

RESOLUCIÓN de 24 de abril de 2007, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación al Informe de fiscalización de las Inversiones de la Jefatura Central de Tráfico en Seguridad Vial, ejercicio 2002.

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS INVERSIONES DE LA JEFATURA CENTRAL DE TRÁFICO EN SEGURIDAD VIAL, EJERCICIO 2002

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado en su sesión de 24 de octubre de 2006, el Informe de Fiscalización de las inversiones de la Jefatura Central de Tráfico en Seguridad Vial, ejercicio 2002, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

| | |
|---------|---|
| ATGC | Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil |
| DGP | Dirección General de Presupuestos |
| DGT | Dirección General de Tráfico |
| IGAE | Intervención General de la Administración del Estado |
| JCT | Jefatura Central de Tráfico |
| PGE | Presupuestos Generales del Estado |
| LEEA | Ley sobre el régimen jurídico de las Entidades Estatales Autónomas |
| LOFAGE | Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado |
| LPGE | Ley de Presupuestos Generales del Estado |
| LTCVMSV | Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial |
| TRLCAP | Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas |

ÍNDICE

- I. INTRODUCCIÓN
 - I.1 Antecedentes de la fiscalización
 - I.2 Descripción del ámbito de gestión fiscalizado
 - I.2.1 Inversiones en seguridad vial
 - I.2.2 Centro gestor
 - I.2.3 Organización
 - I.3 Objetivos y ámbito temporal
 - I.3.1 Objetivos
 - I.3.2 Ámbito temporal
 - I.4 Limitaciones
 - I.5 Trámite de alegaciones
- II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN
 - II.1 Control interno
 - II.1.1 Actividad administrativa
 - II.1.2 Sistema de información contable
 - II.1.3 Sistema informático de gestión presupuestaria
 - II.1.4 Procedimientos para el seguimiento de los proyectos de inversión
 - II.1.5 Control del inmovilizado
 - II.2 Fiscalización del inmovilizado en las cuentas anuales
 - II.2.1 Rendición de cuentas
 - II.2.2 Alcance
 - II.2.3 Opinión
 - II.2.4 Inmovilizado no financiero en Balance
 - II.2.5 Ejecución presupuestaria de las inversiones reales
 - II.2.6 Ejecución de los proyectos de inversión
 - II.3 Fiscalización del cumplimiento de la legalidad
 - II.3.1 Análisis jurídico de la Jefatura Central de Tráfico
 - II.3.2 Ejecución de los contratos
 - II.4 Fiscalización de resultados del programa de seguridad vial
 - II.4.1 Características del programa
 - II.4.2 Objetivos e indicadores
 - II.4.3 Sistema de seguimiento de objetivos
 - II.4.4 Informe de gestión y Balance de resultados
 - II.5 Análisis de determinados aspectos de la gestión
 - II.5.1 Convenios de colaboración con Diputaciones Provinciales
 - II.5.2 Vehículos históricos
- III. CONCLUSIONES
 - III.1 Sobre el control interno
 - III.2 Sobre la fiscalización del inmovilizado en las cuentas anuales
 - III.2.1 Sobre la opinión
 - III.2.2 Sobre el inmovilizado no financiero
 - III.2.3 Sobre la ejecución presupuestaria de las inversiones reales
 - III.2.4 Sobre la ejecución de los proyectos de inversión

- III.3 Sobre la fiscalización del cumplimiento de la legalidad
 - III.3.1 Sobre el análisis jurídico de la Jefatura Central de Tráfico
 - III.3.2 Sobre la ejecución de los contratos
- III.4 Sobre la fiscalización de resultados del programa de seguridad vial
- III.5 Sobre el análisis de determinados aspectos de la gestión
 - III.5.1 Sobre los convenios de colaboración con Diputaciones Provinciales
 - III.5.2 Sobre los vehículos históricos

IV. RECOMENDACIONES

- IV.1 Al Ministerio del Interior
- IV.2 A la Jefatura Central de Tráfico

ANEXOS

I. INTRODUCCIÓN

I.1 Antecedentes de la fiscalización

La fiscalización de las inversiones de la Jefatura Central de Tráfico (en adelante JCT o Jefatura) en seguridad vial, ejercicio 2002, se ha realizado por acuerdo del Pleno del Tribunal de Cuentas por propia iniciativa, aprobando igualmente las correspondientes Directrices Técnicas.

La ejecución del trabajo se ha efectuado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas y los criterios contenidos en las Normas internas de fiscalización del Tribunal de Cuentas, en los términos señalados por el Pleno del Tribunal en su reunión de 23 de enero de 1997.

I.2 Descripción del ámbito de gestión fiscalizado

I.2.1 Inversiones en seguridad vial

La exposición de motivos del 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 (LTCVMSV), contempla la necesidad de acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial y, con ello, evitar las secuelas negativas del tráfico cuyo máximo exponente está en los accidentes de circulación.

En los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para el año 2002, el programa presupuestario 222B Seguridad Vial se fundamenta en la referida disposición, siendo competencia del Ministerio del Interior la administración general de la seguridad vial y constituyendo una de las áreas en la que se agrupan las líneas de actuación del Ministerio.

Las actuaciones en esta área de seguridad vial van encaminadas a conseguir una mejora progresiva en los niveles de seguridad y fluidez de nuestras carreteras, para permitir una mejor utilización de las vías existentes y contribuir a la reducción del número de accidentes. La demanda de actuación pública se concreta, fundamentalmente, en la ordenación y regulación del tráfico, prestación de auxilio, formación y educación vial.

La dotación presupuestaria para el programa 222B Seguridad Vial por importe de 530.755.100 euros, está destinada en un 30% a inversiones reales y un 70% a operaciones corrientes y financieras. Este programa se encuentra entre los relacionados en la disposición adicional primera de la Ley 23/2001, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado (LPGE) para el año 2002, por lo que le es de especial aplicación el sistema normalizado de seguimiento de objetivos.

En concreto, la dotación presupuestaria para inversiones en seguridad vial, comprendida en el citado programa presupuestario, asciende a 157.615.430 euros, sin incremento respecto al año anterior. Este crédito está asignado a inversiones reales en infraestructura y bienes destinados al uso general (49%), para el funcionamiento operativo de los servicios (39%) y de carácter inmaterial (12%).

A su vez, dicho importe presupuestado para inversiones se distribuye entre 32 proyectos de inversión. Si bien la inversión prevista se concentra, principalmente, en 6 proyectos, destinados a la gestión del tráfico en la zona centro, gestión del tráfico en otras zonas, educación e información a través de medios, red nacional de estaciones de toma de datos y meteorológicas, actuaciones en tramos y puntos peligrosos y conflictivos y, por último, reposición de edificios para organización periférica, para los cuales se dispone de 83.408.460 euros, el 54% del presupuesto destinado a inversiones en seguridad vial.

I.2.2 Centro gestor

El Ministerio del Interior ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial «a través del organismo autónomo» JCT, según establece el artículo 6 del LTCVMSV. Añade el citado artículo que para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio en materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como para la denuncia de las infracciones, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuarán las Fuerzas de la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente de la JCT.

Los PGE para el año 2002 atribuyen la dotación consignada en el programa 222B Seguridad Vial¹ al Organismo 101 Jefatura de Tráfico², Sección 16 Ministerio del Interior, calificado, por tanto, como organismo autónomo adscrito al Ministerio del Interior y unidad orgánica con diferenciación presupuestaria responsable de la gestión del programa. El presupuesto total asignado a la JCT asciende a 622.108.940 euros, ya que, además de los créditos destinados a la ejecución del referido programa por 530.755.100 euros, incluye las transferencias internas entre subsectores por 91.353.840 euros.

Con cargo a dicho presupuesto se abonan las retribuciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), así como los gastos corrientes en bienes y servicios y los de inversión necesarios para su funcionamiento, incluidos los gastos relativos a edificios y locales que ocupe cualquiera que sea su titular, de conformidad con lo dispuesto en la Orden del Ministerio del Interior de 16 de abril de 1980, por la que se regulan las relaciones de la Dirección General de Tráfico con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, modificada por las Ordenes del Ministerio de Justicia e Interior de 29 de diciembre de 1994 y del Ministerio de la Presidencia de 5 de abril de 2001.

I.2.3 Organización

En la organización administrativa de la JCT del ejercicio 2002, según se desprende de la Memoria de las cuentas anuales y demás información facilitada en la fiscalización, se distingue entre Servicios centrales y Servicios periféricos, más la ATGC que depende funcionalmente de dicha Jefatura³.

De acuerdo con la información antes mencionada, la organización de los Servicios centrales está integrada por los siguientes órganos directivos y unidades administrativas, entre otras:

— Director General de Tráfico.

¹ En los Presupuestos para el año 2005 y 2006 se modifica el código del programa Seguridad Vial, asignándole el 132B.

² En los Presupuestos Generales del Estado el organismo 101 figura con la denominación Jefatura de Tráfico, en vez de Jefatura Central de Tráfico.

³ En el anexo 1 se incluye un resumen del organigrama de la Jefatura Central de Tráfico y el análisis de éste se realiza en el subepígrafe II.3.1.3 relativo a los órganos directivos y sus competencias.

— Secretaría General, que asume y coordina diversas funciones de índole económica, de personal y de inspección de servicios, a través de la Subdirección General Adjunta de Recursos Humanos, Subdirección General Adjunta de Administración Económica y Unidad de Inspección y Calidad de los Servicios.

— Subdirección General de Seguridad Vial, unidad responsable de todas las obras o instalaciones para la seguridad vial y la fluidez del tráfico y del mantenimiento de los mismos, de la que depende la Subdirección General Adjunta de Circulación.

— Subdirección General de Investigación y Formación Vial, que dirige la formación de conductores y examinadores, la aplicación del régimen de autoescuelas y reconocimiento psicofísico y se encarga de las materias relativas a divulgación y educación vial en general, así como de la estadística de accidentes de tráfico e investigación en su sentido más amplio.

— Subdirección General de Normativa y Recursos, para la realización de estudios, propuestas y la elaboración de anteproyectos y disposiciones sobre tráfico y seguridad vial, así como la tramitación y propuesta de resolución de recursos contra resoluciones sancionadoras en materia de tráfico. Cuenta con la Subdirección General Adjunta de Recursos.

— Subdirección General de Sistemas de Información y Organización de Procedimientos, responsable de los sistemas informáticos, así como del desarrollo de nuevos sistemas, mantenimiento y adaptaciones de los existentes.

Los Servicios periféricos están formados por 50 Jefaturas Provinciales de Tráfico (una por cada provincia), 2 Jefaturas Locales de Tráfico (Ceuta y Melilla) y 10 Oficinas Locales de Tráfico (Sabadell, Gijón, Ibiza, Menorca, Cartagena, La Palma, Lanzarote, La Línea de la Concepción, Vigo y Santiago de Compostela). Desarrollan las funciones en el ámbito provincial, estando integradas por un Jefe Provincial, Local o de Oficina, y organizadas en servicios.

Por último, la ATGC está integrada por 44 Subsectores repartidos por todo el territorio, con excepción de las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña, al estar aprobado el traspaso de competencias en materia de vigilancia del tráfico. A su vez, los Subsectores se dividen en Destacamentos, unidades de ámbito comarcal, y en Sectores, unidades supraprovinciales.

I.3 Objetivos y ámbito temporal

I.3.1 Objetivos

La fiscalización de las inversiones de la JCT en seguridad vial se ha desarrollado de acuerdo con los siguientes objetivos:

- Evaluar los procedimientos y los sistemas de gestión económico-financiera, verificando los métodos

de control interno aplicados en la gestión del inmovilizado y en el seguimiento de los proyectos de inversión.

- Comprobar la adecuación del inmovilizado a los principios y criterios contables que son de aplicación.
- Verificar el cumplimiento de la legalidad en la gestión, así como en la ejecución de los expedientes de contratación de inversiones a partir de su adjudicación.
- Analizar el sistema de seguimiento de los objetivos previstos.
- Verificar la ejecución de los convenios suscritos con terceros relativos a inversiones, así como la entrega de dichas inversiones.

1.3.2 *Ámbito temporal*

El periodo fiscalizado comprende el ejercicio 2002, si bien se ha ampliado a ejercicios anteriores y posteriores cuando se ha considerado conveniente para el adecuado cumplimiento de los objetivos.

1.4 Limitaciones

La JCT no dispone de un inventario que recoja todos los elementos que integran el inmovilizado material e inmaterial. Tampoco las relaciones que elabora incluyen todos los elementos que integran su inmovilizado, así como aquellos que utiliza, sea cual sea el título jurídico por el que los posee, y, en general, no están valoradas, por lo que no sirven de soporte de la contabilidad. Como consecuencia de ello, se desconoce la composición del inmovilizado y no se han podido realizar las comprobaciones necesarias a fin de asegurar la representatividad de los saldos de sus cuentas, limitándose el trabajo efectuado al análisis de las variaciones producidas durante el ejercicio fiscalizado⁴.

1.5 Trámite de alegaciones

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.1 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, los resultados de las actuaciones practicadas fueron remitidos al actual responsable de la JCT y a su antecesor durante el periodo fiscalizado para que alegaran y presentaran los documentos y justificantes que estimaran pertinentes.

Se han recibido dentro del plazo establecido las alegaciones del actual Director General de Tráfico, que se acompañan al Proyecto de Informe, no habiéndose recibido alegaciones del anterior responsable de la Jefatura.

En relación con el contenido de las alegaciones y su tratamiento es preciso señalar que éstas confirman las deficiencias o irregularidades puestas de manifiesto en el Informe, pretenden explicar, aclarar o justificar determinadas actuaciones o señalan deficiencias que se

han subsanado parcialmente con posterioridad al periodo fiscalizado y sin soporte documental. En consecuencia, no se ha modificado el texto del Informe con excepción de algún caso aislado en que se ha estimado conveniente precisar su contenido en los apartados correspondientes.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

II.1 Control interno

II.1.1 *Actividad administrativa*

No se pueden diferenciar claramente las actuaciones realizadas por la JCT como organismo autónomo, de las efectuadas por la Dirección General de Tráfico (DGT), órgano directivo del Ministerio del Interior, dependiente de la Subsecretaría del Interior. Así mismo, en la documentación administrativa se produce un uso indistinto de los términos JCT y DGT para referirse a la Jefatura como organismo autónomo, aunque son figuras jurídicas distintas.

Estas circunstancias han ocasionado que, a efectos de redacción de este Informe, se hayan atribuido a la JCT todos los actos u operaciones con repercusión financiera, patrimonial o económica, con independencia del empleo indistinto de los términos JCT y DGT en la documentación suministrada, ya que es la Jefatura la que tiene asignado el presupuesto en los PGE y es el centro gestor del programa; por el contrario, la DGT se trata de un órgano de la Administración General del Estado, sin personalidad jurídica propia y que no tiene asignación presupuestaria diferenciada.

Ello, sin perjuicio de que se ha realizado tal diferenciación con la DGT cuando se ha considerado necesario, al objeto de describir fielmente o analizar jurídicamente una operación.

No obstante, con independencia del análisis jurídico que se hace posteriormente, conviene señalar que las menciones que la JCT hace a la DGT en su funcionamiento y documentos administrativos se refieren, por lo general, a su actividad como organismo autónomo⁵.

II.1.2 *Sistema de información contable*

La JCT tiene implantado el Sistema de Información Contable de la Administración General del Estado (SIC), que permite obtener, además de las cuentas anuales, información y estados contables de las operaciones realizadas en el ejercicio.

Sin embargo, la Jefatura no registra todos los actos u operaciones de naturaleza patrimonial susceptibles de registro contable, en cuanto existen operaciones de naturaleza no presupuestaria que no se contabilizan. Este hecho es debido, básicamente, a la ausencia de

inventario, ya que no se puede conocer el valor de los bienes en los casos en que procede su baja contable, y a la falta del adecuado flujo de información y coordinación entre las distintas unidades administrativas que intervienen en la gestión.

II.1.3 *Sistema informático de gestión presupuestaria*

Para la gestión económica y presupuestaria la JCT ha implantado en el ejercicio 2002 el sistema Sorolla. Este sistema informático permite la gestión administrativa y contable de las dotaciones presupuestarias, sirviendo de registro de las operaciones realizadas e informando de la situación de cada una de las actuaciones de gestión.

