2012	Variación 2011-2012 (%)	Variación 2010-2012 (%)
Red básica	410	344	357	3,8	(12,9)
Red local	478	389	351	(9,8)	(26,6)
Red comarcal	190	170	187	10,0	(1,6)
Autovía	73	65	154	136,9	111,0
Autopista	127	89	128	43,8	0,8
Total	1.278	1.057	1.177	11,4	(7,9)

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012.

Perfil de las víctimas

En el ejercicio 2012, el 69,9% de las víctimas mortales y heridas graves fueron hombres (1.575) y el 30,1%, mujeres (678), con un incremento significativo de la siniestralidad femenina en relación con el ejercicio 2011 (11,3%).

Cuadro 6. Evolución del número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico por sexo en el periodo 2010-2012

Sexo	2010	2011	2012	Variación 2011-2012 (%)	Variación 2010-2012 (%)
Mujer	702	609	678	11,3	(3,4)
Hombre	1.640	1.536	1.575	2,5	(4,0)
No conocido	4	1	1	-	(75,0)
Total	2.346	2.146	2.254	5,0	(3,9)

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña de los años 2010, 2011 y 2012.

Por edades, el 46% de las víctimas mortales y heridas graves eran personas adultas (entre 35 y 64 años); el 34,9%, personas jóvenes (hasta 34 años) y el 17,7%, personas mayores (más de 64 años). En relación con el ejercicio anterior, únicamente la siniestralidad de los jóvenes presentó un descenso, de un 3,2%, mientras que en el resto de los tramos de edad aumentó.

Cuadro 7. Evolución del número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico por intervalo de edad en el periodo 2010-2012

Edad	2010	2011	2012	Variación 2011-2012 (%)	Variación 2010-2012 (%)
Jóvenes (0-34)	939	813	787	(3,2)	(16,2)
Adultos (35-64)	986	941	1.037	10,2	5,2
Personas mayores (>64)	386	364	399	9,6	3,4
Edad no conocida	35	28	31	10,7	(11,4)
Total	2.346	2.146	2.254	5,0	(3,9)

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña de los años 2010, 2011 y 2012.

Medio de locomoción

En el ejercicio 2012, el 37,5% de las víctimas mortales y heridas graves fueron a consecuencia de accidentes de vehículos a motor de dos ruedas, y el 33,2%, de vehículos ligeros. Asimismo, hay que destacar que el 19,5% de las víctimas eran peatones. El siguiente cuadro recoge los datos de muertos y heridos graves por medio de locomoción implicado y por tipo de zona en la que sucedió el accidente.

Cuadro 8. Muertos y heridos graves en accidentes de tráfico en Cataluña por tipo de vehículo y zona en el ejercicio 2012

Tipo de vehículo	Zona urbana	Zona interurbana	Total	Zona urbana (%)	Zona interurbana (%)	Total (%)
Vehículos motor de dos ruedas	491	355	846	45,6	30,2	37,5
Vehículos ligeros	107	641	748	9,9	54,5	33,2
Vehículos pesados	11	44	55	1,0	3,7	2,4
Bicicletas	63	62	125	5,8	5,3	5,5
Otros vehículos	17	24	41	1,6	2,0	1,8
Peatones	388	51	439	36,0	4,3	19,5
Total	1.077	1.177	2.254	100,0	100,0	100,0

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012.

Factores de riesgo

En el ejercicio 2012, el principal factor causante de los accidentes de tráfico fue la infracción de las normas de circulación (el 35,9% de los casos), seguido por errores de los conductores (el 20%), distracciones (el 12,5%), velocidades inadecuadas (el 7,1%) y otros factores (el 8,9%). Asimismo, hay que destacar que en el 15,6% de los casos no se identificó ningún factor concreto que los causara.

Cuadro 9. Factores concurrentes en los accidentes de tráfico en Cataluña en el ejercicio 2012

Factor	Zona urbana	Zona interurbana	Total	Zona urbana (%)	Zona interurbana (%)	Total (%)
Infracción de una norma de circulación	9.597	1.898	11.495	41,8	21,0	35,9
Error del conductor	5.190	1.206	6.396	22,6	13,3	20,0
Ningún factor (sin opinión)	2.607	2.391	4.998	11,4	26,4	15,6
Distracción	2.343	1.662	4.005	10,2	18,4	12,5
Velocidad inadecuada	1.499	761	2.260	6,5	8,4	7,1
Estado o condición de la vía	423	293	716	1,8	3,2	2,2
Alcohol o drogas	345	319	664	1,5	3,5	2,1
Mal estado del vehículo	535	104	639	2,3	1,1	2,0
Otros factores	289	175	464	1,3	1,9	1,4
Mal tiempo	107	126	233	0,5	1,4	0,7
Enfermedad, cansancio o sueño	12	114	126	0,1	1,3	0,4
Tramo en obras	2	5	7	0,0	0,1	0,0
Total	22.949	9.054	32.003	100,0	100,0	100,0

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012.

Elementos de seguridad pasiva

En cuanto al uso de los accesorios de seguridad pasiva, hay que destacar que se registró una ligera disminución en el uso del casco en la red urbana, ya que se pasó del 96,2% en el ejercicio 2010 al 95,8% en el ejercicio 2011 y al 95,2% en el ejercicio 2012.

En relación con el uso del cinturón y de los sistemas de retención infantil, se observa una evolución favorable desde el ejercicio 2010, que en el ejercicio 2012 alcanzó un porcentaje de uso del 96,9% en la red urbana y del 98,5% en la interurbana.

Accidentes laborales de tráfico

En el ejercicio 2012, el 59,1% del total de los accidentes laborales mortales registrados en Cataluña fueron accidentes de tráfico. En concreto, se registraron 10.592 accidentes, de los cuales 8.150 (el 76,9%) se produjeron durante el trayecto de ida o vuelta del trabajo (*in itinere*) y 2.442 (el 23,1%) durante el desarrollo de la jornada laboral (en misión). Hay que destacar que la evolución de los accidentes laborales fue favorable desde el ejercicio 2010. Así, el número de accidentes laborales que se registraron en el ejercicio 2012 disminuyó un 7,8% respecto a los registrados en el ejercicio 2011.

Cuadro 10. Evolución de los accidentes laborales de tráfico en Cataluña en el periodo 2010-2012

Concepto	2010	2011	2012	Variación 2011-2012 (%)	Variación 2010-2012 (%)
Accidentes <i>in itinere</i>	9.794	8.829	8.150	(7,7)	(16,8)
Accidentes en misión	2.965	2.665	2.442	(8,4)	(17,6)
Total	12.759	11.494	10.592	(7,8)	(17,0)

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico: Plan de seguridad vial 2014-2016.

Cuadro 11. Evolución del número de accidentes laborales mortales en Cataluña en el periodo 2010-2012

Concepto	2010	2011	2012
Accidentes laborales de tráfico con víctimas mortales	49	33	39
Accidentes laborales con víctimas mortales	64	78	66
Porcentaje de accidentes laborales de tráfico con víctimas mortales	76,6	42,3	59,1

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico: Plan de seguridad vial 2014-2016; Departamento de Empresa y Empleo.

2. FISCALIZACIÓN REALIZADA

De acuerdo con el objeto y el alcance de este informe, el trabajo de fiscalización comprende la revisión de la Memoria del programa (véase el apartado 2.1.1), de la consecución de los objetivos fiscalizados (véase el apartado 2.1.2) y de la Liquidación del presupuesto de gastos del programa (véase el apartado 2.2.1).

2.1. MEMORIA Y OBJETIVOS OE6.5 Y OE6.6 DEL PROGRAMA

2.1.1. Memoria

Según la Memoria del Programa 222 la misión del programa es mejorar la seguridad vial de los conductores, pasajeros y peatones por medio de la ejecución de los diferentes planes trienales de seguridad vial de Cataluña para reducir el número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico en un mínimo del 15% respecto al año 2010. Esta Memoria también fija seis objetivos estratégicos, diez operativos, cinco actuaciones y dieciséis indicadores (en el anexo 4.1 se presenta la ficha del Programa 222).