El análisis del uso del sistema que la Jefatura hace en el ejercicio 2002, como instrumento de control y registro de expedientes, ha determinado que no se produce una total correspondencia entre la información que presenta y la suministrada por el SIC, aunque por cuantías poco significativas en lo que se refiere a obligaciones reconocidas.

Sin embargo, aunque los errores se pueden explicar por ser ese año el de su implantación, las discrepancias entre ambos sistemas se hubieran podido subsanar en el supuesto de haberse procedido a una conciliación de la información que presentaban al cierre del ejercicio.

Por otra parte, el Sorolla dispone de un módulo de Gestión de Inventario para la gestión del inmovilizado material, aunque la Jefatura no había iniciado la utilización de esta herramienta en el ejercicio fiscalizado⁶.

II.1.4 *Procedimientos para el seguimiento de los proyectos de inversión*

El seguimiento de los proyectos de inversión se realiza en la Subdirección General Adjunta de Administración Económica por dos vías: contable y administrativa.

El Área de Control Financiero y Contabilidad, mediante el SIC, efectúa un seguimiento contable de los proyectos de inversión a los que asocia los expedientes de gasto. A final de ejercicio obtiene el Estado de ejecución por proyectos, con detalle de su ejecución presupuestaria desde el crédito inicial. El sistema también suministra la información a incorporar en la Memoria de las cuentas anuales, relativa a la Ejecución de proyectos de inversión.

El Área de Gestión Económica, a través del sistema Sorolla, proporciona información de la situación presupuestaria por proyectos y expedientes de gasto. Partiendo de dicha información, elabora un informe mensual de Seguimiento del capítulo VI Inversiones reales del Presupuesto de gastos.

⁶ En el ejercicio 2004 la Jefatura Central de Tráfico procedió a la implantación del módulo de Gestión de Inventario, por lo que en la actualidad se están introduciendo los datos de los bienes.

Por otra parte, el Comité de Inversiones, presidido por el Director General e integrado por los subdirectores generales gestores, se reúne periódicamente para informar de la marcha de los expedientes de su competencia, analizar la información contenida en los informes de seguimiento mencionados, aunque de las sesiones celebradas no se levanta acta. En relación con este Comité, hay que destacar que no se trata de un órgano colegiado, ni tiene el carácter de grupo o comisión de trabajo, de los regulados en el capítulo IV del Título II de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE). Se trata de una serie de reuniones periódicas a cuyos componentes se les ha atribuido la denominación de Comité, pero que no ha sido creado formalmente, no tiene competencias decisorias o de emisión de informes preceptivos o de seguimiento y control, ni cuenta con un documento de constitución en el que se establezca su composición, funciones y fines.

A pesar del seguimiento señalado, la información que suministran los documentos anteriores no recoge fielmente la ejecución de los proyectos de inversión del ejercicio 2002, debido a las causas siguientes⁷:

1. Ninguno de los sistemas de seguimiento registra todas las redistribuciones realizadas a la asignación inicial de los proyectos. Además, los proyectos de los que se realiza un seguimiento individualizado difieren según el sistema que se consulte.

2. Los importes totales en la ejecución de los proyectos no coinciden según la procedencia de la información, sea el SIC o el sistema Sorolla. Difiere el crédito autorizado y dispuesto, las obligaciones reconocidas y el remanente de crédito comprometido, según que el documento consultado sea el Estado de ejecución por proyectos del SIC o proceda de la información sobre la situación presupuestaria por proyectos y expedientes del sistema Sorolla. Incluso, los datos que figuran en el resumen de la ejecución presupuestaria del informe de seguimiento no coinciden con los del SIC ni con los del sistema Sorolla, a pesar de que dicho informe se elabora a partir de la información de este último sistema.

II.1.5 *Control del inmovilizado*

II.1.5.1 *Características generales*

La JCT elabora diversas relaciones de elementos de su inmovilizado material⁸, con inclusión de los recibidos en cesión o adscripción, relativas a inmuebles, material informático, vehículos, helicópteros y otros elementos inventariables como etilómetros, cinemómetros, red de radiofonía y equipos en centros de control y de gestión de tráfico. También dispone de una relación de los bienes que utiliza en arrendamiento.

⁴ En el subepígrafe II.1.5.1 se recogen las características generales de las relaciones de bienes.

⁵ En el epígrafe II.3.1 se exponen los resultados del análisis jurídico de la Jefatura Central de Tráfico.

⁷ En el epígrafe II.2.6 se analiza la ejecución de los proyectos de inversión.

⁸ Algunas de estas relaciones se confeccionaron con motivo de la fiscalización.

Sin embargo, las relaciones de las que dispone son por lo general manuales y no permiten identificar todos los bienes que integran el inmovilizado material, sean muebles o inmuebles, ni se incluye en todos su valor. Tampoco recogen información fiable de su situación jurídica y sus modificaciones, tengan o no repercusión contable.

Respecto al inmovilizado inmaterial, la JCT no confecciona relaciones de éste, de forma que no se pueden determinar los elementos recogidos en las cuentas de Balance, a 31 de diciembre de 2002, relativas a las aplicaciones informáticas y propiedad intelectual. Tampoco es posible identificar individualmente los proyectos de investigación que han sido activados en la cuenta destinada a gastos en investigación y desarrollo.

En definitiva, las relaciones no sirven de soporte de la contabilidad, ni son un instrumento útil para la gestión y control del inmovilizado no financiero, tal como se constata en los subepígrafes siguientes.

II.1.5.2 Control de los inmuebles

El examen de la Relación de bienes inmuebles ha puesto de manifiesto lo siguiente:

1. No se registran los valores necesarios desde el punto de vista contable, tales como valor del suelo y de la edificación, amortización acumulada, ampliaciones y mejoras. En algunos elementos no consta el precio de adquisición. Incluso, se mantiene la unidad monetaria existente en el momento del registro del bien, sin procederse a su reflejo, también, en euros.

2. No hay correspondencia entre la información contable y la Relación de bienes inmuebles en el caso de los elementos que han sido contabilizados como recibidos en adscripción o cesión. En concreto, de los 4 inmuebles que figuran contablemente recibidos en adscripción o cesión y valorados, se destaca lo siguiente:

a) Los bienes adscritos, correspondientes a la pista de exámenes de conductores de Soria, pista de aterrizaje de helicópteros de Madrid y edificios para servicios múltiples de Tarragona recibidos en 1970, 1995 y 2001, respectivamente, no están valorados en dicha relación.

b) A las pistas de examen de conductores en Palencia, recibidas en cesión en 1971, se les atribuye en la relación un valor de 42.071 euros, importe que no coincide con el que figura registrado en contabilidad que asciende a 163.325 euros.

c) Las pistas de examen de conductores en Soria figuran, en la relación, como recibidas en régimen de cesión. En realidad se trata de una adscripción a la JCT de un tramo de carretera propiedad del Estado y contabilizada correctamente como un bien recibido en adscripción.

3. En la Relación de bienes inmuebles se hace referencia a la existencia de adscripciones o cesiones

sin que estén contabilizadas como tales por la JCT. A su vez, del examen de la documentación facilitada se ha podido determinar que se trata de inmuebles afectados al Ministerio del Interior, sin que se haya realizado el correspondiente acuerdo de adscripción a la JCT, o cesiones que no han sido efectuadas a la JCT sino a favor del Ministerio del Interior, entre otras circunstancias. Ello, unido al empleo indistinto de los términos DGT y JCT en la documentación justificativa, impide determinar exactamente el título jurídico por el que los posee y la procedencia del reflejo contable de dichas cesiones o adscripciones, tal como se constata de las siguientes características jurídicas de algunos de estos inmuebles:

a) El terreno de la base aérea de Manises es una parcela segregada en 1989 de una finca situada en el aeropuerto de Valencia, propiedad del Ejército del Aire, y que, mediante acta de segregación del Ministerio de Defensa al de Economía y Hacienda, se realiza su afectación simultánea al Ministerio del Interior, DGT, sin que se haya realizado un posterior acuerdo de adscripción a la JCT.

b) La Academia de ATGC de Mérida procede de una cesión gratuita al Ministerio del Interior, DGT, de una finca segregada de la denominada El Prado, perteneciente al Ayuntamiento de Mérida, que tuvo lugar en 1992. En consecuencia la cesión no se hace a favor de la JCT, sino del órgano directivo DGT del Ministerio del Interior y al que, sin embargo, la escritura de segregación y cesión gratuita califica expresamente como organismo autónomo.

c) Las pistas de exámenes de conducir de Las Palmas de Gran Canaria, en el Barrio de Tamaraceite, se encuentran en un terreno donado a la JCT en 1972 e inscrito en el Registro de la Propiedad a su nombre. En 1990 se construye sobre éste una edificación destinada a albergar las oficinas y dependencias de las pistas, compareciendo el Jefe de Servicio de Patrimonio en nombre y representación de la DGT, dependiente del Ministerio del Interior, según consta en la escritura de declaración de obra nueva. Por tanto, en la documentación justificativa del inmueble intervienen la DGT y la JCT, por lo que no se puede determinar la persona jurídica titular del inmueble.

4. Los inmuebles entregados a la Generalidad de Cataluña, como consecuencia del traspaso de servicios y funciones de la Administración del Estado a esa Comunidad, no están registrados en la Relación de bienes inmuebles. Estas edificaciones entregadas en cesión deben mantenerse en la relación, haciendo constar esta circunstancia, con indicación del cesionario y las condiciones de la cesión.

Por último, la JCT también dispone de una Relación de inmuebles arrendados que, además de algún error de fecha y un contrato registrado por duplicado, no incluye los vencimientos de los arrendamientos.

II.1.5.3 CONTROL DE LOS BIENES MUEBLES

La JCT ha facilitado diversas relaciones comprensivas de bienes muebles, aunque no dispone de relaciones o listados que permitan el control de diversos elementos inventariables y de elevado coste, tales como motores de repuesto, herramientas y piezas para helicópteros, mobiliario y material de los Parques Infantiles de Tráfico, entre otros. Respecto a las facilitadas se señala lo siguiente:

1. La Relación de etilómetros existentes en la ATGC recoge 4.913 unidades, su marca y modelo, pero no registra la fecha ni el precio de adquisición, tampoco incluye los que están en revisión. Esta ausencia de información impide determinar si la relación recoge los 401 etilómetros, adquiridos en el ejercicio 2002, con un coste total de 546.860 euros y un precio unitario que varía de 728 a 9.000 euros, aproximadamente, según el modelo del que se trate. Por otra parte, la relación se refiere sólo a los adquiridos para la ATGC, por lo que tampoco puede determinarse si incluye 76 etilómetros suministrados a los Servicios periféricos en el ejercicio, con un coste de 207.533 euros.

2. La Relación de cinemómetros existentes en la ATGC tiene registradas 173 unidades y su marca, pero no incluye la fecha ni el precio de adquisición. La relación, al referirse sólo a los adquiridos para la Agrupación y no suministrar datos suficientes, no permite determinar si están registrados 23 cinemómetros para controles de velocidad adquiridos en el ejercicio fiscalizado para los Servicios periféricos, con un coste de 945.263 euros.

3. El Estado de helicópteros es un listado en el que se relacionan 19 helicópteros con su matrícula, modelo y situación de la patrulla, pero sin información sobre sus características, mantenimiento, elementos incorporados, precio de adquisición u otros datos técnicos y económicos.

4. Las Relaciones de existencias de ordenadores fijos, portátiles y escáner contienen información detallada y actualizada de los equipos, pero no reflejan su valoración. Tampoco el Inventario de material informático de la ATGC informa del valor de los equipos.

5. En el Inventario de vehículos se registran los utilizados en Servicios centrales y periféricos, valorados en su mayoría, y en la Relación de vehículos los correspondientes a la ATGC pero, en este caso, sin incluir su precio de adquisición.

6. La Relación de vehículos históricos. Se trata de un registro manual, sin membrete, sin identificación de la unidad administrativa encargada de su control y sin firmar; constituido por una serie de fichas individuales que suministran información sobre 46 vehículos históricos pero que no están actualizadas, ni registran su localización. Durante el ejercicio fiscalizado, parte de estos vehículos son objeto de depósito en el Museo de Historia de la Automoción en virtud

de un convenio suscrito con el Ayuntamiento de Salamanca⁹.

II.1.5.4 Control de los bienes entregados al uso general

La JCT dispone de una Base de datos de recepciones que recoge las obras recibidas destinadas al uso general, con inclusión de las realizadas para Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos en virtud de los convenios suscritos con estas entidades. En esta base se registran las recepciones con información de la fecha de entrega e importe de las inversiones, pero no se incluyen las modificaciones posteriores a la adquisición inicial.

En relación con el control y seguimiento de las obras anteriores, la Jefatura dispone de un Inventario de instalaciones en carreteras entregadas al uso general destinado al mantenimiento de los elementos, pero en el que no constan fecha de entrega e importe. Tampoco incluye la totalidad de las inversiones contabilizadas como entregadas al uso general ya que no registra las obras que se traspasan a Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos en el marco de los convenios anteriormente citados, dado que su mantenimiento no corresponde a la JCT.

Además, elabora una Relación de equipos en Centros de control y de gestión de tráfico, para los equipos instalados en diversos centros, y otra relativa a la Red de radiotelefonía, para los de las distintas estaciones, pero no incorporan su valoración, ni figura fecha de adquisición.

En definitiva, la JCT no dispone de un registro especializado para el control y seguimiento físico y jurídico de los bienes o inversiones entregados al uso general, ya que los registros que confecciona, sin valorar e incompletos, no permiten cuantificar la totalidad de las inversiones realizadas destinadas al uso general, ni sirven de soporte para contabilizar las bajas como activo según se va produciendo su posterior entrega a dicho uso general.

II.2 Fiscalización del inmovilizado en las cuentas anuales

II.2.1 Rendición de cuentas

Las cuentas anuales del ejercicio 2002¹⁰, aprobadas por el Director General de Tráfico el 28 de julio de 2003, han sido remitidas por la IGAE al Tribunal de Cuentas el 12 de septiembre de 2003, fuera del plazo máximo posible, 1 de septiembre de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 130 del TRLGP. Las cuentas se encuentran acompañadas del informe de auditoría que realiza la IGAE, de conformidad con el artículo 129 del TRLGP.

⁹ En el epígrafe II.5.2 se analizan los vehículos históricos, así como la ejecución del convenio por el que parte se ceden al Ayuntamiento de Salamanca.

¹⁰ En el anexo 2 se incluye un resumen del Balance del ejercicio 2002 y en el anexo 3 figura la Ejecución del presupuesto de gastos y de ingresos.

El resumen de las cuentas anuales ha sido publicado en el Boletín Oficial del Estado, de 24 de septiembre de 2003, en cumplimiento de lo dispuesto en la Orden de 28 de junio de 2000, por la que se regula la obtención y rendición de cuentas a través de soporte informático para organismos públicos a los que sea de aplicación la Instrucción de Contabilidad para la Administración Institucional del Estado, aunque con un retraso de 27 días en relación al plazo de un mes, contado desde la aprobación de las cuentas anuales, que establece el apartado primero de dicha norma.

En relación con su contenido, las cuentas no suministran información del inmovilizado en curso, mediante los correspondientes anexos o notas.

II.2.2 Alcance

Se ha examinado la representatividad del inmovilizado en las cuentas anuales de la JCT del ejercicio 2002, verificándose, en particular, las partidas que integran el inmovilizado no financiero en el Balance. Así mismo, se han analizado las inversiones en el Estado de ejecución del presupuesto de gastos y la información que sobre la ejecución de los proyectos de inversión se incluye en la Memoria.