En la fiscalización realizada se ha analizado si la Memoria del programa ha sido formulada correctamente en relación con los objetivos estratégicos OE6.5 y OE6.6, de acuerdo con la Guía para la planificación y presupuestación estratégica de la Generalidad de Cataluña de los Departamentos de Economía y Conocimiento y de la Presidencia de 2011, vigente en 2012.

A continuación se exponen los principales aspectos que se han puesto de manifiesto en la revisión de la Memoria del programa presupuestario:

- El diagnóstico de la situación identifica cuál es el problema o necesidad que se pretende resolver y la población objetivo del programa, y concreta el marco legal específico que regula las actuaciones del programa.
- La definición de la misión concreta el propósito del programa de forma clara y comprensible, hace referencia al público objetivo y al medio a través del cual se pretende alcanzar la finalidad del programa.
- Los objetivos estratégicos OE6.5 y OE6.6 son coherentes con la misión del programa, si bien su definición no concreta el resultado esperado para el ámbito del programa en un horizonte temporal de medio plazo.
- Los objetivos operativos OO6.5, Dedicar el 100% de los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico a la seguridad vial, y OO6.6, Reservar un 5% del presupuesto del SCT a la I+D+i dedicada a tráfico y seguridad vial están ligados con su correspondiente objetivo estratégico (OE6.5 y OE6.6). El objetivo operativo OO6.5 es específico y mensurable. El objetivo operativo OO6.6 presenta una definición ambigua respecto al resultado perseguido (véase el apartado 2.1.2).
- Los indicadores del programa IP.7, Recursos de sanciones de tráfico dedicados a la seguridad vial, y IP.8, Porcentaje del presupuesto del SCT dedicado a I+D+i, están vinculados con los respectivos objetivos estratégicos y su formulación reúne los requisitos establecidos por la Guía para la planificación y presupuestación estratégica de la Generalidad de Cataluña.

- La Memoria del programa no enlaza las principales actuaciones previstas con los objetivos; por eso, la Sindicatura ha vinculado, cuando ha sido posible y en función de su coherencia, las actuaciones con los dos objetivos revisados (véanse los cuadros 12 y 17).

Del análisis de la documentación aportada, una vez ejecutado el programa, y de la ficha de evaluación de los resultados preparada por el gestor, se evidencia que la elaboración de la Memoria es más un trámite que una herramienta de gestión.

2.1.2. Consecución de los objetivos OE6.5 y OE6.6 del programa presupuestario

En este apartado se analiza la consecución de los objetivos OE6.5 y OE6.6 del programa presupuestario.

a) Objetivo estratégico OE6.5: Dedicar a la seguridad vial los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico

El detalle del objetivo operativo, actuaciones e indicador del objetivo estratégico OE6.5 se muestra en el siguiente cuadro, y a continuación se analiza su consecución.

Cuadro 12. Vinculaciones del objetivo estratégico OE6.5

Objetivo operativo	Bienes, servicios y actuaciones destacadas	Indicador
OO6.5. Dedicar el 100% de los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico a la seguridad vial	1. Realización de controles de alcoholemia y consumo de drogas. 2. Desarrollo de actividades de formación y reeducación vial. 3. Implantación de la velocidad variable en los accesos de Barcelona (Zona 1). 4. Incorporar el control de la velocidad por tramos. 5. Realizar campañas y acciones divulgativas de concienciación de la seguridad vial.	IP.7. Porcentaje de recursos por sanciones de tráfico dedicados a la seguridad vial

Fuente: Elaboración propia.

Objetivo operativo OO6.5

El objetivo previsto para el ejercicio 2012, expresado mediante el indicador que está relacionado con él, es el siguiente:

Cuadro 13. Indicador vinculado con el objetivo estratégico OE6.5

Indicador	Previsto 2012	Real 2012	Desviación (%)	Consecución del objetivo
IP.7. Porcentaje de recursos por sanciones de tráfico dedicados a la seguridad vial	100,0	n/d	n/d	n/d

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el SCT.

n/d: No disponible.

Al final del ejercicio el SCT presenta una ficha de evaluación de los resultados del Programa y una ficha del grado de consecución de los objetivos a partir de los indicadores propuestos en la memoria del gestor, pero no incluye la evaluación del indicador de programa IP.7 propuesto para evaluar la consecución del objetivo operativo OO6.5. No obstante, durante el trabajo de fiscalización el gestor ha manifestado a la Sindicatura que el 100% de los recursos procedentes de las sanciones de tráfico se han destinado a la seguridad vial en el ejercicio 2012.

Con la finalidad de validar la consecución del objetivo operativo OO6.5, la Sindicatura ha calculado cuál ha sido la recaudación por multas y sanciones de la Liquidación del presupuesto de ingresos del SCT del año 2012 correspondiente al ejercicio corriente y a los ejercicios cerrados, ya que las definiciones de los objetivos, estratégico y operativo, y del indicador IP.7 no delimitan el periodo en el que se generan los derechos vinculados.

En el ejercicio 2012, los derechos liquidados por multas y sanciones han sido de 132,99 M€, que representa el 99,1% del total de los derechos liquidados en el presupuesto de ingresos del SCT (134,14 M€). Asimismo, el 42,0% de los derechos liquidados por multas y sanciones han sido cobrados dentro del ejercicio (55,82 M€).

El cuadro 14 muestra los totales de la Liquidación del presupuesto de ingresos del SCT correspondientes al ejercicio 2012 y también, por una parte, el detalle de la partida de multas y sanciones y, por la otra parte, el resto de las aplicaciones del presupuesto de ingresos agrupadas en un único epígrafe.

Cuadro 14. Multas y sanciones en la Liquidación del presupuesto de ingresos del Servicio Catalán de Tráfico. Ejercicio 2012

Presupuesto de ingresos	Presupuesto inicial	Modificaciones	Presupuesto final (A)	Derechos liquidados (B)	Grado de ejecución % (C=B/A)	Derechos cobrados (D)	Cobrados % (E=D/B)
Multas y sanciones	91.360.660,03	-	91.360.660,03	132.989.414,30	145,6	55.819.281,76	42,0
Otras tasas e ingresos	111.000,00	-	111.000,00	939.165,52	846,1	939.165,52	100,0
Cap. 3. Tasas y otros ingresos	91.471.660,03	-	91.471.660,03	133.928.579,82	146,4	56.758.447,28	42,4
Resto de capítulos	279.000,00	25.000.000,00	25.279.000,00	212.198,04	0,8	212.198,04	100,0
Total	91.750.660,03	25.000.000,00	116.750.660,03	134.140.777,86	114,9	56.970.645,32	42,5

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Servicio Catalán de Tráfico.

Durante el ejercicio 2012 se ha recaudado un total de 36,88 M€, que corresponden a derechos liquidados por multas y sanciones de ejercicios anteriores.

Cuadro 15. Liquidación del presupuesto de ingresos por multas y sanciones de ejercicios cerrados

Multas y sanciones	Derechos pendientes de cobro a 1.1.2012	Rectificaciones y anulaciones	Derechos pendientes netos	Total ingresos	Derechos pendientes de cobro a 31.12.2012
2003	15.861,79	7.884,38	7.977,41	632,37	7.345,04
2004	49.728,12	30.809,51	18.918,61	301,73	18.616,88
2005	195.292,06	144.763,41	50.528,65	956,54	49.572,11
2006	731.366,17	299.682,72	431.683,45	12.939,50	418.743,95
2007	2.099.279,16	910.878,55	1.188.400,61	25.779,25	1.162.621,36
2008	5.492.436,49	3.876.433,15	1.616.003,34	130.892,88	1.485.110,46
2009	18.909.428,00	12.770.762,74	6.138.665,26	658.281,45	5.480.383,81
2010	45.474.802,14	24.989.041,45	20.485.760,69	6.736.626,04	13.749.134,65
2011	87.115.431,87	3.170.667,22	83.944.764,65	29.318.307,26	54.626.457,39
Total	160.083.625,80	46.200.923,13	113.882.702,67	36.884.717,02	76.997.985,65

Importes en euros.

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico.

La recaudación por multas y sanciones en el ejercicio 2012 ha sido de 92,70 M€, de los cuales 55,82 M€ corresponden al ejercicio 2012 (el 60,2% del total) y 36,88 M€, a ejercicios anteriores (el 39,8%).

Cuadro 16. Derechos cobrados por multas y sanciones

Concepto	2012	%
Ejercicio corriente	55.819.281,76	60,2
Ejercicios cerrados	36.884.717,02	39,8
Total recaudado	92.703.998,78	100,0

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia.

Para verificar la aplicación de estos recursos a seguridad vial, se ha fiscalizado la Liquidación del presupuesto de gastos del SCT por ámbitos de actuación del PSV 2011-2013 y las actuaciones desarrolladas por el gestor para conseguir cumplir el objetivo operativo OO6.5 (véase el apartado 2.2.1).

Consecución del objetivo operativo OO6.5

La Sindicatura ha podido vincular a gastos de seguridad vial un total de 43,25 M€³ del presupuesto dispuesto por el SCT en el ejercicio 2012, que representa el 46,7% de los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico (92,70 M€), pero no ha podido obtener soporte documental respecto a la aplicación de las transferencias corrientes realizadas a favor de la Administración de la Generalidad (66,67 M€) (véase el apartado 2.2.1). En consecuencia, el nivel de consecución del OO6.5 se sitúa por debajo del objetivo del 100% establecido.

3. Los 43,25 M€ que se han vinculado con gastos de seguridad vial corresponden a 43,02 M€ dispuestos para la ejecución del PSV en el ejercicio 2012, menos 0,49 M€ de gastos pendientes de ser repercutidos a otros organismos de la Generalidad, más 0,72 M€ transferidos al Departamento de Interior (véase el apartado 2.2.1).

Consecución del objetivo estratégico OE6.5

Tal como se ha comentado en el apartado anterior, la Sindicatura únicamente ha podido validar la consecución parcial del objetivo operativo OO6.5 en el ejercicio 2012 y, por lo tanto, la consecución parcial del objetivo estratégico OE6.5, Dedicar a la seguridad vial los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico.

b) Objetivo estratégico OE6.6: Potenciar la investigación y el desarrollo

El detalle del objetivo operativo, las actuaciones y el indicador del objetivo estratégico OE6.6 se muestra en el siguiente cuadro, y a continuación se analiza su consecución.

Cuadro 17. Vinculaciones del objetivo estratégico OE6.6

Objetivo operativo	Bienes, servicios y actuaciones destacadas	Indicador
OO6.6. Reservar un 5% del presupuesto del SCT a I+D+i dedicada a tráfico y seguridad vial	No se ha podido vincular ninguna actuación.	IP.8. Porcentaje del presupuesto del SCT dedicado a I+D+i

Fuente: Elaboración propia.

El SCT no define ninguna actuación con relación a la consecución de este objetivo en la Memoria del Programa 222.

Objetivo operativo OO6.6

El objetivo previsto para el ejercicio 2012, expresado mediante el indicador que está relacionado con él, es el siguiente:

Cuadro 18. Indicador vinculado con el objetivo estratégico OE6.6

Indicador	Previsto 2012	Real 2012	Desviación (%)	Consecución del objetivo
IP.8. Porcentaje del presupuesto del SCT dedicado a I+D+i	5,0	n/d	n/d	n/d

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Servicio Catalán de Tráfico.
n/d: No disponible.

La evaluación de resultados del Programa que elabora el SCT al cierre del ejercicio no incluye la evaluación del indicador de programa IP.8 propuesto para evaluar la consecución del objetivo operativo OO6.6.

Según la información que el SCT ha facilitado a la Sindicatura, en el ejercicio 2012 el presupuesto máximo disponible para actividades de I+D+i era de 0,69 M€, que representa el 5,0% del presupuesto definitivo de gasto sin incluir los gastos del capítulo 1, del capítulo 4 y todos aquellos gastos recurrentes del capítulo 2, como por ejemplo los gastos de suministros y de arrendamientos, entre otros, de 13,88 M€ (véase el cuadro 19). Ahora bien, de acuerdo con la definición del objetivo operativo OO6.6, la Sindicatura considera que el cálculo del indicador IP.8 se debe hacer considerando todo el presupuesto definitivo del SCT sin descontar ningún concepto (116,75 M€), lo que sitúa en un 0,6% el porcentaje del presupuesto para actividades de I+D+i.

Cuadro 19. Cálculo del presupuesto disponible en actividades de I+D+i. Ejercicio 2012

Partida presup.	Concepto	Créditos finales
2260003	Campañas educativas y divulgativas	2.140.000,00
2260005	Jornadas y congresos	775.000,00
2270005	Estudios	390.553,00
2270013	Estudios y trabajos técnicos	1.358.855,00
2270089	Otros estudios y trabajos técnicos	6.574.000,00
2400001	Edición y publicaciones	391.000,00
6200001	Inversiones en equipos	815.750,00
6600001	Inversiones destinadas al uso general	1.435.300,00
6800001	Inversión en inmovilizado material	1.000,00
6800002	Inversión en inmovilizado material	1.000,00
Total importe base para el cálculo del presupuesto disponible para actividades de I+D+i según el SCT (A)		13.882.458,00
Presupuesto disponible para actividades de I+D+i (5% x A) (B)		694.122,90
Total presupuesto definitivo del SCT (C)		116.750.660,03
Porcentaje del presupuesto disponible para actividades de I+D+i según la Sindicatura (100 x B/C)		0,6

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Servicio Catalán de Tráfico.

En el apartado 2.2.1 de este informe se detallan los aspectos destacados en la fiscalización del gasto en I+D+i ejecutado por el SCT durante el ejercicio 2012.

Consecución del objetivo operativo OO6.6

La Sindicatura considera que el cálculo del porcentaje del crédito disponible para I+D+i se debe hacer sobre la totalidad del presupuesto del SCT, de acuerdo con la definición del objetivo operativo OO6.6, que coincide con las acciones previstas en el Plan de Gobierno 2011-2014 y el PSV 2011-2013 (véase el apartado 1.2), y del indicador IP.8 incluidos en la Memoria del Programa 222. Así pues, dado que el presupuesto reservado para actividades en I+D+i representa el 0,6% del presupuesto definitivo del gestor para el ejercicio 2012, el grado de consecución del objetivo operativo OO6.6 es del 12%.

Consecución del objetivo estratégico OE6.6

Dado el grado de cumplimiento del objetivo operativo OO6.6, no se puede considerar alcanzado el objetivo estratégico OE6.6, porque el gasto disponible para actividades en I+D+i es inferior al 5% del presupuesto del SCT del ejercicio 2012.

2.2. PRESUPUESTO DE GASTOS DEL PROGRAMA

2.2.1. Liquidación del presupuesto de gastos del programa

El Presupuesto de gastos del programa 222 corresponde al de su gestor, el SCT. En los dos cuadros siguientes se muestran los créditos autorizados por la Ley 1/2012, de 22 de febre-

ro, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2012 en el presupuesto de gastos, con sus modificaciones presupuestarias, y la Liquidación del presupuesto de gastos:

Cuadro 20. Créditos autorizados y sus modificaciones. Ejercicio 2012

Capítulo	Créditos iniciales	Remanentes incorporados	Aumentos por transferencia	Disminuciones por transferencia	Créditos definitivos
1. Remuneraciones de personal	10.483.423,61	-	-	-	10.483.423,61
2. Gastos corrientes de bienes y servicios	40.183.236,42	-	-	(4.681.541,90)	35.501.694,52
4. Transferencias corrientes	35.121.000,00	25.000.000,00	7.888.491,90	-	68.009.491,90
6. Inversiones reales	5.939.000,00	-	-	(3.206.950,00)	2.732.050,00
8. Variación de activos financieros	24.000,00	-	-	-	24.000,00
Total	91.750.660,03	25.000.000,00	7.888.491,90	(7.888.491,90)	116.750.660,03

Importes en euros.