II.2.3 Opinión

La importancia de la limitación relativa a la ausencia de un inventario de todos los bienes que integran el inmovilizado y la imposibilidad de determinar la titularidad de diversos elementos, así como las demás salvedades derivadas del incumplimiento de los principios y normas contables que se exponen a continuación, impiden opinar sobre la representatividad del inmovilizado no financiero de la JCT en Balance.

| (En euros) | | | | |
|---|---------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| CUENTA | SALDO A 31-12-01 | ALTAS | BAJAS | SALDO A 31-12-02 |
| 200 Terrenos y bienes naturales | 1.532.581 | - | - | 1.532.581 |
| 201 Infraestructura y bienes destinados al uso gral | 69.127.201 | 72.863.869 | 69.127.201 | 72.863.869 |
| Total inversiones destinadas al uso general | 70.659.782 | 72.863.869 | 69.127.201 | 74.396.450 |

Las altas en la cuenta 201 Infraestructura y bienes destinados al uso general por 72.863.869 euros corresponden a la inversión realizada en el ejercicio aplicada al artículo 60 Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general del presupuesto de gastos. Las bajas, 69.127.201 euros, corresponden al valor de los bienes destinados al uso público que se traspaasa a la cuenta 109 Patrimonio entregado al uso

II.2.4 Inmovilizado no financiero en Balance

II.2.4.1 Descripción de las partidas analizadas

El inmovilizado no financiero de la JCT en el Balance, a 31 de diciembre de 2002, asciende a 723.928.217 euros, con una amortización acumulada de 319.877.934 euros, y en el que se incluye patrimonio recibido en adscripción y cesión por 2.136.889 y 163.325 euros, respectivamente. En el pasivo, minorando su patrimonio, tiene registrados bienes entregados en cesión por valor de 1.048.139 euros e inversiones entregadas al uso general por 679.611.927 euros¹¹.

Respecto a las variaciones del inmovilizado no financiero, el incremento del ejercicio asciende a 127.004.818 euros, aplicándose al capítulo 6 Inversiones reales 127.003.965 euros, y el resto del incremento, 853 euros, se trata de una rectificación del saldo entrante. Las bajas por 69.550.186 euros son debidas básicamente a la contabilización de inversiones entregadas al uso general por 69.127.201 euros, y el resto, 422.985 euros, se corresponde con la totalidad de los derechos reconocidos en el capítulo 6 Enajenación de inversiones reales del presupuesto de ingresos.

En cuanto a la amortización del inmovilizado, al no disponer de todos los datos de identificación necesarios para determinar la amortización de cada elemento patrimonial, la JCT la realiza siguiendo el criterio de la disposición transitoria primera de la Resolución 14 de diciembre de 1999 de la IGAE, por el que se podrá considerar como base a amortizar el saldo de las cuentas donde están recogidos estos bienes, tomando como periodo de vida útil el promedio de los plazos que correspondan a los tipos de bienes que se integran en esa cuenta.

II.2.4.2 INVERSIONES DESTINADAS AL USO GENERAL

Las inversiones destinadas al uso general ascienden a 74.396.450 euros, con el siguiente detalle:

general y que se efectúa por el saldo de la cuenta al inicio del ejercicio. Como consecuencia de ello, el saldo de 72.863.869 euros, comprende, exclusivamente, el importe de las inversiones realizadas en el ejercicio.

¹¹ En el anexo 4 se incluye el detalle de las cuentas de inmovilizado no financiero y patrimonio en Balance.

Los criterios contables aplicados en esta cuenta adolecen de los defectos siguientes:

1. Esta cuenta incluye diversas inversiones y bienes que no están destinados a ser utilizados directamente por la generalidad de los ciudadanos, ya que se refieren a gastos en consultoría, asistencia, servicios y obras, relacionados con sistemas informáticos y tecnológicos que no se van a poner a disposición de los ciudadanos.

2. La baja en el ejercicio de estas inversiones se realiza por la totalidad de las realizadas en el ejercicio anterior, sin tener en cuenta la entrega efectiva al uso

| (En euros) | | | | |
|--|---------------------|------------------|----------|---------------------|
| CUENTA | SALDO A 31-12-01 | ALTAS | BAJAS | SALDO A 31-12-02 |
| 210 Gastos de investigación y desarrollo | 1.940.971 | 1.002.956 | - | 2.943.927 |
| 215 Aplicaciones informáticas | 1.386.953 | 274.526 | - | 1.661.479 |
| 216 Propiedad intelectual | 4.497.457 | - | - | 4.497.457 |
| Total inmovilizaciones inmateriales | 7.825.381 | 1.277.482 | - | 9.102.863 |
| Menos: | | | | |
| 281 Amortizaciones | 6.993.844 | 1.187.263 | - | 8.181.107 |
| Total inmovilizaciones inmateriales netas | 831.537 | 90.219 | - | 921.756 |

La cuenta 210 Gastos de investigación y desarrollo tiene un saldo a 31 de diciembre de 2.943.927 euros. El incremento del ejercicio asciende a 1.002.956 euros, siendo su aplicación presupuestaria con cargo a los créditos del artículo 64 Gastos de inversiones de carácter inmaterial, 991.936 euros, y del artículo 63 Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios, 11.020 euros.

Del análisis del incremento de dicho inmovilizado en el ejercicio se deduce lo siguiente:

1. El registro contable de estas operaciones se realiza incorrectamente sin que, en aplicación del principio de prudencia, se consideren previamente gastos del ejercicio y posteriormente, al cierre del ejercicio, se activen si cumplen las condiciones. Así, la totalidad de los gastos de investigación y desarrollo del ejercicio, 1.002.956 euros, se activaron directamente y no se consideraron previamente gastos del ejercicio mediante cargo en la cuenta 620 Gastos en investigación y desarrollo del ejercicio, y proceder a su activación al cierre del ejercicio si se cumplen las condiciones, cargando la cuenta 210 Gastos de investigación y desarrollo con abono a la 781 Trabajos realizados para el inmovilizado inmaterial.

2. Con independencia del incorrecto procedimiento aplicado para registrar contablemente este

público. Esta práctica contable distorsiona la representatividad de su saldo, ya que determina que éste pueda incluir indebidamente bienes o inversiones que han entrado en funcionamiento o, por el contrario, se proceda a la baja en el activo de inmovilizado cuya entrega al uso público no se ha realizado.

II.2.4.3. Inmovilizado inmaterial

El inmovilizado inmaterial, por importe de 9.102.863 euros y con una amortización acumulada de 8.181.107 euros, tiene el siguiente desglose y movimiento en el ejercicio fiscalizado:

inmovilizado inmaterial, hay que destacar que los gastos se han activado sin justificar las condiciones exigidas, ya que para que pueda realizarse dicha activación hubiera sido necesario que se trataran de proyectos perfectamente individualizados, cuyo coste esté claramente establecido, con objeto de poderlo distribuir adecuadamente en el tiempo, y tener motivos fundados de éxito técnico y de la rentabilidad económico-comercial del proyecto.

3. No se mantiene uniformidad de criterio para considerar los gastos de investigación y desarrollo como gastos del ejercicio o proceder a su activación. Por un lado, se activan indebidamente gastos en consultoría para estudios, tales como los realizados sobre el casco de protección, estiba de la carga en transportes especiales y circulación en diversos accesos entre otros. Por otro, se consideran gastos del ejercicio expedientes con destino similar a los anteriores. Incluso, son de destacar dos expedientes relativos a las prórrogas del contrato de consultoría para la realización de un estudio de la circulación en los accesos de Madrid, en los que el gasto derivado de la primera prórroga, 69.067 euros, se activa, y el correspondiente a la segunda, 19.185 euros, se considera gasto del ejercicio, por lo que no existe uniformidad de criterio en el registro de gastos de la misma naturaleza.

II.2.4.4 Inmovilizado material

El inmovilizado material, por importe de 640.428.904 euros y con una amortización acumulada de 311.696.827 euros, tiene el siguiente desglose y movimiento en el ejercicio fiscalizado:

| (En euros) | | | | |
|--|---------------------|-------------------|----------------|---------------------|
| CUENTA | SALDO A 31-12-01 | ALTAS | BAJAS | SALDO A 31-12-02 |
| 220 Terrenos y bienes naturales | 12.274.797 | - | - | 12.274.797 |
| 221 Construcciones | 181.598.522 | 22.207.168 | - | 203.805.690 |
| 222 Instalaciones técnicas | 44.591.227 | 274.160 | 384 | 44.865.003 |
| 223 Maquinaria | 22.602.617 | 4.077.750 | 3.214 | 26.677.153 |
| 224 Utillaje | 23.444.250 | - | - | 23.444.250 |
| 226 Mobiliario | 45.529.734 | 4.069.795 | 1.052 | 49.598.477 |
| 227 Equipos para procesos de información | 58.129.572 | 2.556.093 | 478 | 60.685.187 |
| 228 Elementos de transporte | 192.302.674 | 19.583.953 | 417.857 | 211.468.770 |
| 229 Otro inmovilizado material | 7.515.029 | 94.548 | - | 7.609.577 |
| Total inmovilizaciones materiales | 587.988.422 | 52.863.467 | 422.985 | 640.428.904 |
| Menos: | | | | |
| 282 Amortizaciones | 300.230.149 | 11.466.678 | - | 311.696.827 |
| Total inmovilizaciones materiales netas | 287.758.273 | 41.396.789 | 422.985 | 328.732.077 |

Del análisis de los criterios contables aplicados en la contabilización del inmovilizado material se deduce lo siguiente:

1. En la cuenta 221 Construcciones aparece contabilizado tanto el valor de la construcción como el del terreno, incumpléndose las normas de valoración del inmovilizado material en las que se determina que el valor de los terrenos deberá figurar por separado del valor de los edificios y otras construcciones.

2. En el ejercicio fiscalizado se imputa incorrectamente a la cuenta 222 Instalaciones técnicas el suministro de 129 «kart» para los Parques Infantiles de Tráfico por 114.192 euros. Estos elementos no están integrados en unidades complejas especializadas por lo que no procede su contabilización en dicha cuenta, considerándose más apropiada la cuenta 229 Otro inmovilizado material.

3. La cuenta 224 Utillaje con un saldo de 23.444.250 euros no ha tenido variaciones en el ejercicio. Los utensilios o herramientas contenidos en esta cuenta no son objeto de recuento físico anual para determinar las pérdidas producidas en el ejercicio y proceder a su regularización anual.

4. La cuenta 226 Mobiliario incluye un importe de 51.000 euros relativo al suministro en el ejercicio

de un puente de lavado para la ATGC, cuya correcta aplicación contable corresponde a la cuenta 223 Maquinaria.

5. La cuenta 228 Elementos de transporte tiene un saldo 211.468.770 euros. El incremento del ejercicio asciende a 19.583.953 euros, correspondiendo 1.024.785 euros a obligaciones reconocidas por el suministro de un helicóptero Ecoreil AS-350. El precio de adquisición de dicho helicóptero es 1.308.037 euros, efectuándose un pago dinerario de 1.155.588 euros, repartido en dos anualidades, 130.803 euros en el ejercicio 2001 y 1.024.785 euros en el ejercicio 2002. El resto se paga con la entrega de otro helicóptero Ecuriel AS-350 B1 valorado en 152.449 euros.

En relación con esta adquisición cabe señalar que el registro contable se ha limitado a incrementar el inmovilizado por el importe de los pagos dinerarios, sin reflejar la disminución del inmovilizado por entrega del helicóptero usado en concepto de pago parcial y su amortización acumulada correspondiente.

6. Las ventas del inmovilizado material se contabilizan incorrectamente mediante la baja en contabilidad por el precio de venta del bien y sin reflejar el beneficio o pérdida. Tal es el caso de las ventas de vehículos obsoletos, pérdidas de carácter irreversible por

accidentes con calificación de siniestro total o disminuciones de valor debido a daños sufridos.

Así, las bajas de los vehículos en la cuenta 228 Elementos de transporte por 417.857 se contabilizan por el importe percibido, sea el precio de venta del vehículo o la indemnización recibida de las compañías de seguros. Este criterio no se ajusta al que establecen los principios contables públicos, ya que se debió proceder a dar de baja los elementos por su valor neto contable, con reflejo del resultado de la operación.

7. Los retiros de elementos por sustituciones, pérdida o destrucción no son objeto de reflejo contable, lo que determina una sobrevaloración del inmovilizado material.

8. No se ha procedido a dar de baja en contabilidad las construcciones, maquinaria, mobiliario, equipos para procesos de información y elementos de transporte entregados en el ejercicio 2002 a las provincias de Tarragona y Barcelona, como consecuencia del Real Decreto 404/2000, de 24 de marzo, sobre ampliación de medios personales, materiales y presupuestarios tras pasados a dicha Comunidad Autónoma por el Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre traspaso de servicios y funciones de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

9. La amortización acumulada del inmovilizado material asciende a 311.696.827 euros, con una dotación practicada en el ejercicio de 11.466.678 euros. En relación con las dotaciones se señalan las siguientes deficiencias:

a) Se registra indebidamente la depreciación de elementos de inmovilizado que no se encuentran en condiciones de funcionamiento, siendo éste el requisito que determina el inicio del proceso de amortización. Así, se han dotado amortizaciones en el ejercicio fiscalizado de inmovilizaciones en curso y de edificios que no están en condiciones de funcionamiento, por lo que no procede el inicio de su amortización.

b) Se están amortizando los terrenos pese a que no procede su amortización. Ello es debido a que se toma como base para calcular la amortización de las construcciones el saldo de dicha cuenta, en la que se incluye el valor del terreno.

c) Se han amortizado indebidamente los bienes entregados en el ejercicio 2002 a Tarragona y Barcelona, debido a que no se ha contabilizado la cesión.

II.2.4.5 Patrimonio recibido en adscripción

La cuenta 101 Patrimonio recibido en adscripción tiene un saldo de 2.136.889 euros, sin haberse registrado adscripciones en el ejercicio. Este saldo comprende la pista de exámenes de conductores de Soria (18.631 euros), pista de emergencia para aterrizaje de helicópteros de Madrid (1.532.581 euros) y el edificio para servicios múltiples de Tarragona (585.677 euros), sien-

do los años de adscripción 1970, 1995 y 2001, respectivamente.

Sin embargo, el reflejo contable de la adscripción a la JCT de la pista de emergencia para aterrizaje de helicópteros de Madrid y de las pistas de exámenes de conductores de Soria no se realiza en el momento de producirse dicha adscripción sino en ejercicios posteriores.

Además, la contabilización de las adscripciones de las pistas en 1999 y del edificio en el ejercicio 2001, no se produce en virtud de los actos administrativos que las generaron. Estos bienes se registran mediante cuentas diferenciadas de patrimonio como consecuencia de los escritos de la Subdirección General de Gestión Contable del Estado de la IGAE, de 19 de enero de 2000 y 22 de enero de 2002, en relación con las cuentas anuales de los ejercicios 1999 y 2001, en los que comunicaba haberse detectado la existencia de bienes adscritos a la JCT que ésta no tenía registrados en la cuenta destinada al efecto.

II.2.4.6 Patrimonio recibido en cesión

La cuenta 103 Patrimonio recibido en cesión con un saldo de 163.325 euros, registra únicamente el valor de una pista de examen de conducir cedida por el Ayuntamiento de Palencia.

En relación con el registro contable de esta cesión realizada en 1971, es de resaltar que el reflejo del valor del inmueble cedido en la cuenta de patrimonio diferenciada se realiza en el ejercicio 2000 como consecuencia del escrito de la Subdirección General de Gestión Contable del Estado de la IGAE, de 16 de noviembre de 2000, solicitando aclaración al existir diferencias con los datos obrantes en dicha Subdirección. Este hecho determinó el registro contable del inmueble en la cuenta de patrimonio, por el valor que le tenía asignado la Subdirección General de Patrimonio del Estado.

Por otra parte, no se han reflejado contablemente cesiones de terrenos realizadas por Ayuntamientos. En concreto, las pistas para examen de conducir en Burgos, Lugo y Cáceres que corresponden a terrenos cedidos por los correspondientes Ayuntamientos de dichas provincias.

II.2.4.7 Patrimonio entregado en cesión

La totalidad del saldo de la cuenta 108 Patrimonio entregado en cesión, 1.048.139 euros, sin movimiento en el ejercicio fiscalizado, recoge el valor neto contable de los bienes cedidos a la Generalidad de Cataluña en 1998 y 1999, correspondientes a las provincias de Girona y Lleida, respectivamente, en el ámbito del proceso de transferencia de competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor a dicha Comunidad Autónoma.

Pero la JCT calcula el valor neto contable mediante una estimación global para cada tipo de bien, tanto para determinar el valor de adquisición como su amortización, circunstancia que se corresponde con el hecho de que no exista un inventario.