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico.

En la fiscalización realizada se ha observado que en ninguno de los cuatro expedientes revisados de las modificaciones del presupuesto mediante transferencia de crédito, por un total acumulado de 7,89 M€, se indica el impacto sobre los objetivos del Programa 222, tal como establece el artículo 6.3 de la Ley 1/2012, de 22 de febrero, de presupuestos de la Generalidad para 2012.⁴

Cuadro 21. Liquidación del presupuesto de gastos. Ejercicio 2012

Capítulo	Créditos definitivos	Créditos dispuestos (CD)	Obligaciones reconocidas (OR)	OR/CD %	Pagos efectivos (OP)	OP/OR %	Pagos pendientes
1. Remuneraciones de personal	10.483.423,61	8.548.393,89	8.548.393,89	100,0	8.548.393,89	100,0	-
2. Gastos corrientes de bienes y servicios	35.501.694,52	32.566.057,16	29.655.011,00	91,1	24.716.414,93	83,3	4.938.596,07
4. Transferencias corrientes	68.009.491,90	67.387.525,72	67.387.525,72	100,0	67.387.525,72	100,0	-
6. Inversiones reales	2.732.050,00	1.900.596,58	1.761.312,91	92,7	298.433,17	16,9	1.462.879,74
8. Variación de activos financieros	24.000,00	10.107,70	10.107,70	100,0	10.107,70	100,0	-
Total	116.750.660,03	110.412.681,05	107.362.351,22	97,2	100.960.875,41	94,0	6.401.475,81

Importes en euros.

Fuente: Servicio Catalán de Tráfico.

El SCT elabora la liquidación del presupuesto por los ámbitos de actuación previstos en el PSV 2011-2013 para los créditos dispuestos para controlar la ejecución del PSV, con independencia del ejercicio en el que se acabe reconociendo la obligación, y no ha facilitado dicha liquidación para las obligaciones reconocidas en el ejercicio. La fiscalización de los gastos del Programa 222 se ha efectuado a partir de esta liquidación, que se muestra en el siguiente cuadro:

4. De acuerdo con el artículo 6.3 de la Ley 1/2012, de 22 de febrero, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2012, las transferencias de crédito deben indicar la sección, el servicio o la entidad, y también los programas y las aplicaciones que están afectados por la transferencia, independientemente de los niveles de vinculación establecidos. También se debe indicar el impacto de la transferencia sobre los objetivos de los programas afectados.

Cuadro 22. Liquidación del presupuesto del Servicio Catalán de Tráfico por los ámbitos de actuación del PSV 2011-2013. Ejercicio 2012

Ámbitos de actuación	Créditos iniciales		Créditos finales		Créditos dispuestos	
	Importe	%	Importe	%	Importe	%
A. Ámbito político	100.000,00	0,1	100.000,00	0,1	19.299,50	0,0
3. Dedicar a la seguridad vial la integridad de los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico	100.000,00	0,1	100.000,00	0,1	19.299,50	0,0
B. Ámbito metodológico: sistema de gestión de la seguridad vial	1.891.600,00	2,1	1.538.455,00	1,3	1.183.504,83	1,1
5. Cooperar con los gobiernos locales para la seguridad vial	283.000,00	0,3	283.000,00	0,2	289.760,11	0,3
6. Mejorar el sistema de recogida y tratamiento de los datos	1.293.600,00	1,4	1.040.455,00	0,9	831.231,83	0,8
7. Profundizar en la integración europea	135.000,00	0,1	135.000,00	0,1	54.842,89	0,0
10. Elaborar un plan de I+D	180.000,00	0,2	80.000,00	0,1	7.670,00	0,0
C. Ámbito de reducción accidentalidad	34.800.649,71	37,9	29.421.633,53	25,2	26.368.635,96	23,9
12. Combatir la indisciplina vial	10.036.161,17	10,9	8.667.161,17	7,4	9.176.222,56	8,3
14. Asegurar velocidades seguras	4.980.600,78	5,4	3.699.350,78	3,2	3.021.069,89	2,7
15. Hacer campañas de concienciación de la seguridad vial	2.950.000,00	3,2	2.650.000,00	2,3	1.526.154,62	1,4
18. Crear la oficina de la víctima	255.700,00	0,3	235.700,00	0,2	113.459,46	0,1
19. Mejorar el servicio y seguridad de la gestión del tráfico	16.578.187,76	18,1	14.169.421,58	12,1	12.531.729,43	11,3
D. Ámbito de educación y formación	1.122.400,00	1,2	1.122.400,00	1,0	773.382,11	0,7
20. Desarrollar la educación para la movilidad segura en centros educativos	852.400,00	0,9	852.400,00	0,7	695.140,92	0,6
21. Introducir la educación para la movilidad segura en el ocio educativo	5.000,00	0,0	5.000,00	0,0	6.846,67	0,0
22. Potenciar la seguridad vial en la formación de los conductores	120.000,00	0,1	120.000,00	0,1	3.124,09	0,0
23. Desarrollar la educación para la prevención de los accidentes de tráfico en el entorno laboral	145.000,00	0,2	145.000,00	0,1	68.270,43	0,1
E. Ámbito de investigación + desarrollo	757.633,00	0,8	527.633,00	0,5	406.115,47	0,4
25. Del ámbito metodológico	286.000,00	0,3	136.000,00	0,1	42.174,42	0,0
26. Del ámbito de la reducción de la accidentalidad	471.633,00	0,5	391.633,00	0,3	363.941,05	0,3
Otros gastos	18.078.377,32	19,7	16.152.046,60	13,8	14.274.217,46	12,9
Gastos recurrentes	18.078.377,32	19,7	16.152.046,60	13,8	13.281.474,29	12,0
Dirección General de la Policía	-	-	-	-	992.743,17	0,9
Total Plan de actuación de seguridad vial	56.750.660,03	61,9	48.862.168,13	41,9	43.025.155,33	39,0
Transferencias corrientes a la Generalidad de Cataluña	35.000.000,00	38,1	67.888.491,90	58,1	67.387.525,72	61,0
Total presupuesto SCT	91.750.660,03	100,0	116.750.660,03	100,0	110.412.681,05	100,0

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Servicio Catalán de Tráfico.

Para la fiscalización de la Liquidación del presupuesto por ámbitos de actuación, la Sindicatura ha seleccionado, a criterio del auditor, disposiciones de crédito para actuaciones por un importe que representa el 84,3% de los créditos dispuestos y las obligaciones vinculadas que representan el 72,4% del total de las obligaciones reconocidas en el ejercicio.

De la Liquidación del presupuesto del SCT por ámbitos de actuación del ejercicio 2012, se ponen de manifiesto los siguientes hechos:

- De los 110,41 M€ dispuestos, 67,39 M€ corresponden a transferencias corrientes a la Generalidad (el 61,0% de los créditos dispuestos) y 43,03 M€ al PSV, de los cuales 28,75 M€ se imputaron directamente a los diferentes ámbitos de actuación (el 26,0%).
- El ámbito de actuación al que se han destinado más recursos es el de reducción de la accidentalidad con un importe total de 26,37 M€ dispuestos (el 23,9%). Hay que destacar, dentro de este ámbito de actuación, los créditos dispuestos para mejorar el servicio y la seguridad de la gestión de tráfico (12,53 M€), combatir la indisciplina vial (9,18 M€) y asegurar velocidades seguras (3,02 M€).
- Los gastos recurrentes (13,28 M€) incluyen los gastos de personal del SCT (8,55 M€), otros gastos de suministros y servicios informáticos (4,55 M€) e inversiones en equipos informáticos (0,18 M€). En cuanto a los gastos de personal, la plantilla de personal del SCT incluida en los presupuestos de la Generalidad del ejercicio 2012 era de 295 personas: 1 alto cargo, 257 funcionarios y 37 laborales fijos. La Sindicatura se ha limitado a analizar su presentación en la liquidación del presupuesto por ámbitos de actuación, sin fiscalizarlo.
- Los gastos de la Dirección General de la Policía (0,99 M€) corresponden a gastos de mantenimiento y reparación de vehículos y a gastos por otros servicios o suministros necesarios para realizar las tareas en materia de tráfico encomendadas a la Dirección General de la Policía.
- En el ejercicio el SCT ha efectuado cinco transferencias corrientes a favor de la Generalidad por un importe total de 67,39 M€, de las cuales la Sindicatura únicamente ha podido vincular una con gastos de seguridad vial, por 0,72 M€ para hacer frente a los gastos comunes de un inmueble compartido con la Dirección General de la Policía y el Cuerpo Nacional de la Policía. En cambio, la documentación facilitada por el SCT para las transferencias restantes por un importe acumulado de 66,67 M€ (35 M€, 25 M€, 3,46 M€ y 3,21 M€) ha sido insuficiente para validar si se han destinado a gastos vinculados a la seguridad vial.

Cuadro 23. Transferencias corrientes del Servicio Catalán de Tráfico a favor de la Administración de la Generalidad de Cataluña. Ejercicio 2012

Finalidad de la transferencia corriente	Importe
Transferencia a la Administración de la Generalidad, no finalista	35.000.000,00
Para el pago anticipado de los gastos de alquiler para el año 2012 a cargo del SCT, derivados del acuerdo de colaboración sobre la administración y distribución de los elementos comunes del edificio de plaza Espanya, 1	716.330,72
Financiación de determinados gastos del Dpto. de Interior relacionados con el tráfico y la seguridad vial	3.206.950,00
Financiación de determinados gastos del Dpto. de Interior relacionados con el tráfico y la seguridad vial	3.464.245,00
Financiación de gastos comprometidos e ineludibles del Departamento de Interior	25.000.000,00
Total	67.387.525,72

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Servicio Catalán de Tráfico.

- El epígrafe E de la Liquidación del presupuesto por ámbitos de actuación, de Investigación y Desarrollo, incluye créditos dispuestos por valor de 406.115,47 € para actuaciones en I+D+i del SCT en el ejercicio 2012. Ahora bien, el presupuesto dispuesto en actividades de I+D+i que ha facilitado el SCT y que ha sido validado por la Sindicatura es de 463.227,47 €. La diferencia se explica por el hecho de que el ámbito E incluye 8.167,50 € que no responden al concepto de I+D+i, mientras que se incluyen gastos adicionales en I+D+i aplicados al ámbito político (A.3) y metodológico (B.6) por 19.299,50 € y 45.980 €, respectivamente.

Cuadro 24. Presupuesto dispuesto por el Servicio Catalán de Tráfico en actividades de I+D+i. Ejercicio 2012

Concepto	Créditos dispuestos	Obligaciones reconocidas
A. Ámbito político	19.299,50	19.299,50
Asistencia en el mantenimiento y gestión de contenidos de accidentalidad y movilidad*	19.299,50	19.299,50
B. Ámbito metodológico: sistema de gestión de la seguridad vial	45.980,00	45.980,00
Desarrollo, mejora y documentación librería R*	45.980,00	45.980,00
E. Ámbito de investigación + desarrollo	397.947,97	244.429,29
Estudio motocicletas*	70.800,00	54.450,00
Estudio binomio velocidad/accidentes	35.553,40	35.553,40
Estudio intersecciones motocicletas*	21.239,99	-
Estudio comparativa lesividad Euro NCAP*	29.736,00	-
Estudio accesos alta capacidad BCN*	18.762,00	-
Estudio comparativa registros bicicletas*	16.335,00	16.335,00
Caracterización travesías*	34.969,00	-
Incorporación base de datos socioeconómicos	21.671,10	21.671,10
ITV carretera vehículos pesados	34.170,82	34.170,82
Control datos accidentes y soporte SIPCAT*	11.611,20	11.611,20
Guía buenas prácticas urbanas	21.417,00	21.417,00
Evaluación carril BUS – VAO*	20.600,25	-
Integración SIPCAT – SIDAT 24 horas*	11.861,44	-
Análisis infracciones pre-post curso sensibilización	2.904,00	2.904,00
Incorporación firma electrónica al <i>Back Office</i> - Servicio	20.886,00	20.886,00
Mejoras digitalización	21.288,42	21.288,42
Otros	4.142,35	4.142,35
Total	463.227,47	309.708,79

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Servicio Catalán de Tráfico.

* El contrato vinculado a este gasto ha sido fiscalizado por la Sindicatura.

En la fiscalización realizada se ha observado que los gastos recurrentes incluyen gastos por 0,49M€ que no se pueden considerar imputables a seguridad vial, dado que corresponden a gastos de servicios y suministros de un inmueble compartido con otros organismos de la Generalidad, soportados por el SCT y pendientes de ser repercutidos al cierre del ejercicio.

2.2.2. Contratación de gastos del programa

En la fiscalización se han seleccionado, a criterio del auditor, 18 contratos adjudicados en 2012, para verificar que el desarrollo de la actividad contractual del gestor del programa en la consecución de los dos objetivos estratégicos fiscalizados estaba de acuerdo con la legislación vigente. La muestra ha incluido 13 contratos (3 de los cuales son menores) de los 51 adjudicados en el ejercicio y comunicados al Registro Público de Contratos (el 25,5% del total), y adicionalmente 5 contratos menores que no han sido comunicados a dicho Registro (véase el cuadro 26 en el anexo 4.2).

En la fiscalización realizada se han puesto de manifiesto los siguientes hechos:

- Los artículos 162 de la Ley de contratos del sector público y 178 del Texto refundido de la Ley de contratos del sector público establecen que los órganos de contratación deben negociar con los licitadores las ofertas que estos hayan presentado para adaptarlas a los requisitos indicados en el pliego de cláusulas administrativas particulares y en el anuncio, si es el caso, y en los posibles documentos complementarios, con la finalidad de identificar la oferta económicamente más ventajosa. En ninguno de los expedientes correspondientes a licitaciones por procedimiento negociado consta evidencia documental alguna del procedimiento de negociación seguido.
- En la revisión de los documentos de los expedientes 1, 4, 6, 7, 8 y 9 se ha constatado la existencia de riesgo de control interno, ya que un número elevado de fases del procedimiento de adjudicación del contrato son asumidas por una misma persona. En el expediente 1 el informe justificativo de la necesidad del contrato, el pliego de prescripciones técnicas, los criterios de adjudicación y el informe de valoración de las ofertas presentadas están firmados por un facultativo de seguridad vial. En los expedientes 4, 6, 7, 8 y 9, el responsable de la Oficina del Plan Catalán de Seguridad Vial firmó, además de los documentos mencionados anteriormente, el informe justificativo sobre la adjudicación y el informe de conformidad con la prestación de los servicios contratados.
- El informe de conformidad del SCT con los servicios contratados mediante los expedientes 4 y 9 se elaboró con posterioridad al plazo previsto en el pliego tipo de cláusulas administrativas particulares. Asimismo, en el expediente 9 la devolución de la garantía depositada por el contratista para garantizar el cumplimiento del contrato es posterior al plazo establecido en el cuadro de características del contrato.

3. CONCLUSIONES

Una vez examinados, de acuerdo con el objeto y el alcance previsto, los objetivos estratégicos OE6.5, Dedicar a la seguridad vial los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico, y OE6.6, Potenciar la investigación y el desarrollo del Programa 222, Tráfico y seguridad vial gestionado por el SCT en el ejercicio 2012, en los siguientes apartados se exponen las observaciones y recomendaciones que se consideran pertinentes.