Respecto al saldo de dicha cuenta, éste no recoge el valor neto contable de los bienes cedidos en el ejercicio 2002 a la Generalidad de Cataluña, correspondientes a las provincias de Tarragona y Barcelona, estimado en 996.673 euros. La baja de los bienes en las cuentas de inmovilizado por 2.616.730 euros y la baja de la amortización acumulada por 1.620.057, así como su reflejo en la cuenta 108 Patrimonio entregado en cesión se realiza con posterioridad, en el ejercicio 2003. El valor de los elementos entregados se obtiene del certificado del Subdirector General Adjunto de Administración Económica, de 30 de diciembre de 2003, en el que se especifica que la valoración de los bienes cedidos se ha realizado de forma global y estimativa, al no contar con un inventario de los bienes de inmovilizado, ni detalle de la composición de las cuentas de inmovilizado.

II.2.4.8 Patrimonio entregado al uso general

La cuenta 109 Patrimonio entregado al uso general con un saldo de 679.611.927 euros no representa el valor de las inversiones entregadas al uso general a 31 de diciembre de 2002, sino el de las inversiones realizadas hasta el 31 de diciembre de 2001, con independencia de que se haya realizado su entrega al uso general.

Ello es debido a la incorrecta práctica contable utilizada por la JCT para registrar la entrega consistente en incorporar a final de ejercicio en la cuenta 109 Patrimonio entregado al uso general las inversiones destinadas al uso general contabilizadas en el precedente, sin tener en cuenta que efectivamente se ha realizado la entrega y entrado en funcionamiento.

II.2.5 Ejecución presupuestaria de las inversiones reales

Los créditos iniciales y definitivos para inversiones reales aprobados en los PGE para el año 2002 ascienden a 157.615.430 euros, al no haberse aprobado modificaciones presupuestarias. Las obligaciones reconocidas por 145.387.844 euros representan un nivel de ejecución del 92,2%, habiéndose efectuado pagos en el ejercicio por 84.308.181 euros y en enero de 2003 el resto. El remanente de crédito por 12.227.586 euros incluye remanente comprometido por 10.946.144 euros¹².

Del análisis del presupuesto y ejecución de los gastos en inversiones se deducen las siguientes observaciones:

1. Se han aplicado al capítulo 6 Inversiones reales obligaciones reconocidas por 18.383.879 euros que se

deberían haber aplicado a operaciones corrientes del presupuesto de gastos, al corresponder a publicidad y propaganda (17.241.763 euros), reparaciones y conservación (1.111.151 euros) y gastos de investigación y desarrollo del ejercicio (30.965 euros). Entre estos gastos son de destacar las campañas publicitarias de divulgación de la seguridad vial para 2002 y de concienciación específica respecto a conductas y riesgos de peatones por 13.822.374 y 3.278.434 euros, respectivamente.

Aunque la JCT ha considerado estas obligaciones como gastos del ejercicio a efectos de la contabilidad patrimonial, su imputación presupuestaria debió ser el capítulo 2 Gastos corrientes en bienes y servicios, al no tener carácter amortizable y no ser susceptibles de inclusión en inventario.

2. El presupuesto de la JCT carece de dotación crediticia en el artículo 61 Inversión de reposición en infraestructura y bienes destinados al uso general. Sin embargo, el análisis de las inversiones ha puesto de manifiesto la existencia de expedientes que se imputan incorrectamente al artículo 60 Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general y que, en la medida que tenían por objeto el mantenimiento o reposición, deberían haber sido aplicados al citado artículo 61.

3. El proyecto Sistemas de innovación tecnológica aplicados a la gestión de tráfico se aplica al artículo 60 Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general. Este proyecto comprende diversos gastos relacionados con sistemas informáticos y técnicos que no pueden ser considerados inversiones destinadas a un uso público y que puedan ser utilizadas directamente por la generalidad de los ciudadanos. Es de destacar el expediente para desarrollo de un sistema informático para la tramitación de autorizaciones especiales de circulación por 129.183 euros que debió imputarse al artículo 62 Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios.

4. Se ha imputado indebidamente al artículo 63 Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios, la compra y construcción de edificaciones por 7.854.119 euros, ya que se trata de inversión nueva que debió aplicarse al artículo 62 Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios. Estas inversiones comprenden las adquisiciones de los locales para las Jefaturas Provinciales de Álava, Ourense e Ibiza, y diversas obras de construcción de unos almacenes en las de Badajoz, Segovia y Ávila.

II.2.6 Ejecución de los proyectos de inversión

El Anexo de proyectos de gasto de la JCT que se acompaña a los PGE para el año 2002 distribuye el crédito del capítulo 6 Inversiones reales, 157.615.430 euros, entre 32 proyectos de inversión.

Durante el ejercicio se modifica el número de proyectos y su asignación inicial mediante una redistribución de su crédito entre ellos, sin variar el total presupuestado para inversiones reales. Así, de los 32 proyectos, se modifica la cuantía inicial de 30, se incorporan 5 del ejercicio anterior y se suprime uno. Estas alteraciones determinan una redistribución del crédito inicialmente asignado de 29.459.466 euros, sin bien dentro de las mismas aplicaciones presupuestarias.

La Memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2002, en el apartado que contiene la Ejecución de proyectos de inversión, suministra para cada proyecto información sobre el año de inicio y fin, la inversión existente al inicio y la realizada en el ejercicio, determinando la inversión total y las anualidades pendientes de realizar. Del análisis de la información citada se deducen las observaciones siguientes¹³:

1. En la Memoria se relacionan 36 proyectos de inversión ya que, por una parte, se añaden 5 proyectos que no estaban entre los relacionados en el Anexo de proyectos de gasto de los PGE del ejercicio 2002 y, por otra, no contempla un proyecto incluido en dicho Anexo. En concreto, entre los proyectos relacionados no se incluye el proyecto Equipos para autorización de denuncias, contemplado en el Anexo de proyectos de gasto, con una asignación inicial en el artículo 63 Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios de 2.085.460 euros. En relación con este proyecto se señala que, aunque se tenía previsto su inicio en el ejercicio 2002, se procede a su baja y no se comienza hasta el año 2003 y, redistribuyéndose su crédito entre otros proyectos de la misma aplicación presupuestaria. La existencia de este proyecto se debió incluir entre los que se relacionan en la información sobre la ejecución de proyectos de inversión de la Memoria, con independencia de que no se ejecutara.

2. En la Memoria no se informa sobre la existencia de las redistribuciones. Si bien estas alteraciones de la asignación inicial no se reflejan en el Estado de liquidación del presupuesto de gastos ya que no proceden de modificaciones presupuestarias, la JCT debió informar de su existencia en la Memoria debido a su volumen, 29.459.466 euros, y a que afectó a todos los proyectos previstos, excepto a uno.

Como consecuencia de dichas redistribuciones, se incrementa la asignación inicial de 12 de los proyectos previstos y se añaden 5 procedentes del ejercicio anterior. Lo que determina que el crédito inicialmente asignado a estos proyectos por un total de 85.690.950 euros aumente hasta 115.150.416 euros, un 34% más de lo previsto inicialmente. Los proyectos con incremento de

crédito más significativo son: Gestión de tráfico otras zonas, Actuaciones en tramos y puntos peligrosos y conflictivos y Gestión de tráfico Zona centro, en inversiones destinadas al uso general; Edificios para organización periférica y Vehículos para vigilancia de tráfico, en inversión de reposición; y Vehículos de vigilancia, en inversión nueva.

A su vez, el aumento de las asignaciones iniciales anteriores determina una disminución de la cuantía asignada a otros 19 proyectos por el mismo importe. Por lo que el crédito asignado para estos proyectos, 71.906.450 euros, se reduce a 42.446.984 euros, pasando a disponer del 59% de lo presupuestado. En este sentido, hay que resaltar que, además del ya mencionado destinado a Equipos para autorización de denuncias que se suprime, el proyecto Gestión de tráfico Noroeste pasa de una asignación inicial de 5.126.630 euros a 76.630 euros. Otros proyectos afectados, en términos absolutos y relativos, por la baja en sus créditos son: Material de transmisiones y equipos especiales, para inversión nueva; Sistemas de innovación tecnológica aplicados a la gestión de tráfico, para inversión destinada al uso general; y, por último, los proyectos Ofimática y Edificios para servicios centrales, para inversión de reposición.

3. En el Anexo de proyectos de gastos de los PGE, la dotación de Edificios para organización periférica corresponde en su totalidad al artículo 63 Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios. Sin embargo, se han contabilizado inversiones con cargo al artículo 60 Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general por 9.312 euros, lo que habría requerido la oportuna modificación presupuestaria. A este respecto, hay que señalar que en el sistema Sorolla el expediente al que se refiere dicho importe sí se registra adecuadamente en el artículo 63, al igual que otros gastos de similar naturaleza.

4. Hay proyectos que se mantienen vigentes un ejercicio tras otro de forma que, aunque ha finalizado el periodo de ejecución previsto, se presupuestan nuevamente, con idéntico código y denominación, pero con un nuevo periodo de realización.

5. Del total de redistribuciones por 29.459.466 euros, únicamente se han registrado contablemente 26.583 euros en el Estado de ejecución por proyectos del SIC, en el que se añade el proyecto Otro material informático (código 1990 13 103 0135), asignándole crédito procedente de Equipos de informática. Las restantes redistribuciones por 29.432.883 no se reflejan como tales en el SIC, sino que directamente se compromete más crédito del asignado en unos proyectos empleando el de otros.

Extracontablemente, en el informe de Seguimiento del capítulo VI Inversiones reales del Presupuesto de gastos de diciembre que se elabora en la Subdirección General Adjunta de Administración Económica, se ponen de manifiesto redistribuciones por 28.981.655 euros.

¹³ En el anexo 6 se recoge la Ejecución presupuestaria de los proyectos de inversión, con detalle de los créditos asignados, según los datos del Anexo de gastos de inversión que acompaña a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002, las redistribuciones y las obligaciones reconocidas, según la Ejecución de proyectos de inversión de la Memoria a las cuentas anuales.

¹² En el anexo 5 se recoge la ejecución presupuestaria de las inversiones reales.

II.3 Fiscalización del cumplimiento de la legalidad

II.3.1 Análisis jurídico de la Jefatura Central de Tráfico

II.3.1.1 Creación

La JCT se creó, con la naturaleza de órgano administrativo, por la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional. Esta disposición asigna al entonces Ministerio de la Gobernación la vigilancia y disciplina del tráfico, circulación y transporte por carreteras y demás vías públicas, constituyéndose la Jefatura como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación.

La norma anterior no atribuye a la JCT el carácter de organismo autónomo de los establecidos a la fecha de creación de dicho órgano por la legislación en ese momento en vigor, constituida por la Ley de 26 de diciembre de 1958, sobre régimen jurídico de las Entidades Estatales Autónomas (LEEA). En cambio el Decreto 1348/1962, de 14 de junio, por el que se da cumplimiento a lo dispuesto en la disposición transitoria sexta de la LEEA, y se aprueba la clasificación de las Entidades existentes, clasifica a la Jefatura como organismo autónomo adscrito al Ministerio de la Gobernación, a pesar de que dicha clasificación solamente se permitía para las entidades existentes a la fecha de publicación de la Ley, la cual se produjo el 29 de diciembre de 1958. Sin embargo, la citada norma no tiene rango de ley, requisito exigidos en ese momento por la LEEA para su creación, ni contiene sus estatutos.

El Real Decreto Legislativo 339/1990 por el que se aprueba el LTCVMSV, aunque deroga la anterior normativa en materia de tráfico constituida por la Ley 47/1959, mantiene la existencia de la JCT como organismo autónomo, adscribiéndolo al Ministerio del Interior y disponiendo en su artículo 6.1 que las competencias que se atribuyen al Ministerio en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial las ejerce a través de la JCT. Sin embargo, aunque el LTCVMSV denomina a la Jefatura como organismo autónomo y se trata de una norma con fuerza de ley no contiene sus estatutos.

En esta situación se promulga la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE) que deroga expresamente la LEEA y da nueva regulación a los organismos autónomos, siendo de destacar que los artículos 61 y 62 señalan la necesidad de su creación por Ley y la aprobación de los estatutos por Real Decreto del Consejo de Ministros, a iniciativa del titular del Ministerio de adscripción y a propuesta conjunta de los Ministros de Administraciones Públicas y de Economía y Hacienda. Además, la LOFAGE determina en su disposición transitoria tercera la necesidad de adaptar los organismos autónomos y demás entidades de derecho público existentes a los dos tipos de orga-

nismos públicos regulados en dicha Ley, organismo autónomo y entidad pública empresarial.

Posteriormente, el Real Decreto 432/1999, de 12 de marzo, procedió a la adaptación de diversos organismos autónomos administrativos al tipo de organismo autónomo regulado en la LOFAGE en los casos en que dicha adaptación no exigía modificar el régimen jurídico de los organismos afectados, incluyendo a la JCT entre los que tienen la condición de organismo autónomo de los previstos en la LOFAGE. Si bien hay que precisar que en el citado Real Decreto solamente se contienen remisiones genéricas a la naturaleza y régimen de los organismos autónomos, por lo que no comprende una regulación positiva de la Jefatura. Además, procede destacar que esta inclusión de la Jefatura en la citada norma de adaptación se hace a pesar del escrito del Director General de Tráfico, de 26 de febrero de 1999, al Secretario General Técnico del Ministerio del Interior en el que le comunica la no conveniencia de que sea incluida en un Real Decreto tan general dadas sus peculiaridades, competencias y funciones, así como la gran dispersión normativa existente que conviene clarificar, por lo que solicita que se realicen las gestiones oportunas para que sea suprimido de éste.

En definitiva, la JCT se creó con la naturaleza de organismo administrativo y funcionó como organismo autónomo a partir de su calificación como tal por el Decreto 1348/1962.

Posteriormente, el Real Decreto Legislativo 339/1990 la denomina como organismo autónomo, y aunque esta norma tiene fuerza de ley no suple la carencia de estatutos, requisito exigido anteriormente por el artículo 6 de la LEEA y en la actualidad por el 62 de la LOFAGE.

II.3.1.2 Regulación estatutaria

La JCT no dispone de una norma de carácter estatutario y aunque diversas normas regulan aspectos relativos a la organización y competencias de la JCT, entre otros, se trata de disposiciones dispersas e incompletas, siendo de destacar el vacío normativo en cuanto a la determinación de sus órganos de dirección y distribución de competencias entre éstos¹⁴.

Esta carencia de estatutos tiene especial importancia no sólo porque anteriormente la LEEA y en la actualidad la LOFAGE exigen su aprobación, sino porque, además, el no tener regulados sus órganos directivos ha ocasionado que no disponga de una organización totalmente diferenciada de la Administración General del Estado.

¹⁴ El 8 de marzo de 1999 la Dirección General de Tráfico remite a la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior un proyecto de estatutos. La tramitación del proyecto de Real Decreto y de sus sucesivas versiones se prolonga hasta el año 2002. El 19 de septiembre de 2002, siguiendo instrucciones de la Subsecretaría del Interior, el Secretario General Técnico solicita a la Directora General de Organización Administrativa del Ministerio de Administraciones Públicas que no proceda a remitir el citado proyecto al Consejo de Estado dado que va a ser objeto de una reconsideración en algunos aspectos. Posteriormente no se vuelve a tramitar por lo que finalmente no es aprobado.

II.3.1.3 Órganos directivos y competencias

La irregular situación organizativa de la JCT tiene su origen en un proceso que se inicia en los primeros años de su existencia.

Desde su creación y clasificación como organismo autónomo, sucesivas normas reguladoras de la estructura del Ministerio al que quedaba adscrito han establecido su organización. Si bien hay que destacar que introduciendo denominaciones confusas como Dirección General de la JCT, pero en todo caso refiriéndose siempre a la estructura y órganos directivos de la JCT como organismo autónomo. Igualmente, se señalaba específicamente que la JCT estaba bajo la dependencia del Director General de Tráfico¹⁵.

Es a partir de 1990, tras la aprobación del LTCVMSV, cuando en disposiciones de distinto rango aparecen dos figuras jurídicas diferenciadas, la JCT y la DGT, asignando a la DGT los órganos directivos que anteriormente tenía atribuidos la Jefatura¹⁶. Así, por una parte, se mantiene la existencia de la JCT como organismo autónomo, a través del cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, en virtud del artículo 6 del LTCVMSV; pero no tiene determinados sus órganos de dirección, ni designado un Presidente o Director en calidad de titular del máximo órgano de dirección. Por la otra, las normas que establecen la estructura del Ministerio correspondiente atribuyen al órgano directivo del Ministerio del Interior DGT los órganos que la normativa anterior integraba en la Jefatura, siendo su titular el Director General de Tráfico. Incluso, se asignan a la DGT diversas funciones sobre tráfico, otras relativas a la gestión económico-financiera de los ingresos y los gastos y su contabilización, así como la gestión, conservación y custodia del patrimonio y su control mediante inventario, entre otras, con distribución de su ejercicio entre sus distintos órganos.