3.1. OBSERVACIONES

Las observaciones más significativas que se han puesto de manifiesto durante el trabajo de fiscalización realizado, sobre aspectos que, si procede, habría que enmendar, son las siguientes:

1. En el ejercicio fiscalizado, el SCT no dispone de los datos necesarios suficientes ni de un sistema de contabilidad analítica amplio, que permitan evaluar la eficiencia y la economía en su gestión (véase el apartado 1.1.2).
2. Del análisis de la documentación aportada una vez ejecutado el programa, se evidencia que la elaboración de la Memoria es más el cumplimiento de un trámite que una herramienta de gestión (véase el apartado 2.1.1).
3. Los objetivos estratégicos OE6.5 y OE6.6 están definidos sin concretar cuál es el resultado que se espera obtener en un horizonte temporal de medio plazo (véase el apartado 2.1.1).
4. La definición del objetivo operativo OO6.6 es ambigua en relación con el resultado perseguido (véase el apartado 2.1.1).
5. La Memoria del programa no enlaza los objetivos del programa con las actuaciones para conseguirlos (véase el apartado 2.1.1).
6. La evaluación de resultados del Programa 222 que elabora el SCT respecto al ejercicio 2012 no incluye la evaluación de los indicadores IP.7 e IP.8 propuestos en la Memoria del programa y vinculados a los objetivos estratégicos OE6.5 y OE6.6, respectivamente (véase el apartado 2.1.2).
7. El presupuesto dispuesto en el ejercicio 2012 que la Sindicatura ha podido vincular a gasto de seguridad vial (43,25 M€) representa el 46,7% de los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico. La Sindicatura ha comprobado la consecución parcial del objetivo operativo OO6.5 y del objetivo estratégico OE6.5, ya que el SCT transfirió 66,67 M€ a la Generalidad para los que no se ha podido validar con la información facilitada por el gestor que hayan sido destinados a gastos relacionados con el tráfico y la seguridad vial. Asimismo, dentro de los gastos recurrentes se incluyen gastos por importe de 0,49 M€ que no se pueden considerar imputables a seguridad vial, puesto que corresponden a gastos de servicios y suministros de un inmueble compartido con otros organismos de la Generalidad, soportados por el SCT y pendientes de ser repercutidos a otras entidades de la Generalidad al cierre del ejercicio (véanse los apartados 2.1.2 y 2.2.1).
8. El crédito definitivo reservado para I+D+i representa el 0,6% del presupuesto definitivo del SCT para el ejercicio 2012, cifra que se sitúa por debajo del objetivo previsto

del 5% y es insuficiente para alcanzar el objetivo operativo OO6.6 y el estratégico OE6.6 (véase el apartado 2.1.2).

9. El SCT no ha indicado el impacto de las modificaciones por transferencias de crédito realizadas en el ejercicio 2012 por un importe acumulado de 7,89 M€ en los objetivos del programa presupuestario, en contra de lo establecido en el artículo 6.3 de la Ley 1/2012, de 22 de febrero, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2012 (véase el apartado 2.2.1).
10. En los expedientes de contratación adjudicados por el procedimiento negociado que han sido revisados no hay evidencia documental de la negociación de las ofertas presentadas por los licitadores (véase el apartado 2.2.2).
11. Se ha observado que en seis contratos una misma persona asume varias fases del procedimiento de adjudicación del contrato, hecho que pone de manifiesto una posible debilidad en el control interno de este procedimiento (véase el apartado 2.2.2).

3.2. RECOMENDACIONES

Del trabajo de fiscalización realizado sobre los objetivos estratégicos OE6.5 y OE6.6 del Programa 222 gestionado por el SCT correspondiente al ejercicio 2012, se hacen las siguientes recomendaciones:

1. El SCT debería impulsar el uso del presupuesto por programas como herramienta de gestión orientada a la obtención de resultados, vincular a la Memoria del Programa 222 las actuaciones con los objetivos estratégicos y operativos para facilitar el seguimiento y analizar los indicadores propuestos para evaluar el cumplimiento de los objetivos y la consecución de resultados.
2. Se recomienda implementar procedimientos de seguimiento de la aplicación funcional de las transferencias corrientes a fin de garantizar que los recursos transferidos se destinan a la consecución de los objetivos programados.
3. Se recomienda que el SCT desarrolle un sistema de contabilidad analítica para identificar el conjunto de gastos y costes en los que puede incurrir para alcanzar los objetivos que tenga encomendados y que no pueden ser incluidos en la liquidación del presupuesto por ámbitos de actuación, y que, en consecuencia, permita analizar el grado de eficiencia y economía de su gestión.
4. El SCT debería implementar una mayor segregación de funciones en aquellos procedimientos de adjudicación de contratos en los que una misma persona interviene en varias fases del procedimiento.

4. ANEXOS

4.1. MEMORIA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO 222

A continuación se presenta un detalle de la Memoria del Programa presupuestario 222:

Cuadro 25. Memoria del Programa presupuestario (memoria de la agrupación y del gestor)

AGRUPACIÓN: Interior
Gestor de programa: Servicio Catalán de Tráfico
PROGRAMA PRESUPUESTARIO: 222. Tráfico y seguridad vial
Plan de Gobierno: 5. Seguridad
Plan departamental: 6. Reducir los muertos y heridos graves en accidentes de tráfico registrados durante 2010
<p>Diagnóstico de la situación</p> <p>Necesidad a la que hace frente el programa:</p> <p>Según la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico, este organismo autónomo tiene como misión principal reducir la siniestralidad vial en Cataluña y conseguir una movilidad segura y sostenible. Son funciones del SCT gestionar y controlar el tráfico; instruir y resolver expedientes sancionadores por infracciones viales; promover la educación vial; desarrollar proyectos y estudios de seguridad vial; elaborar y difundir estadísticas sobre el tráfico; informar a los usuarios sobre el tráfico en las vías públicas; planificar, dirigir y coordinar las actuaciones para la mejora de la seguridad vial e impulsar la elaboración, cada tres años, del Plan de seguridad vial y los programas incluidos en este Plan. El Plan de seguridad vial 2011-2013 se fija como propósito la reducción de la siniestralidad vial, como mínimo, en hasta el 15% de los muertos y heridos graves registrados en el año 2010.</p> <p>Población objetivo:</p> <p>El programa de reducir la siniestralidad vial en Cataluña y conseguir una movilidad segura y sostenible es de carácter universal. No obstante, hace una incidencia especial en los conductores de vehículos, motocicletas, bicicletas y peatones a fin de inculcarles conductas responsables y conseguir una movilidad segura y sostenible y, también en los centros escolares para promover entre los jóvenes y niños la educación vial.</p> <p>Descripción detallada de la necesidad:</p> <p>Las estadísticas y los estudios elaborados sobre accidentalidad ponen de manifiesto que hay una relación directa entre la velocidad de circulación de los vehículos y el riesgo y la gravedad de los accidentes. La accidentalidad en el ámbito urbano continúa teniendo un peso muy relevante respecto a la accidentalidad total en Cataluña. Si en el año 2000 cerca de 1 de cada 4 muertos en accidentes de tráfico se producía en la zona urbana (23,7%), en el año 2010 esta proporción relativa se acerca a 1 de cada 3 (30%). El descenso limitado de la mortalidad en el ámbito urbano hace que la cifra gane peso en el conjunto. Como estrategia de lucha contra la accidentalidad en el ámbito urbano, el Servicio Catalán de Tráfico inició en 2006 una línea de apoyo a los municipios con la elaboración de los planes locales de seguridad vial (PLSV). En Cataluña, durante 2010, se produjeron 24.132 accidentes con víctimas, en los que hubo 339 muertos, 2.007 heridos graves y 32.668 víctimas leves. Entre los años 2001 y 2007 el uso de los accesorios de seguridad pasiva, tanto del casco en vehículos de dos ruedas como del cinturón en los vehículos ligeros, ha aumentado notablemente. A partir de 2007, la cifra se mantiene en porcentajes altos. Todavía hay que trabajar para generalizar el uso del cinturón en los asientos posteriores y de los sistemas de retención infantil.</p> <p>En la lucha constante contra la combinación alcohol y conducción, el número de pruebas de alcoholemia se ha incrementado notablemente a lo largo de los años. En el año 2008 se hicieron un total de 509.548 pruebas de alcoholemia y en el año 2009, un total de 617.895. En el año 2009 hasta el 96% de las pruebas responden a controles preventivos. El resto se lleva a cabo por motivos de accidente, infracciones o evidenciar síntomas. Los resultados de las pruebas hechas a conductores implicados en accidentes de tráfico muestran una evolución favorable desde el año 2001, cuando un 28,6% de los conductores superaron el límite permitido. Para los últimos 3 años el porcentaje de conductores que superan el límite permitido se ha estabilizado en torno al 11%. Mientras que los accidentes con ciclomotores implicados disminuyen en ambos ámbitos, los accidentes con motos y bicicletas sufren un aumento. Este aumento puede deberse al incremento de la movilidad con estos medios. Respecto al total de los vehículos implicados en accidentes, la presencia de vehículos de dos ruedas aumenta ligeramente en zona urbana, mientras que se mantiene estable en carretera.</p> <p>El número total de atropellos mortales y graves, tanto en carretera como en zona urbana, ha disminuido en los últimos años, aunque con menos intensidad que en el resto de los accidentes. El descenso se distribuye bastante equitativamente en casi todas las franjas de edad, excepto en la de las personas mayores, que se mantienen en valores estables en los últimos años. Habrá que tener en cuenta a este colectivo, el cual experimenta un crecimiento demográfico destacable.</p> <p>Marco regulador del programa:</p> <p>El programa de seguridad vial se encuentra enmarcado en la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico, y en el Plan de seguridad vial y en los programas incluidos en este Plan, que cada 3 años se deben elaborar, según el artículo 2 j), en el marco de la Comisión Interdepartamental, que deben ser sometidos a informe de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial, aprobados por el Gobierno de la Generalidad y enviados al Parlamento de Cataluña.</p>
<p>Misión</p> <p>Mejorar la seguridad vial de los conductores, pasajeros y peatones por medio de la ejecución de los diferentes planes trienales de seguridad vial de Cataluña a fin de reducir el número de muertos y heridos graves en accidente de tráfico en un 15%, como mínimo, respecto al año 2010.</p>

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 4/2016

Vinculación con planes interdepartamentales			
Plan nacional de juventud de Cataluña 2010-2020 Plan de ciudadanía e inmigración 2009-2012 Plan marco de mitigación del cambio climático en Cataluña 2008-2012			
Objetivos estratégicos y operativos			
OE6.1. Priorizar la seguridad vial en la agenda política y reforzar el liderazgo del Gobierno. OO6.1.1. Alcanzar un 66% de grado de cumplimiento del Plan de seguridad vial 2011-2013. OO6.1.2. Reducir el número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico en, como mínimo, un 10% respecto a 2010. OO6.1.3. Incrementar en 10 el número total de convenios para la elaboración de planes locales de seguridad vial. OE6.2. Mejorar el servicio y la seguridad de las infraestructuras. OO6.2.1. Alcanzar el 60% de km cubiertos por el sistema de velocidad variable en los accesos a Barcelona (Zona 1: Total: 84 km). OO6.2.2. Mantener el número de controles de alcoholemia. OO6.2.3. Mantener el número de controles de drogas. OE6.3. Establecer y asegurar velocidades seguras. OO6.3. Incrementar en 25 el número de km de red cubiertos por el control de la velocidad por tramos. OE6.4. Fomentar la educación vial en Cataluña. OO6.4. Mantener la oferta formativa en materia de educación y formación vial. OE6.5. Dedicar a la seguridad vial los recursos obtenidos de las sanciones de tráfico. OO6.5. Dedicar el 100% de los recursos de las sanciones de tráfico a la seguridad vial. OE6.6. Potenciar la investigación y el desarrollo. OO6.6. Reservar un 5% del presupuesto del Servicio Catalán de Tráfico a la I+D+i dedicada a tráfico y seguridad vial.			
Principales bienes / servicios y actuaciones destacadas			
1. Realización de controles de alcoholemia y consumo de drogas 2. Desarrollo de actividades de formación y reeducación vial 3. Implantación de la velocidad variable en los accesos de Barcelona (Zona 1) 4. Incorporar el control de la velocidad por tramos 5. Realizar campañas y acciones divulgativas de concienciación de la seguridad vial			
Indicadores del programa	Unidad	Objetivo	2012
IP.1. Número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico	Número	OE6.1	2.111,00
IP.2. % grado cumplimiento del Plan de seguridad vial	%	OE6.1	66,00
IP.3. Número de pruebas de alcoholemias por millón de habitantes	Número	OE6.2	70.000,00
IP.4. Número de pruebas de drogas por mil habitantes	Número	OE6.2	0,90
IP.5. % de km de red cubiertos por el sistema de velocidad variable (zona 1)	%	OE6.2	60,00
IP.6. Número de km de red cubiertos por el control de velocidad por tramos	Número	OE6.3	25,00
IP.7. % recursos sanciones tráfico dedicados a la seguridad vial	%	OE6.5	100,00
IP.8. % presupuesto SCT dedicado a I+D+i	%	OE6.6	5,00
IP.9. Número de nuevos convenios firmados con los ayuntamientos para la redacción de su Plan local de seguridad vial	Número	OE6.1	10,00
IP.10. Número de jornadas de parques infantiles de tráfico (PIT) con bicicletas	Número	OE6.4	250,00
IP.11. Número de sesiones educativas con ciclomotores	Número	OE6.4	90,00
Indicadores del gestor	Unidad	Objetivo	2012
IG.1. Número de cinemómetros fijos por millón de habitantes	Número	OE6.2	25,00
IG.2. Número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico en zona interurbana	Número	OE6.1	1.150,00
IG.3. Número de cursos de sensibilización y reeducación vial	Número	OE6.4	1.600,00
IG.4. Número de víctimas mortales a 24 h en accidentes de tráfico interurbano	Número	OE6.1	220,00
IG.5. Número de planes locales de seguridad vial vigentes	Número	OE6.1	129,00
Resumen de gastos del Programa			
Capítulo	Importe previsto 2012 (euros)		
1. Remuneraciones del personal	10.483.423,61		
2. Gastos corrientes de bienes y servicios	40.183.236,42		
4. Transferencias corrientes	35.121.000,00		
6. Inversiones reales	5.939.000,00		
8. Variación de activos financieros	24.000,00		
Total	91.750.660,03		
Puestos de trabajo presupuestados	295		

Fuente: Presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2012. Memorias de programas.

Nota: La Sindicatura ha numerado los objetivos operativos y los indicadores del programa para un mejor seguimiento del informe.

4.2. MUESTRA SELECCIONADA DE CONTRATOS

A continuación se presenta la muestra de contratos administrativos seleccionada para la fiscalización.