En el ejercicio fiscalizado, la estructura de la DGT se recoge en el artículo 14.2 del Real Decreto 1449/2000, de 28 de julio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, que establece como sus órganos directivos, con rango de subdirección general, los siguientes: Secretaría General,

¹⁵ El Decreto 246/1968, de 15 de febrero, sobre reorganización del Ministerio de la Gobernación, establece que «El Organismo autónomo tendrá, bajo el mando superior del Director General de Tráfico, la siguiente estructura orgánica...», y el Decreto 986/1974, de 5 de abril, por el que se reorganiza el Ministerio de la Gobernación, deroga la anterior y dispone en su artículo 11 que «El Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico tendrá, bajo el mando superior del Director General de Tráfico, la siguiente estructura orgánica...».

¹⁶ Las normas que sucesivamente regulan la estructura del Ministerio al que queda adscrita la Jefatura Central de Tráfico e integran los órganos directivos en la Dirección General de Tráfico son: el Real Decreto 901/1990, de 13 de julio, por el que se reestructuran la Subsecretaría del Ministerio del Interior y los Centros Directivos dependientes de ella; los Reales Decretos 1334/1994, de 20 de junio, de estructura básica del Ministerio de Justicia e Interior, y 1885/1996, de 2 de agosto, de estructura orgánica básica del Ministerio del Interior; y los Reales Decretos 1449/2000, vigente en el ejercicio fiscalizado, y 1599/2004, reguladores de la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.

Subdirección General de Seguridad Vial, Subdirección General de Investigación y Formación Vial, Subdirección General de Normativa y Recursos y Subdirección General de Sistemas de Información y Organización de Procedimientos¹⁷. Son por tanto de la DGT y no de la JCT. Añade en su artículo 14.1 que el Ministerio ejerce sus competencias sobre la JCT a través de la DGT, órgano directivo dependiente de la Subsecretaría del Interior.

Incluso, la existencia jurídica de estas dos figuras se pone de manifiesto en el hecho de que los titulares de las subdirecciones generales son nombrados expresamente subdirectores de la DGT, según consta en la publicación en el Boletín Oficial del Estado. En cambio, la adjudicación de los puestos de trabajo a los funcionarios se realiza expresamente para la JCT.

Esta diferenciación jurídica entre JCT y DGT no se plasma, sin embargo, en el funcionamiento de la Jefatura. En la práctica, se utilizan ambos términos como sinónimos y el Director General de Tráfico actúa como máximo representante de la DGT y de la JCT; lo que unido a una normativa confusa en la que las dos denominaciones, también, se emplean indistintamente y a la ausencia de unos estatutos que regulen sus máximos órganos directivos y competencias, determinan las deficiencias e irregularidades siguientes:

1. En su organización coexisten dos estructuras de distinta naturaleza. La DGT, órgano directivo del Ministerio del Interior, con una organización definida dentro del propio Ministerio e integrada por los órganos con rango de subdirección general; y la JCT, calificada como organismo autónomo, a la que se atribuyen las restantes unidades administrativas de nivel inferior a subdirección general establecidas por su Relación de puestos de trabajo, pero sin tener una estructura independiente con órganos directivos propios determinados en unos estatutos.

2. El artículo 14 del Real Decreto 1449/2000 atribuye a la DGT el ejercicio de diversas funciones sobre tráfico, circulación y seguridad vial que, previamente, el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 339/1990 atribuyó al Ministerio del Interior pero que ejercería a través de la JCT.

3. Las funciones relativas a la gestión económico-financiera de los ingresos y los gastos del organismo autónomo y su contabilización, así como la gestión, conservación y custodia de su patrimonio y su control mediante inventario, se las atribuye el citado artículo 14 del citado Real Decreto 1449/2000 a la DGT cuando, en virtud de lo dispuesto en el artículo 42 de la LOFA-

¹⁷ El Real Decreto 1599/2004, de 2 de julio, por el se desarrolla la estructura orgánica del Ministerio del Interior, modifica la estructura de la Dirección General de Tráfico que queda integrada por los siguientes órganos, con rango de subdirección general: Secretaría General, Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad, Subdirección General de Educación, Divulgación y Formación Vial, Subdirección General de Normativa y Recursos y Subdirección General de Sistemas de Información y Organización de Procedimientos.

GE, la JCT debería tener personalidad jurídica pública diferenciada así como autonomía de gestión.

4. El Director General de Tráfico, al amparo de las funciones que tiene asignadas la DGT por el Real Decreto 1449/2000 y de su nombramiento como titular de ésta por el Real Decreto 1343/1996, de 31 de mayo, ejerce las competencias que, en virtud de la normativa presupuestaria y de contratación, tienen atribuidas como propias los Presidentes o Directores de los organismos autónomos. Produciéndose la circunstancia de que, en ocasiones, el Director General de Tráfico firma bajo la denominación de Director General de la JCT, sin que exista este órgano máximo de dirección de la Jefatura, ni su nombramiento como titular.

5. Las nóminas de los órganos directivos de la DGT se abonan con cargo al presupuesto de la JCT, a excepción de la productividad del Director General que se aplica al presupuesto del Ministerio del Interior, que éste transfiriere a la Jefatura y ésta lo paga por operaciones no presupuestarias.

II.3.2 Ejecución de los contratos

II.3.2.1 Consideraciones generales

Los expedientes de contratación por inversiones reales vigentes en el ejercicio 2002 y las obligaciones reconocidas, según la información suministrada por el sistema Sorolla, son los siguientes¹⁸:

| TIPO DE CONTRATO | EXPEDIENTES | (En euros) | |
|-------------------------------------|-------------|--------------------------|------------|
| | | OBLIGACIONES RECONOCIDAS | % |
| Obras | 240 | 69.745.407 | 64 |
| Consultoría, Asistencia y Servicios | 115 | 18.962.165 | 17 |
| Suministro | 110 | 7.790.173 | 7 |
| Privados | 6 | 12.489.109 | 12 |
| TOTAL | 471 | 108.986.854 | 100 |

La fiscalización de la legalidad en la ejecución de los contratos se ha llevado a cabo mediante la verificación del cumplimiento del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRL-CAP), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, y demás normativa complementaria, incluido, desde su entrada en vigor, el 27 de abril de 2002, el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, que deroga el Reglamento General de Contratación del Estado, aprobado por Decreto 3410/1975, de 25 de noviembre.

Se ha seleccionado una muestra de 68 expedientes de contratos vigentes en el ejercicio 2002, con un importe de obligaciones reconocidas de 56.009.187 euros, lo que representa el 51% del total de las obligaciones por inversiones reales objeto de fiscalización en este epígrafe. En relación con dichas obligaciones, 35.380.243 euros corresponden a 29 contratos adjudicados en el propio ejercicio 2002, por un importe total de 43.848.310 euros. Las restantes obligaciones, 20.628.944 euros, proceden de 39 contratos adjudicados en ejercicios anteriores por 51.651.920 euros.

El análisis de la ejecución de los contratos en el ejercicio fiscalizado se ha realizado seleccionando distintas actuaciones del procedimiento contractual, posteriores a la adjudicación, relativas a la remisión

de los contratos al Tribunal de Cuentas, notificación y publicidad de las adjudicaciones, ejecución, revisión de precios, extinción de los contratos y garantías exigidas.

Como resultado de dicho análisis se ha observado que, con carácter general, en los expedientes examinados transcurren más de dos meses desde la expedición de las certificaciones de obra o facturas y el abono de su precio, por lo que se supera el plazo que dispone el artículo 99.4 del TRLCAP, sin que, además, la JCT proceda a abonar al contratista el correspondiente interés legal del dinero incrementado en 1,5 puntos de las cantidades adeudadas.

Los resultados específicos más destacados de los expedientes examinados se detallan a continuación.

II.3.2.2 Contratos de obras

Se ha examinado la ejecución en el ejercicio 2002 de 26 expedientes de obras, con un importe de adjudicación de 55.459.050 euros y unas obligaciones reco-

¹⁸ No se incluyen los expedientes de suministros realizados a través del Servicio Central de Suministros ni los relativos a la contratación de equipos y sistemas para el tratamiento de la información, con unas obligaciones reconocidas en el ejercicio 2002 de 26.084.594 y 14.682 euros, respectivamente. Tampoco se incluyen los expedientes de los convenios vigentes en el ejercicio 2002, cuya ejecución han generado obligaciones reconocidas por 10.301.714 euros, de las cuales 7.828.885 euros derivan de convenios con Diputaciones Provinciales.

nocidas de 20.547.578 euros. Como incidencias observadas hay que señalar las siguientes:

1. En los contratos de las obras correspondientes a la Reposición de arquetas y tapas en diversas carreteras de la zona norte y Ampliación de secciones de control de tráfico en la autopista M-40, con unas obligaciones reconocidas en el ejercicio 2002 de 55.409 y 509.445 euros, respectivamente, no se han expedido todas las certificaciones de obra mensuales que dispone el artículo 145 del TRLCAP, existiendo periodos de varios meses sin certificar en los supuestos en que la obra realizada es nula o de escaso volumen.

2. Del contrato de la obra de Reposición de arquetas y tapas en diversas carreteras de la zona norte, adjudicada en el ejercicio 2001 por 193.265 euros, del que se han expedido dos certificaciones de obras hasta su finalización en el ejercicio 2002, no se ha levantado acta de recepción, incumplándose el artículo 110 del TRLCAP. Tampoco se ha expedido la preceptiva certificación final, cuya aprobación es requerida por el artículo 147.1 del TRLCAP.

3. En los contratos de Mejora en la seguridad vial en la A-67 y N-635, en Cantabria e Instalación de un sistema de postes SOS en la autovía A-49, Sevilla-frontera portuguesa, varios tramos, adjudicados en ejercicios anteriores por 1.939.067 y 316.850 euros, respectivamente, y finalizados en el ejercicio 2002, se ha superado el plazo de un mes que establece el artículo 110.2 del TRLCAP para levantar acta de recepción una vez realizado el objeto del contrato.

Además, no ha sido expedida la preceptiva certificación final de obra para el contrato correspondiente a la Instalación de un sistema de postes SOS en autovía A-49 Sevilla-frontera portuguesa, varios tramos. Y en el contrato de Mejora en la seguridad vial en la A-67 y N-635, en Cantabria la aprobación de la certificación final de obra se ha realizado con posterioridad a los dos meses, desde la recepción, que dispone el artículo 147.1 del TRLCAP.

4. En tres contratos, que tienen por objeto la Instalación de un sistema de postes SOS en la carretera C-3211, Lorca-Águilas, Murcia, la Reposición de arquetas y tapas en diversas carreteras de la zona norte y, por último, la Instalación de un sistema de postes SOS en la autovía A-49, Sevilla-frontera portuguesa, varios tramos, la devolución de la garantía definitiva no se realiza en plazo, con incumplimiento del artículo 47 del TRLCAP.

II.3.2.3 Contratos de consultoría y asistencia y de servicios

Los expedientes de contratos de consultoría y asistencia y de servicios examinados ascienden a 21, adjudicados en 19.898.912 euros y con unas obligaciones reconocidas de 18.333.074 euros, en los que se han observado las siguientes deficiencias:

1. La prórroga del contrato de consultoría y asistencia para Coordinación de seguridad y salud en obras

e instalaciones para gestión de tráfico y postes SOS, adjudicado y formalizado en el ejercicio 2002 por 225.379 euros, no se ha remitido al Tribunal de Cuentas, lo que determina el incumplimiento del artículo 57.1 del TRLCAP, que exige el envío a dicho Tribunal del contrato y un extracto del expediente del que derive, dentro de los tres meses siguientes a su formalización.

2. En los contratos de consultoría para Coordinación en materia de seguridad y salud en obra e instalaciones para gestión de tráfico y postes SOS y Control de calidad de equipos e instalaciones de la obra de señalización dinámica en la N-II, tramo Guadalajara-Medinaceli, adjudicados en los ejercicios 2000 y 2001, respectivamente; así como, en las prórrogas de los contratos para la Realización de un estudio de la circulación en los accesos a Valencia y Realización de un estudio de la circulación en los accesos a Madrid, adjudicados en 2001, el contratista incumple el plazo de ejecución fijado para el ejercicio 2002, cuya obligación viene impuesta por el artículo 95.1 del TRLCAP.

La existencia de estas demoras en la ejecución de los contratos anteriores, imputables al contratista, no han derivado en las actuaciones de la JCT que se contemplan en el artículo 95.3 de TRLCAP, consistentes en la resolución del contrato o en la imposición de penalidades diarias en la proporción en él establecidas (0,12 por cada 601,01 euros). No obstante, dichas demoras en la ejecución son de algunos días, salvo en el contrato para la Realización de un estudio de la circulación en los accesos a Valencia, adjudicado por 91.652 euros que se retrasa en algo más de seis meses.

3. En los contratos de consultoría para Coordinación en materia de seguridad y salud en obra e instalaciones para gestión de tráfico y postes SOS y Desarrollo y puesta en marcha de un sistema de presentación y análisis de datos históricos para predicción, adjudicados en el ejercicio 2000 por 450.759 y 80.823 euros, respectivamente, y finalizados en 2002, se ha superado el plazo de un mes que establece el artículo 110.2 del TRLCAP para levantar acta de recepción una vez realizado el objeto del contrato.

II.3.2.4 Contratos de suministro

Se ha examinado la ejecución en el ejercicio 2002 de 17 expedientes de suministros, con un importe de adjudicación de 7.843.079 euros y unas obligaciones reconocidas de 4.829.345 euros, habiéndose observado las siguientes incidencias:

1. Los contratos de Suministro de reconectores automáticos programables y Suministro e instalación de aire acondicionado para los helicópteros EC-120 Colibrí con unos importes de adjudicación de 267.703 y 335.365 euros en el ejercicio 2002, respectivamente, no se incluyen en la relación de contratos que la JCT debe remitir anualmente al Tribunal de Cuentas en

cumplimiento del artículo 40.2 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas.

2. En los contratos de Suministro de equipos distribuidores de carga programables con salidas monobásicas y trifásicas de 40 amperios y Suministro y distribución de 21 equipos de semáforos, compuesto cada uno de ellos por una caja reguladora y 8 semáforos, para los Parques Infantiles de Tráfico, adjudicados en el ejercicio 2002 por 144.622 y 51.964 euros, respectivamente, el contratista no cumple el plazo de ejecución en aproximadamente un mes para el primero y dos meses para el segundo, cuya obligación viene impuesta por el artículo 95.1 del TRLCAP.

Además, estas demoras en la ejecución imputables al contratista no han dado lugar a las actuaciones contempladas en el artículo 95.3 del TRLCAP, consistentes en la resolución del contrato o en la imposición de penalidades diarias en la proporción en él establecidas (0,12 por cada 601,01 euros).

II.3.2.5 Contratos privados

En el ejercicio 2002, la JCT ha celebrado 6 contratos privados para la adquisición de inmuebles que han generado obligaciones reconocidas en el capítulo 6 Inversiones reales por un importe de 12.489.109 euros.

Se ha analizado una muestra de 4 contratos correspondientes a la adquisición de locales para las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Álava y de Ourense y para las Oficinas Locales de Tráfico de Santiago de Compostela y Vigo, por importe total de 12.299.189 euros.

Las adquisiciones de los inmuebles de Ourense y Vigo se formalizan en escritura pública el 7 de mayo de 2002 y las relativas a los edificios de Álava y Santiago de Compostela el 30 de diciembre de dicho año. Al cierre del ejercicio 2002 no estaban en funcionamiento por estar desarrollándose obras de adaptación y reforma o por encontrarse pendiente la obtención de la licencia de obras.

En relación con los resultados del examen de los expedientes de gasto, hay que señalar que en la adquisición de los locales de la Jefatura Provincial de Tráfico de Álava y la Oficina Local de Tráfico de Vigo por 3.927.379 y 2.440.109 euros, respectivamente, los pagos se realizan mediante cheque nominativo en el momento del otorgamiento de la escritura pública, por lo que las órdenes de pago se expiden sin acreditarse previamente la realización de la prestación o el derecho del acreedor. En este supuesto, en que los documentos justificativos no pueden aportarse, la JCT debió proceder a expedir las órdenes de pago a justificar.