Cuadro 26. Muestra de contratos administrativos

Núm. exp.	Procedimiento de adjudicación	Código del expediente	Entidad adjudicataria	Descripción	Importe de adjudicación (IVA excluido)
1	Abierto	04/2013	RACC Serveis Mèdics, SAU	Centro de Atención a las víctimas y los afectados por los accidentes de tráfico en Cataluña	70.000,00
2	Abierto	12/2012	Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública, SL	Realización del estudio de alcoholemias aleatorias para definir el porcentaje de conductores que circulan bajo los efectos del alcohol en la red vial catalana	55.250,00
3	Abierto	38/2012	Serveis d'Enginyeria del Transport, SA	Servicio para el tratamiento de datos correspondiente a los datos de velocidades disponibles en la red vial catalana	50.000,00
4	Negociado sin publicidad	64/2012	Serveis d'Enginyeria del Transport, SA.	Servicio de asistencia técnica para la caracterización de las travesías de Cataluña y su accidentalidad	27.000,00
5	Negociado sin publicidad	57/2012	Idom, Ingeniería y Sistemas, SA	Servicio para la redacción del proyecto de instalación de señales de velocidad variable en la C-31 Norte entre los pk 208 y 218 y su integración en el sistema existente de gestión de velocidad variable del Servicio Catalán de Tráfico	20.604,80
6	Negociado sin publicidad	45/2012	Universidad de Valencia	Servicio de coordinación, participación y asistencia técnica del proyecto europeo EasyWay (EW)	45.324,70
7	Negociado sin publicidad	34/2012	Ingeniería de Tráfico, SL	Servicio para el estudio sobre la accidentalidad de los vehículos motorizados de dos ruedas	45.000,00
8	Negociado sin publicidad	39/2012	Ingeniería de Tráfico, SL	Servicio para crear el sistema de información de la exposición al riesgo en la red vial catalana	41.000,00
9	Negociado sin publicidad	44/2012	Idiada Automotive Technology, SA	Servicio para realizar la comparativa de la lesividad de los ocupantes de los vehículos accidentados en función del número de estrellas Euro NCAP del vehículo	25.200,00
10	Negociado con publicidad	35/2012	Arvato Services Iberia, SA	Servicio de asistencia técnica para el desarrollo, mejora y documentación de la librería de R	38.000,00

Núm. exp.	Procedimiento de adjudicación	Código del expediente	Entidad adjudicataria	Descripción	Importe de adjudicación (IVA excluido)
11	Menor	63/2012	Centro de Innovación del Transporte (CENIT)	Análisis de accidentalidad relacionada con las intersecciones: caso de los vehículos de dos ruedas	17.999,99
12	Menor	188/2012	Cinesi, SLU	Evaluación de la operación del carril de vehículos de alta ocupación de la C-58 desde Ripollet a Barcelona	17.025,00
13	Menor	160/12	Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat, SL	Asistencia técnica para el mantenimiento y gestión de contenidos del Área de accidentalidad y de movilidad	15.950,00
14	Menor	137/2012	Universidad Politécnica de Cataluña	Modelización, análisis y seguimiento de los accesos de alta capacidad a Barcelona	15.900,00
15	Menor	70/2012	Proyectec, SA	Redacción del proyecto para la interconexión de vídeo entre los centros de control de Reus-Alcover y Eje Diagonal con el CIVICAT	14.915,25
16	Menor	48/2012	Planificats Consultoria i Gestió, SL	Comparativa internacional sobre el registro de bicicletas	13.500,00
17	Menor	24/2012	Better Consultants, SRL	Consultoría, análisis y definición del envío de datos de accidentes del sistema de gestión y apoyo a los procesos de las policías locales (SIPCAT) al Servicio Catalán de Tráfico	9.840,00
18	Menor	198/2012	Bilbomática, SA	Integración del aplicativo SIPCAT en el SIDAT	4.901,42

Importes en euros.

Fuente: Elaboración propia.

5. TRÁMITE DE ALEGACIONES

De acuerdo con la normativa vigente, el proyecto de informe de fiscalización fue enviado a la directora del Servicio Catalán de Tráfico el 2 de febrero de 2016 para cumplir el trámite de alegaciones.

5.1. ALEGACIONES RECIBIDAS

El escrito de alegaciones presentado por el Servicio Catalán de Tráfico a la Sindicatura de Cuentas se reproduce literalmente a continuación.⁵

5. El escrito original estaba redactado en catalán. Aquí figura una traducción al castellano del mismo.

servicio catalán de
Tráfico

Sra. D^a Emma Balseiro Carreiras
Síndica
Sindicatura de Cuentas de Cataluña
Avda. Litoral, 12-14
08005 Barcelona

Apreciada síndica:

En respuesta al proyecto de informe de fiscalización núm. 35/2013-A sobre el Programa 222, Tráfico y seguridad vial, ejercicio 2012 revisado por el Pleno de la Sindicatura y enviado mediante EACAT-tràmits fecha 2 de febrero de 2016, le envío, adjunto, el documento con las consideraciones del Servicio Catalán de Tráfico.

Reciba un cordial saludo.

Eugenia Doménech Moral
Directora

Barcelona, 19 de febrero de 2016

servicio catalán de
Tráfico

Consideraciones del Servicio Catalán de Tráfico al proyecto de informe de fiscalización núm. 35/2013-A sobre el Programa 222, Tráfico y seguridad vial, ejercicio 2012 revisado por el Pleno de la Sindicatura y enviado mediante EACAT-tràmits en fecha 2 de febrero de 2016.

1.1.2 Metodología

El Servicio Catalán de Tráfico, organismo autónomo de carácter administrativo adscrito al Departamento de Interior, realiza su contabilidad mediante el aplicativo corporativo de la Generalidad de Cataluña GECAT (Gestión Económica de la Generalidad de Cataluña).

2.1.2 Consecución de los objetivos OE6.5 y OE6.6 del programa presupuestario

Consecución del objetivo operativo OO6.6

El Servicio Catalán de Tráfico considera que el cálculo del porcentaje del crédito disponible para I+D+i se debe hacer sobre el total disponible una vez descontados los gastos recurrentes.

2.2.1 Liquidación del presupuesto de gastos del programa

El Servicio Catalán de Tráfico elabora la liquidación del presupuesto por partidas presupuestarias mediante el sistema GECAT hasta la fase de pago de las obligaciones para cada ejercicio y de acuerdo con la normativa presupuestaria vigente. Adicionalmente, no obstante, elabora un control paralelo de estos gastos por los ámbitos de actuación del PSV hasta la fase de adjudicación.

Observaciones

1. El Servicio Catalán de Tráfico, organismo autónomo de carácter administrativo adscrito al Departamento de Interior, realiza su contabilidad mediante el aplicativo corporativo de la Generalidad de Cataluña GECAT.

7. Las transferencias que el Servicio Catalán de Tráfico transfirió a la Generalidad de Cataluña se incorporan al presupuesto del Departamento de Interior para financiar gastos relacionados con la División de Tráfico y sus actividades en materia de tráfico y seguridad vial.

La transferencia de 35M€ fue aprobada por la Ley 2/2015, de 11 de marzo, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2012.

Las transferencias de 3,2 y 3,4M€ mediante generaciones de créditos aprobadas en el ejercicio 2012.

La transferencia de 25M€ por incorporaciones de remanentes con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico, modificado por el artículo 47 de la Ley 25/1998, de 31 de diciembre, de medidas administrativas, fiscales y de adaptación al euro.

El Departamento de Interior ha destinado el importe de estas transferencias en su totalidad a la financiación de gastos de la División de Tráfico y de sus actuaciones en materia de tráfico y seguridad vial así como de la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento en equipamientos por actuaciones en accidentes de tráfico.

8. El Servicio Catalán de Tráfico considera que el cálculo del porcentaje del crédito disponible para I+D+i se debe hacer sobre el total disponible una vez descontados los gastos recurrentes.

10. En la actualidad el Servicio Catalán de Tráfico incorpora documentación de la negociación en los expedientes de contratación tramitados por el procedimiento negociado.

11. El Servicio Catalán de Tráfico revisó su modelo organizativo y su estructura mediante el Decreto 53/2015, de 14 de abril, de reestructuración del Servicio Catalán de Tráfico.

Recomendaciones

El Servicio Catalán de Tráfico acepta las recomendaciones efectuadas y las incorporará a su gestión.

Barcelona, 19 de febrero de 2016

5.2. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES

Las alegaciones formuladas han sido debidamente analizadas y valoradas por la Sindicatura de Cuentas. El texto del proyecto de informe no se ha modificado porque se entiende que las alegaciones enviadas son explicaciones que confirman la situación descrita inicialmente o porque no se comparten los juicios que se exponen en ellas.