Por otra parte, los gastos jurídicos derivados de las adquisiciones por 4.256 euros se imputan indebidamente al capítulo 2 Gastos corrientes en bienes y servicios, cuando, en la medida que corresponden a trabajos realizados por profesionales independientes que se aplican a proyectos de inversión, deberían haberse imputado al capítulo 6 Inversiones reales. Los gastos

originados por la adquisición de los inmuebles de Ourense y Vigo por 1.878 euros se contabilizan en el ejercicio 2002 y los correspondientes a los de Vitoria y Santiago de Compostela por 2.378 euros en 2003.

II.4 Fiscalización de resultados del programa de seguridad vial

II.4.1 Características del programa

El programa 222B Seguridad Vial se integra en el grupo 2 Defensa, Protección Civil y Seguridad Ciudadana, función 22 Seguridad y Protección Civil, subfunción 222 Seguridad y Orden Público. Dicho programa dispone de un crédito inicial de 530.755.100 euros, cuya ejecución corresponde en su integridad a la JCT, y sus líneas de actuación van encaminadas a conseguir una mejora progresiva en los niveles de seguridad y fluidez en las carreteras, para permitir una mejor utilización de las vías existentes y contribuir a la reducción del número de accidentes.

En la disposición adicional primera de la Ley 23/2001, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado (LPGE) para el año 2002, se incluye este programa por lo que está sujeto al sistema de seguimiento de objetivos recogido en la disposición adicional decimosexta de la Ley 37/1988, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1989, y establecido por la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 14 de julio de 1992, por la que se dictan normas para la regulación del sistema de seguimiento de programas.

En la Memoria de objetivos de los PGE para el año 2002 se describen las actividades a realizar en desarrollo del programa, agrupadas en cuatro grandes objetivos: mejorar la fluidez y seguridad de la circulación a través de medidas de gestión, mejorar la seguridad vial mediante la vigilancia de la circulación, mejorar la formación técnica y educación vial de los usuarios de las vías y, por último, racionalizar y agilizar la tramitación burocrática. Los objetivos tienen asignados indicadores para medir su grado de realización y conocer los resultados obtenidos. Las previsiones iniciales de los distintos indicadores se cifran en dicha Memoria. En cuanto a lo efectivamente realizado, se contiene en la Memoria de objetivos de los PGE para el año 2004¹⁹.

El sistema de gestión y control, regulado en la citada Orden de 14 de julio de 1992, está basado en el análisis permanente de las desviaciones existentes entre previsiones y resultados. En concreto, dispone la obligación a los órganos gestores de establecer un sistema de seguimiento de objetivos y emitir un Balance de resultados e Informe de gestión a fin de ejercicio.

¹⁹ En el anexo 7 se relacionan los objetivos, indicadores y previsiones del programa según consta en la Memoria de objetivos de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002, así como lo efectivamente realizado en dicho año que figuran en la Memoria de objetivos de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004.

II.4.2 Objetivos e indicadores

Los objetivos en los que se agrupan las actividades de la JCT, divididos a su vez en subobjetivos, que figuran en la Memoria de objetivos de los PGE para el año 2002 son los siguientes:

1. Mejorar la fluidez y seguridad de la circulación a través de medidas de gestión, comprende dos subobjetivos: Gestión y asistencia del tráfico interurbano y Actuaciones específicas en tramos y puntos conflictivos.
2. Mejorar la seguridad vial mediante la vigilancia de la circulación, con un solo subobjetivo, Vigilancia y disciplina del tráfico.
3. Mejorar la formación técnica y educación vial de los usuarios de las vías, desglosado en tres subobjetivos: Exámenes a los aspirantes a conductores y a solicitantes del título de profesor y director de autoescuela, Fomento de la educación vial en la población y Actividades de investigación.

4. Racionalizar y agilizar la tramitación burocrática tiene de un solo subobjetivo, Gestión de trámites relacionados con vehículos y conductores incluido el procedimiento sancionador.

Los objetivos 1 y 2 tienen por finalidad directa mejorar la seguridad vial, el primero mediante medidas de gestión del tráfico y el segundo mediante la vigilancia de la circulación. Además, el objetivo 1 está también destinado a mejorar la fluidez. El objetivo 3 está dirigido a la seguridad vial aunque mediante acciones de mejora de la formación y educación de los usuarios de las vías. Por último, el objetivo 4 no está directamente relacionado con la seguridad vial, sino que tiene por finalidad el desarrollo más rápido de los procedimientos administrativos de la propia JCT, mediante la mejora de los locales y adquisición de equipos de informática y ofimática.

Los objetivos anteriores tienen asignados 86 indicadores, de los cuales 46 son físicos, 9 de medios y 31 de resultados. En particular, los indicadores de resultados que figuran en la Memoria son los siguientes:

| OBJETIVO | INDICADORES DE RESULTADOS |
|----------|--|
| 1 | Llamadas telefónicas atendidas y Km controlados por Centros de gestión de tráfico. Llamadas atendidas postes SOS y Km asistidos en Postes de auxilio en carretera. Horas de vuelo y servicios realizados por Helicópteros. |
| 2 | Km recorridos, horas de vigilancia y denuncias formuladas en relación con los Vehículos vigilancia. Pruebas realizadas con etilómetros. Vehículos controlados con cinemómetros. |
| 3 | Exámenes teóricos, maniobras y circulación. Alumnos de cursos a examinadores y alumnos de cursos a profesores de autoescuela. Actas negativas autoescuelas/total actas y actas negativas centros de reconocimiento conductores/total actas. Ejemplares de tirada de unidades didácticas para examinadores, profesores y directores de autoescuela. Ejemplares de unidades didácticas de educación vial escolar. Colegios usuarios y escolares participantes en Parques infantiles de tráfico. Alumnos de cursos y seminarios a personal docente. Ejemplares de publicaciones periódicas y de no periódicas. Alumnos de cursos, seminarios y conferencias a colectivos no escolares. Receptores de campañas de divulgación/población conductora. |
| 4 | Tiempo medio tramitación matriculación, de expedientes permiso de conducción y de revisión permiso de conducción. Recursos resueltos por letrado. |

Del análisis de los objetivos e indicadores se han obtenido los resultados siguientes:

1. Los objetivos seleccionan, tal y como establece el apartado 2.1. de la Orden de 14 de julio de 1992, los aspectos más relevantes de la actividad de la JCT. Sin embargo, la citada Orden añade que han de expresarse en términos precisos, requisito que no cumplen los

objetivos del programa, ya que se refieren de forma general, sin ningún tipo de concreción, a la mejora de la seguridad, fluidez del tráfico y educación vial, y sin precisar el alcance de dichas mejoras.

2. La JCT no tiene establecidos indicadores de resultados que hagan referencia directa a la mejora de la seguridad vial y la fluidez del tráfico. En concreto, la estructura de indicadores de resultados no da la medida

de la eficacia con que se ha gestionado el programa, ya que ninguno se refiere al nivel de seguridad alcanzado en las carreteras o a la mejora en los índices de accidentes²⁰.

3. Diversas actuaciones a que se refiere la citada Memoria de objetivos no tienen reflejo mediante subobjetivos o indicadores que permitan determinar el grado de realización. Así, el objetivo 4 Racionalizar y agilizar la tramitación burocrática se compone de un solo subobjetivo que comprende, exclusivamente, actividades en la gestión de trámites burocráticos, con sus correspondientes indicadores.

Sin embargo, otras actuaciones concretas descritas para el anterior objetivo en la Memoria, relativas a la adquisición y puesta en funcionamiento de equipos de informática y ofimática, inversiones de mejora y ampliación de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y la compra de locales para las Jefaturas Locales de Tráfico, no disponen de indicadores asociados que permitan determinar su grado de realización.

II.4.3 Sistema de seguimiento de objetivos

El sistema de seguimiento de objetivos tiene por finalidad obtener información para evaluar el cumplimiento de los objetivos que han servido de base para la asignación de los recursos. En este sentido la JCT no tiene establecido un sistema de seguimiento de objetivos que le permita un análisis permanente de las desviaciones existentes entre previsiones y resultados.

No obstante lo anterior, la JCT elabora los Estados informativos de seguimiento que dispone la ya citada Orden de 14 de julio de 1992, conforme a los modelos e Instrucciones cursadas por la Dirección General de Presupuestos (DGP) a la JCT el 27 de mayo de 1994. Estos Estados se deben confeccionar para los cuatro niveles de información siguientes: previsiones presupuestarias, actualización de las previsiones en función de los PGE aprobados, actualización de las previsiones a mitad de ejercicio y, por último, resultado de la ejecución una vez finalizado.

Del examen de los Estados informativos se deduce el incumplimiento de la normativa reguladora del seguimiento de objetivos en relación con su contenido y plazos de elaboración, lo que ha determinado que no aporten información fiable y que las Comisiones de Análisis de Programas y de la DGP no hayan podido disponer con antelación de la documentación necesaria para la elaboración de los PGE, tal como se desprende de los siguientes hechos:

1. En relación con los Estados informativos de las previsiones para el ejercicio 2002, en función de la

asignación de recursos solicitada, la JCT no ha facilitado el oficio de remisión a la DGP, por lo que no se ha podido verificar que se hayan enviado antes del 31 de mayo de 2001, tal como dispone la Orden de 27 de abril de 2001, por la que se dictan las normas para la elaboración de los PGE para el año 2002.

2. Los Estados informativos de actualización de las previsiones en función de la asignación de recursos resultante de la aprobación de los PGE no recogen los valores efectivamente aprobados, con incumplimiento de la Orden de 14 de julio de 1992, las Instrucciones cursadas por la DGP a la JCT el 27 de mayo de 1994 y la Orden de 27 de abril de 2001, por la que se dictan las normas para la elaboración de los PGE para el año 2002.

3. Los Estados informativos de actualización de las previsiones de ejecución a mitad de ejercicio se remiten a la DGP el 30 de septiembre de 2003, lo que supone un retraso de 16 meses respecto de la fecha límite del 31 de mayo de 2002, establecida en la Orden de 9 de mayo de 2002, por la que se dictan las normas para la elaboración de los PGE para el año 2003.

El hecho de que los Estados en sus distintas fases no estén adecuadamente cumplimentados, suministrando unos valores iniciales para los indicadores que no son los recogidos en la Memoria de objetivos de los PGE para el año 2002, supone que los resultados de la ejecución del ejercicio elaborados por la Jefatura no informen adecuadamente sobre el grado de cumplimiento de los objetivos, tal como se pone de manifiesto a continuación.

II.4.4 Informe de gestión y Balance de resultados

El Informe de gestión y Balance de resultados a 31 de diciembre de 2002 han sido emitidos el 29 de septiembre de 2003, con un retraso superior a siete meses sobre el límite señalado en el apartado 4.2 de la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 14 de julio de 1992, que establece su elaboración con anterioridad al 15 de febrero siguiente a la terminación del ejercicio.

Como consecuencia del retraso anterior, el Informe de gestión y Balance de resultados, así como el Informe de control financiero del programa emitido por la Intervención Delegada²¹ no se remiten a la DGP antes del 31 de mayo de 2003, fecha prevista en el apartado 4.6 de la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 24 de abril de 2003, por la que se dictan las normas para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2004, a efectos de que formen parte de la documentación para su elaboración.

En la fiscalización han sido objeto de análisis el Informe de gestión y el Balance de resultados, con el fin de determinar su fiabilidad y evaluar el grado de eficacia alcanzado por la JCT en el logro de los objetivos previstos. En este sentido, el Balance de resultados debe recoger la situación una vez finalizado el ejercicio, en relación con los objetivos previstos y sus indicadores de seguimiento. En el Informe de gestión se considerará, como mínimo, el nivel de realización de los objetivos, determinando las desviaciones, y la exposición y análisis de las causas de las desviaciones detectadas.

El Informe de gestión y Balance de resultados no se ajustan a lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 14 de julio de 1992 e Instrucciones para la elaboración de los Estados informativos remitidas a la JCT por la DGP el 27 de mayo de 1994, en cuanto presentan las siguientes deficiencias:

1. Los valores de las previsiones de 57 de los 86 indicadores no se corresponden con los que figuran en la Memoria de objetivos de los PGE para el año 2002. Lo anterior supone, además, que en el cálculo de las desviaciones la JCT no compara lo realizado con lo inicialmente estimado en el Programa.

2. No contienen una exposición y análisis de las causas de las desviaciones, clasificándolas en internas o externas, según deriven de circunstancias propias o ajenas a la gestión. Tampoco se adoptan o proponen medidas correctoras.

3. Los resultados de los indicadores que a continuación se relacionan, no coinciden con los que figuran en la Memoria de objetivos de los Presupuestos Generales del Estado del año 2004 como realizados en el ejercicio 2002, para los siguientes indicadores:

a) En el objetivo 2, el número de denuncias formuladas asciende a 1.152.000 según los Estados informativos y a 2.131.000 según la Memoria de objetivos del año 2004.

b) En el objetivo 3, el número de examinadores a 31 de diciembre de 2002 es de 567, mientras que el que figura en la Memoria del año 2004 asciende a 599. Así mismo, el número de publicaciones divulgativas de educación vial para adultos y ejemplares de éstas es de 16 y 2.132.000, respectivamente, lo que difiere de los datos recogidos en la Memoria del año 2004, 9 publicaciones y 2.100.000 ejemplares.

4. La JCT mide el grado de realización comparando magnitudes presupuestadas con realizadas para una serie de indicadores físicos y de resultados que ha seleccionado previamente. Si bien, en cada objetivo, al grado de realización obtenido para los indicadores seleccionados le aplica un porcentaje de ponderación en función de la prioridad que les ha asignado. Realizados los cálculos anteriores, el nivel de realización del programa lo cuantifica en el 103,3%, determinado mediante la media arit-

mética del porcentaje de realización asignado a cada uno de los cuatro objetivos. El objetivo 1 se considera que se ha cumplido en un 116,6%, el objetivo 2 un 74,1%, el objetivo 3 un 101,8% y el objetivo 4 un 120,5%. Por tanto, los cuatro objetivos tienen la misma ponderación, sin tener en cuenta que el objetivo 4 Racionalizar y agilizar la tramitación burocrática, con el mayor grado de realización, no tiene una relación directa con la seguridad vial.

En definitiva, la JCT no ha utilizado las previsiones contenidas en la Memoria de objetivos de los PGE para el año 2002 para determinar el grado de realización de los objetivos y las desviaciones. Esta deficiencia, unida a la limitación al alcance relativa a la imposibilidad de verificar los indicadores físicos de los elementos en servicio por no disponer de inventario, y demás deficiencias anteriormente expuestas, determinan que el Informe de gestión y Balance de resultados examinados no recojan la situación a fin de ejercicio, en relación con los objetivos previstos y sus indicadores de seguimiento, ni sean representativos del nivel de realización de los objetivos.

II.5 Análisis de determinados aspectos de la gestión

II.5.1 Convenios de colaboración con Diputaciones Provinciales

La JCT realiza actuaciones para la mejora de la seguridad vial en las carreteras de titularidad de Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares mediante la firma de convenios de colaboración con dichas Entidades²². En total se han suscrito 41 convenios, de los cuales se formalizan 34 en los ejercicios 2001 y 2002, todos con Diputaciones Provinciales, y los 7 restantes se firman con los Cabildos Insulares de Canarias en el ejercicio 2003.

Los convenios, con una vigencia de tres años, tienen por objeto la realización y financiación de las obras e instalaciones necesarias para la mejora de aquellos aspectos de la red viaria que más directamente pueden influir en que se produzcan los accidentes de circulación. Para conseguir el citado objetivo, en cada convenio las partes se comprometen a establecer programas anuales de actuación conjunta y, de acuerdo con estos programas, cada una redacta y contrata los proyectos correspondientes a sus actuaciones. Además, ambas partes deben efectuar unas reservas presupuestarias anuales de 300.506 euros para el cumplimiento de las actuaciones encomendadas en los programas. A su vez, Comisiones integradas por representantes de ambas administraciones efectúan el seguimiento y control de cada convenio, siendo éstas las que aprueban los proyectos.

²² En estas actuaciones de la Jefatura Central de Tráfico no están incluidas las 4 Diputaciones Provinciales de Cataluña, las 3 Diputaciones Forales del País Vasco y los 3 Consejos Insulares de las Illes Balears.

²⁰ La Memoria de objetivos de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 introduce nuevos indicadores tales como porcentajes de disminución de accidentes con víctimas en los tramos controlados, positivos por alcoholemia en los conductores fallecidos en accidente de tráfico, uso del casco, uso del cinturón de seguridad y uso de sistemas de retención infantil, entre otros, más acordes para medir los resultados del programa.

²¹ El Informe de gestión y Balance de resultados fueron remitidos a la Intervención Delegada el 30 de septiembre de 2003, habiendo emitido el correspondiente Informe provisional de control financiero del programa el 21 de enero de 2004. Las alegaciones de la Jefatura Central de Tráfico se reciben en la Intervención el 16 de febrero, siendo el Informe definitivo de 18 de febrero de 2004, una vez que los Presupuestos Generales del Estado para el año 2004 ya habían sido aprobados.

En ejecución de los convenios vigentes, la Jefatura ha reconocido en el ejercicio fiscalizado obligaciones con cargo al artículo 60 Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general por 7.828.885 euros. De dicha cuantía, 5.965.913 euros corresponden a la inversión realizada en ejecución de las anualidades del propio ejercicio 2002. El resto, 1.862.972 euros, son obligaciones reconocidas por la finalización de obras de anualidades del ejercicio anterior.

En relación con las actuaciones de las anualidades del ejercicio 2002, éstas comprenden distintos proyectos para la señalización vertical, horizontal y balizamiento en las carreteras de titularidad de las Diputaciones Provinciales, siendo la reserva presupuestaria necesaria para ejecutar dichas actuaciones de 10.217.204 euros. El presupuesto de licitación de los proyectos en los que se materializan las actuaciones es aproximadamente el mismo que la reserva de presupuesto que se establece por los convenios, siendo su importe total de 10.216.831 euros. Si bien la adjudicación de los contratos de obras se consigue por importes inferiores, siendo el importe de adjudicación total de 7.965.890 euros.

En el análisis del cumplimiento por la JCT de las anualidades programadas para el ejercicio 2002 en ejecución de los 34 convenios suscritos hasta esa fecha, así como de la entrega de la inversión realizada a las Diputaciones Provinciales por un importe total de 7.965.890 euros, se destacan los siguientes resultados:

1. Respecto a la ejecución y terminación de las obras, la imputación temporal de las inversiones no se produce en el propio ejercicio, ya que se ejecutan 5.965.913 euros en el propio ejercicio 2002 y las obligaciones restantes, 1.999.977 euros, se reconocen en 2003. No obstante, estos retrasos en la terminación de las obras son debidos al procedimiento establecido en los propios de convenios, ya que anualmente deben aprobarse conjuntamente los programas de actuaciones, para después proceder a la redacción de los proyectos que deben ser aprobados por la Comisión de seguimiento y control. Ello supone que, en la medida que la aprobación del programa de actuación y del proyecto no se produzca al comienzo del ejercicio, se reduce considerablemente el margen disponible para que se realice la tramitación completa de un expediente de obras que permita su total ejecución en dicho ejercicio.

2. Las obras, una vez ejecutadas y recibidas por la JCT, son entregadas a las Diputaciones Provinciales firmándose las correspondientes 34 actas de entrega, en las que se hace constar el importe de inversión que ha representado su ejecución, así como que se encuentran terminadas y ejecutadas de acuerdo con los proyectos aprobados.

La Jefatura ha realizado una inversión total de 7.965.890 euros por obras ejecutadas correspondientes a las anualidades del ejercicio 2002 de los convenios

suscritos con las Diputaciones Provinciales, según consta en las actas de recepción y en su contabilidad.

Sin embargo, en 26 actas de entrega de obras a las citadas Diputaciones, firmadas por un representante de éstas y otro de la Jefatura, se ha hecho constar que la ejecución de las obras ha supuesto para la Jefatura una inversión superior al importe efectivamente ejecutado. Esta circunstancia determina que, habiéndose ejecutado una inversión de 7.965.890 euros por las anualidades del ejercicio 2002, las obras se dan por entregadas por 9.676.352 euros, cuantía superior a la realmente ejecutada en 1.710.462 euros²³.

Aunque en las actas de entrega de las obras a las Diputaciones en las que se ha considerado un importe de inversión superior al ejecutado, en general, dicho importe coincide con el presupuesto de licitación, hay que señalar que el contenido de estas actas de entrega se refiere expresamente a la inversión que ha representado para la JCT y no al presupuesto.

II.5.2 Vehículos históricos

La JCT ha dispuesto de una colección de 47 vehículos históricos, todos con una antigüedad superior a 25 años y cuyo valor histórico radica en haber pertenecido a personalidades relevantes, ser de principios del siglo pasado o sus propias características técnicas y culturales.

Las características de estos elementos se contienen en la Relación de vehículos históricos ya mencionada que suministra información sobre 46 de los vehículos históricos, de los cuales 7 habían sido adquiridos por la Jefatura, 38 fueron cedidos por el anteriormente denominado Parque Móvil Ministerial²⁴ y uno procedía de una cesión de un particular. A los anteriores hay que añadir otro vehículo, un SEAT 600E, cedido también por el Parque Móvil Ministerial que no dispone de ficha individual.

El 18 de febrero de 2002, la Jefatura suscribe un convenio con el Ayuntamiento de Salamanca por el que le cede en depósito 44 vehículos de esta colección de importante valor histórico, según consta en dicho convenio, para su exhibición en el Museo de Historia de la Automoción de Salamanca, a cargo de la Fundación Gómez Planche, institución a la que se autoriza la custodia de dichos bienes. El periodo de vigencia es de un año prorrogable, manteniéndose vigente en el ejercicio 2006.

El convenio se firma por el Director General de Tráfico, en representación de la JCT, así como, por el Alcalde del Ayuntamiento de Salamanca y la Subsecretaría del Interior.

La Fundación Gómez Planche, titular y gestora del Museo de Historia de la Automoción en el que se exhiben

²³ En el anexo 8 se incluye la inversión realizada por la Jefatura Central de Tráfico en las Diputaciones Provinciales y la que figura como entregada en las actas.

²⁴ Desde 1999 se denomina Parque Móvil del Estado.

ben los vehículos, se constituyó el 16 de enero de 2001 por el Ayuntamiento de Salamanca y por una persona física, sin que se pueda determinar su titularidad mayoritaria, pública o privada, al no estar valorada la aportación no dineraria realizada por el Ayuntamiento²⁵.

Del total de 44 vehículos a que se refiere el convenio se entregan 40 vehículos, 39 en el ejercicio 2002 y uno en 2003, acreditándose su entrega mediante las correspondientes actas en las que se identifican los bienes por su marca, modelo y, en caso de existir, matrícula. Los 4 vehículos restantes se encuentran, según información facilitada por la Jefatura, en un garaje de su propiedad, sin que se haya procedido a su entrega al Ayuntamiento en los términos estipulados en el convenio.

Del examen de los datos recogidos en las fichas anteriores, de la ejecución del convenio y de la documentación justificativa de la posesión por parte de la Jefatura de esta colección de vehículos que califica de históricos, resulta lo siguiente:

1. La titularidad de los 47 vehículos no está claramente determinada. A este respecto, hay que señalar que no se ha aportado documento alguno que acredite la adquisición de los 7 vehículos que, según la Jefatura, compró entre los años 1987 y 1990 por un valor total de 215.246 euros, y sobre los que informa de que sólo constan los números de las propuestas de gasto en relación con dicha compra.

De los 39 que considera cedidos por el Parque Móvil Ministerial, sin que figure su valor, no se realizó acuerdo formal de la cesión, aunque existen escritos del año 1988 de ofrecimiento de vehículos con destino a un futuro Museo Nacional de Automoción. Únicamente se ha aportado un acta de 8 de junio de 1990 en la que consta la cesión gratuita de 21 vehículos.

En cuanto al vehículo cedido por un particular en 1988 y sin valorar, sólo se ha aportado documentación que acredita la intención de éste de efectuar su transferencia a la Jefatura por haberlo cedido gratuitamente al Museo Nacional de Automoción.

2. La Jefatura se atribuye en el convenio, expresamente, la propiedad de los 40 vehículos entregados sin ser titular de la totalidad ya que 33 no son de su propiedad sino que le fueron cedidos por el Parque Móvil Ministerial, según consta en la Relación de vehículos históricos.

3. En el convenio se establece que una Comisión integrada por dos representantes de cada una de las partes, Ayuntamiento de Salamanca y JCT, examinará minuciosamente los bienes y levantará acta de entrega y recepción, en la que deberán consignarse los datos de identificación de cada uno de ellos, su estado de con-

²⁵ El patrimonio de la Fundación Gómez Planche está constituido por una aportación privada valorada en 3.606.073 euros, consistente en unas colecciones de vehículos, libros, catálogos y un taller mecánico de principios de siglo. La aportación del Ayuntamiento de Salamanca consiste en el derecho de uso gratuito del edificio destinado al Museo de Historia de la Automoción, sin que dicha aportación esté valorada.

servación y cuantas circunstancias se consideren de interés. En este sentido, se designan dos representantes de la Jefatura y otros dos del Ayuntamiento. En la entrega de los vehículos se levantan las correspondientes actas de entrega y recepción.

Sin embargo, por parte de la Jefatura cuatro de las seis actas no se firman por el representante designado al efecto. En el caso del Ayuntamiento de Salamanca no sólo las actas no se firman por representantes de éste integrantes de la Comisión, sino que además ni pertenecen al Ayuntamiento, ya que las actas de entrega y recepción se firman por personal de la Fundación Gómez Planche.

4. En las actas que acreditan la entrega de los vehículos no se reflejan los datos referentes al estado de conservación u otras circunstancias de interés, a efectos de su posterior mantenimiento en condiciones similares a las que presentan en el momento de efectuarse el depósito, circunstancia que determina el incumplimiento de las cláusulas del convenio.

5. No se han realizado actuaciones de vigilancia y control respecto al cumplimiento de las obligaciones que se asumen en el convenio. En concreto, debería haberse verificado el cumplimiento del compromiso de indicar claramente en panel, placa o procedimiento similar que los vehículos han sido cedidos por la JCT.

6. Respecto a su registro contable, al no disponer la Jefatura de un inventario y, por tanto, no tener un detalle de la composición de los saldos de las cuentas de inmovilizado, no se ha podido contrastar que los vehículos estén registrados en la cuenta 228 Elementos de transporte, tal como indica la JCT. En todo caso, la inclusión de unos vehículos de esta naturaleza en dicha cuenta sería improcedente dado que son elementos que no están destinados al transporte por lo que debieron contabilizarse en la 229 Otro inmovilizado material, sin perjuicio de los que se tendrían que haber registrado en la cuenta 208 Bienes del Patrimonio histórico, artístico y cultural, por su consideración de bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español según se expone posteriormente.

Por último, hay que señalar que el carácter histórico que la propia Jefatura atribuye a estos vehículos se ajusta a las condiciones que para poder ser considerados como tales dispone el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, ya que se trata de vehículos con una antigüedad mínima de 25 años, que por sus características, singularidad o escasez son de colección, que han pertenecido a personalidades relevantes o intervenido en acontecimientos históricos.

Por tanto, los vehículos anteriores son bienes de valor histórico que podrían considerarse integrantes del Patrimonio Histórico Artístico, de acuerdo con el artículo 1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y objeto de tutela y protección. Sin perjuicio de aquellos que, por su singular relevancia, puedan ser declarados de interés cultural, o inventariados en los términos previstos en la citada Ley.

III. CONCLUSIONES

III.1 Sobre el control interno

1. En la actividad administrativa de la Jefatura Central de Tráfico no se pueden diferenciar claramente las actuaciones realizadas por ésta como organismo autónomo, de las efectuadas por la Dirección General del Tráfico, órgano directivo del Ministerio del Interior. Así mismo, en la documentación se produce un uso indistinto de los términos Jefatura Central de Tráfico y Dirección General de Tráfico, aunque son figuras jurídicas distintas. (Epígrafe II.1.1)

2. Existen operaciones de naturaleza no presupuestaria que no se contabilizan, lo que es debido a la ausencia de inventario y a la falta del adecuado flujo de información y coordinación entre las distintas unidades administrativas. (Epígrafe II.1.2)

3. El análisis del uso del sistema Sorolla por la Jefatura para la gestión de los expedientes ha determinado que no se produce una total correspondencia entre la información que presenta con la suministrada por el sistema de información contable. (Epígrafe II.1.3)

4. El seguimiento que la Jefatura hace de los proyectos de inversión no recoge fielmente su ejecución, ya que no registra todas las redistribuciones realizadas a la asignación inicial de los proyectos. (Epígrafe II.1.4)

5. La Jefatura Central de Tráfico no ha elaborado un inventario que recoja todos los elementos que integran el inmovilizado material e inmaterial y las relaciones que elabora no sirven de soporte de la contabilidad, por lo que se desconoce la composición de las cuentas de inmovilizado. (Subapartado I.4 y Epígrafe II.1.5)

6. Las relaciones de que dispone para el control de su inmovilizado, además de que no permiten identificar todos los bienes que integran el inmovilizado y no recogen información fiable de su situación jurídica y modificaciones, tienen las deficiencias siguientes: (Subepígrafe II.1.5.1)

a) En los inmuebles no se registran los valores necesarios desde el punto de vista contable, no hay correspondencia con la información contable y se hace referencia a la existencia de adscripciones o cesiones que no están contabilizadas como tales. (Subepígrafe II.1.5.2)

b) No dispone de relaciones que permitan el control de diversos elementos inventariables de elevado coste, tales como motores de repuesto, herramientas y piezas para helicópteros, mobiliario y material de los Parques Infantiles de Tráfico. (Subepígrafe II.1.5.3)

c) No dispone de un registro especializado para el control y seguimiento físico y jurídico de los bienes o inversiones entregados al uso general. Los registros que confecciona, sin valorar e incompletos, no permiten cuantificar la totalidad de las inversiones realizadas, ni

serven para contabilizar su posterior entrega a dicho uso general. (Subepígrafe II.1.5.4)

III.2 Sobre la fiscalización del inmovilizado en las cuentas anuales

III.2.1 *Sobre la opinión*

La importancia de la limitación relativa a la ausencia de un inventario de todos los bienes que integran el inmovilizado y la imposibilidad de determinar la titularidad de diversos elementos, así como las demás salvedades derivadas del incumplimiento de los principios y normas contables, impiden opinar sobre la representatividad del inmovilizado no financiero de la Jefatura Central de Tráfico en Balance. (Epígrafe II.2.3)

III.2.2 *Sobre el inmovilizado no financiero*

1. Las inversiones destinadas al uso general incluyen diversas inversiones y bienes que no están destinados a ser utilizados directamente por la generalidad de los ciudadanos, ya que se refieren a gastos en consultoría, asistencia, servicios y obras que no se van a poner a disposición de los ciudadanos. La baja de estas inversiones en el ejercicio se realiza por la totalidad de las realizadas en el ejercicio anterior, sin tener en cuenta la entrega efectiva al uso público. (Subepígrafe II.2.4.4)

2. La contabilización del inmovilizado inmaterial se realiza incorrectamente al no haberse considerado previamente gastos del ejercicio y posteriormente, al cierre, activarlos si cumplen las condiciones. En todo caso, se han activado sin justificar las condiciones exigidas. (Subepígrafe II.2.4.3)

3. Del análisis de los criterios contables aplicados en la contabilización del inmovilizado material se deduce lo siguiente: (Subepígrafe II.2.4.4)

a) En los inmuebles aparece contabilizado el valor de la construcción y el del terreno, cuando deben figurar por separado. (Subepígrafe II.2.4.4)

b) Los utensilios o herramientas, con un precio de adquisición de 23.444.250 euros, no son objeto de recuento físico anual para determinar las pérdidas producidas. (Subepígrafe II.2.4.4)

c) En la contabilización de la adquisición de un helicóptero entregando como pago parcial otro se ha realizado incrementando el inmovilizado sólo por el importe de los pagos dinerarios, sin reflejar su disminución por la entrega del otro helicóptero en concepto de pago no dinerario. (Subepígrafe II.2.4.4)

d) Las ventas del inmovilizado material se contabilizan incorrectamente mediante la baja en contabilidad por el precio de venta del bien y sin reflejar el beneficio o pérdida. (Subepígrafe II.2.4.4)

e) Los retiros de elementos por sustituciones, pérdida o destrucción no son objeto de reflejo contable. (Subepígrafe II.2.4.4)

f) Se registra indebidamente la depreciación de elementos que no se encuentran en condiciones de funcionamiento, inmovilizaciones en curso y terrenos. (Subepígrafe II.2.4.4)

4. Las adscripciones y cesiones recibidas no se contabilizan en virtud de los actos administrativos que las generaron, sino como consecuencia de escritos de la Intervención General de la Administración del Estado comunicando su existencia. Por otra parte, no se han reflejado contablemente cesiones de terrenos realizadas por Ayuntamientos. (Subepígrafes II.2.4.5 y II.2.4.6)

5. El patrimonio entregado en cesión no recoge los bienes cedidos a las provincias de Tarragona y Barcelona, su reflejo se realiza con posterioridad, en el ejercicio 2003. (Subepígrafe II.2.4.7)

6. El patrimonio entregado al uso general no representa el valor de las inversiones entregadas a 31 de diciembre de 2002, sino el de las inversiones realizadas en el ejercicio anterior y con independencia de que se haya realizado su entrega al uso general. (Subepígrafe II.2.4.8)

III.2.3 *Sobre la ejecución presupuestaria de las inversiones reales*

1. Se han aplicado al capítulo 6 Inversiones reales obligaciones reconocidas por 18.383.879 euros que se deberían haber aplicado a operaciones corrientes del presupuesto de gastos, al corresponder a publicidad y propaganda, reparaciones y conservación, y gastos de investigación y desarrollo del ejercicio. (Epígrafe II.2.5)

2. Se ha imputado indebidamente al artículo 63 Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios, la compra y construcción de edificaciones por 7.854.119 euros, ya que se trata de inversión nueva que debió aplicarse al artículo 62 Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios. (Epígrafe II.2.5)

III.2.4 *Sobre la ejecución de los proyectos de inversión*

Los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 distribuyen el crédito del capítulo 6 Inversiones reales, 157.615.430 euros, entre 32 proyectos de inversión. Durante el ejercicio se modifica el número de proyectos y su asignación inicial mediante una redistribución de su crédito entre ellos. De los 32 proyectos presupuestados, la Jefatura Central de Tráfico modifica la cuantía inicial de 30, suprime uno e incorpora 5 del ejercicio anterior. Estas alteraciones determinan una redistribución del crédito inicialmente asignado de 29.459.466 euros. Sin embargo, la Jefatura no informa de la existencia de estas redistribuciones en la Memoria de las cuentas anuales del ejercicio 2002, aspecto del que debió informar debido a su elevado

volumen y a que afectó a todos los proyectos previstos, excepto a uno. (Epígrafe II.2.6)

III.3 Sobre la fiscalización del cumplimiento de la legalidad

III.3.1 *Sobre el análisis jurídico de la Jefatura Central de Tráfico*

1. La Jefatura Central de Tráfico se creó en 1959 con la naturaleza de órgano administrativo y funcionó como organismo autónomo a partir de su calificación como tal por el Decreto 1348/1962. Posteriormente, 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 la denomina como organismo autónomo, y aunque esta norma tiene fuerza de ley no suple la carencia de estatutos, requisito exigido anteriormente por el artículo 6 de la Ley sobre el régimen jurídico de las Entidades Estatales Autónomas y en la actualidad por el 62 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. (Subepígrafe II.3.1.1)

2. La aparición de la Jefatura Central de Tráfico y la Dirección General de Tráfico como dos figuras jurídicas claramente diferenciadas se produce a partir de la aprobación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en 1990, cuando en disposiciones de distinto rango los órganos directivos que tenía atribuidos la Jefatura desde su calificación como organismo autónomo se le asignan al órgano directivo del Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. (Subepígrafe II.3.1.3)

3. La diferenciación jurídica entre Jefatura Central de Tráfico y Dirección General de Tráfico no se plasma en el funcionamiento de la Jefatura. En la práctica, se utilizan dichos términos como sinónimos y el Director General de Tráfico actúa como máximo representante de la dirección general y del organismo autónomo; lo que unido a una normativa confusa en la que las dos denominaciones se emplean indistintamente y a la ausencia de unos estatutos que regulen sus máximos órganos directivos y competencias, determina las deficiencias e irregularidades siguientes: (Subepígrafe II.3.1.3)

a) En su organización coexisten dos estructuras de distinta naturaleza. La Dirección General de Tráfico, órgano directivo del Ministerio del Interior, con una organización definida dentro del propio Ministerio e integrada por los órganos con rango de subdirección general; y la Jefatura Central de Tráfico, calificada como organismo autónomo con personalidad jurídica diferenciada, a la que se atribuyen las restantes unidades administrativas de nivel inferior a subdirección general. (Subepígrafe II.3.1.3)

b) El Real Decreto 1449/2000, de 28 de julio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica

básica del Ministerio del Interior atribuye a la Dirección General de Tráfico el ejercicio de funciones sobre tráfico, circulación y seguridad vial que, previamente, el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 339/1990 atribuyó al Ministerio del Interior pero que ejercería a través de la Jefatura Central de Tráfico. (Subepígrafe II.3.1.3)

c) Las funciones relativas a la gestión económico-financiera de los ingresos y los gastos de la Jefatura, así como la gestión, conservación y custodia de su patrimonio y su control mediante inventario, se las atribuye el citado Real Decreto a la Dirección General de Tráfico cuando, en virtud de lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, la Jefatura Central de Tráfico debería tener personalidad jurídica pública diferenciada así como autonomía de gestión. (Subepígrafe II.3.1.3)

d) El Director General de Tráfico, al amparo de las funciones que tiene asignadas la Dirección General de Tráfico y de su nombramiento como titular de ésta, ejerce las competencias que tienen atribuidas como propias los Presidentes o Directores de los organismos autónomos, en virtud de la normativa presupuestaria y de contratación. (Subepígrafe II.3.1.3)

III.3.2 Sobre la ejecución de los contratos

En general, en los expedientes de los contratos examinados transcurren más de dos meses desde la expedición de las certificaciones de obra o facturas y el abono de su precio, por lo que se supera el plazo que dispone el artículo 99.4 del Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. (Subepígrafe II.3.2.1)

III.4 Sobre la fiscalización de resultados del programa de seguridad vial

1. La Jefatura Central de Tráfico no tiene establecido un sistema de seguimiento de objetivos que le permita un análisis permanente de las desviaciones existentes entre previsiones y resultados. (Epígrafe II.4.3)

2. Los Estados informativos de seguimiento del programa del ejercicio 2002 incumplen la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 14 de julio de 1992, por la que se dictan normas para su regulación, en relación con su contenido y plazos de elaboración, lo que ha determinado que no aporten información fiable y que las Comisiones de Análisis de Programas y la Dirección General de Presupuestos no hayan podido disponer con antelación de la documentación necesaria para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado. (Epígrafe II.4.3)

3. El Informe de gestión y Balance de resultados a 31 de diciembre de 2002 han sido emitidos el 29 de septiembre de 2003, con un retraso superior a siete

meses sobre el límite establecido, el 15 de febrero siguiente a la terminación del ejercicio. Además, no se ajustan a lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 14 de julio de 1992, en cuanto las previsiones de 57 de los 86 indicadores no se corresponden con los que figuran en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002, y no contienen una exposición y análisis de las causas de las desviaciones. (Epígrafe II.4.3)

4. La Jefatura Central de Tráfico no ha utilizado las previsiones contenidas en la Memoria de objetivos de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 para determinar el grado de realización de los objetivos y las desviaciones, por lo que en el cálculo de las desviaciones no compara lo realizado con lo aprobado. Esta deficiencia, unida a la imposibilidad de verificar los indicadores físicos de los elementos en servicio por no disponer de inventario, determina que el Informe de gestión y Balance de resultados no recojan la situación a fin de ejercicio en relación con los objetivos previstos y sus indicadores de seguimiento, ni sean representativos del nivel de realización de los objetivos. (Epígrafe II.4.3)

III.5 Sobre el análisis de determinados aspectos de la gestión

III.5.1 Sobre los convenios de colaboración con Diputaciones Provinciales

La Jefatura Central de Tráfico ha realizado una inversión total de 7.965.890 euros por obras ejecutadas correspondientes a las anualidades del ejercicio 2002 de los convenios suscritos con las Diputaciones Provinciales para la mejora de la seguridad vial en carreteras de titularidad de éstas, según consta en las actas de recepción. Sin embargo, en 26 actas de entrega de obras a las citadas Diputaciones, firmadas por un representante de éstas y otro de la Jefatura, se ha hecho constar que la ejecución de las obras ha supuesto para la Jefatura una inversión superior al importe efectivamente ejecutado. Esta circunstancia determina que las obras se entregan por 9.676.352 euros, cuantía superior a la inversión realmente ejecutada en 1.710.462 euros. (Epígrafe II.5.1)

III.5.2 Sobre los vehículos históricos

1. La Jefatura Central de Tráfico ha dispuesto de una colección de 47 vehículos de valor histórico cuya titularidad no está claramente determinada. (Epígrafe II.5.2)

2. En el ejercicio 2002 suscribe un convenio con el Ayuntamiento de Salamanca por el que cede y entrega en depósito 40 de los vehículos históricos, para su exhibición en el Museo de Historia de la Automoción de Salamanca, a cargo de la Fundación Gómez Planche, institución cuya titularidad mayoritaria, pública o

privada, no se puede determinar y a la que se autoriza la custodia de dichos bienes. En el convenio la Jefatura se atribuye, expresamente, la propiedad de todos los vehículos sin ser su titular, ya que 33 estaban cedidos por el anteriormente denominado Parque Móvil Ministerial y uno por un particular. (Epígrafe II.5.2)

3. En la entrega de los vehículos históricos al Ayuntamiento de Salamanca se levantan las correspondientes actas de entrega y recepción en las que, por parte de la Jefatura Central de Tráfico, cuatro de las seis actas no se firman por el representante designado al efecto. Por parte del Ayuntamiento de Salamanca no sólo no se firman por los representantes designados por éste, sino que ni pertenecen al Ayuntamiento, siendo firmadas por personal de la Fundación Gómez Planche. (Epígrafe II.5.2)

IV. RECOMENDACIONES

IV.1 Al Ministerio del Interior

Es de todo punto necesario que se regularice, por la vía legal oportuna, la situación jurídica de la Jefatura Central de Tráfico y de la Dirección General de Tráfico. En todo caso, deben regularse los máximos órganos de dirección de la Jefatura, funciones y competencias, distribución de competencias entre sus órganos de dirección, servicios centrales y periféricos, relaciones con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, patrimonio que se le asigna y recursos económicos, así como el régimen relativo a recursos humanos, patrimonio y contratación. La regulación de los extremos señalados permitirá solucionar su irregular organización actual en relación con sus órganos directivos y competencias, además del cumplimiento de la legalidad con la total adecuación de la Jefatura a las disposiciones de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

IV.2 A la Jefatura Central de Tráfico

La Jefatura Central de Tráfico debe diseñar e implantar las medidas necesarias para mejorar su sistema de control interno y ajustar su actuación a las disposiciones legales, subsanando las deficiencias e irregularidades puestas de manifiesto en la fiscalización. En especial, debe adoptar las siguientes medidas:

1. Implantar normas escritas de funciones y procedimientos, lo que tendrá una repercusión favorable en el funcionamiento de las unidades administrativas de sus servicios centrales y periféricos, así como en sus relaciones con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

2. Fomentar y mejorar la comunicación entre las unidades administrativas, de manera que todas las ope-

raciones se reflejen en contabilidad y su información sea útil para la toma de decisiones, tanto de orden político como en el de gestión. También debe realizar conciliaciones periódicas de los datos del Sistema de Información Contable con la información que suministra el sistema Sorolla sobre gestión contable y administrativa de los expedientes.

3. Agilizar la elaboración del inventario, con inclusión de todos los bienes que integran su inmovilizado material e inmaterial, en que figurarán igualmente las cesiones y adscripciones, que sirva tanto para la mejor gestión de los mismos como de soporte de la contabilidad. Esta actuación debe completarse con una valoración o tasación de los inmuebles en los supuestos en los que se carezca de su valor, y con una comprobación de la existencia física de los bienes, especialmente los que se han puesto a disposición de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

4. Realizar las actuaciones necesarias con la Dirección General de Patrimonio del Estado y con el propio Ministerio del Interior para determinar la titularidad de los inmuebles e instar para que, en su caso, se dicten los oportunos acuerdos de adscripción.

5. Revisar los criterios utilizados para clasificar bienes bajo la rúbrica de inversiones destinadas al uso general, de forma que sólo incorporen bienes utilizables directamente por la generalidad de los ciudadanos sin más restricciones que las derivadas de la policía administrativa. Así mismo, podría utilizar la base de datos de que dispone para registrar diversas recepciones de obras destinadas al uso general, ampliando la información que actualmente suministra e incluyendo la totalidad de las inversiones de esta naturaleza, de manera que la información que suministre permita el control y seguimiento físico y jurídico de los bienes entregados al uso general, sirviendo de soporte a la contabilidad.

6. Establecer un sistema adecuado de seguimiento del programa Seguridad Vial que permita el análisis permanente de las desviaciones existentes entre previsiones y resultados, y suministre una información fiable y con la antelación necesaria para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado.

7. Poner en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio del Estado la existencia de los vehículos históricos y determinar su titularidad. En todo caso, se deberá proceder a realizar las actuaciones oportunas para que aquellos que tengan singular relevancia sean declarados de interés cultural o inventariados, de conformidad con lo estipulado por la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y sujetos a las especiales medidas de protección y tutela que proceden para los bienes muebles de esta naturaleza.

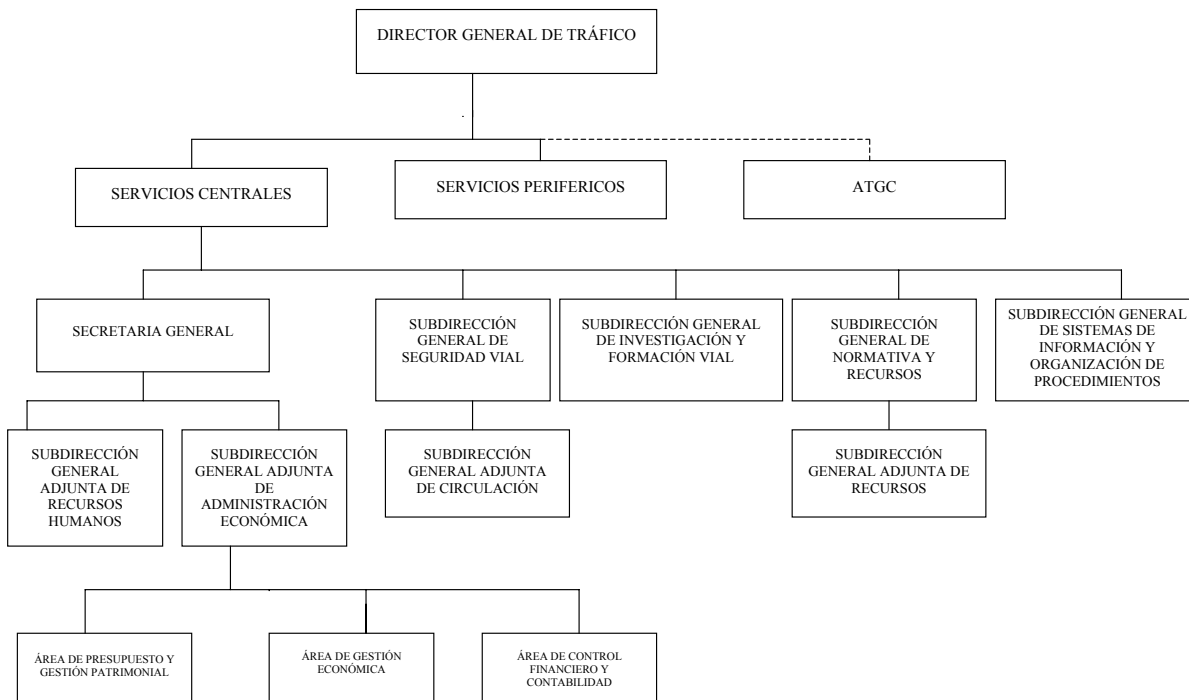
Madrid, 24 de octubre de 2006.—El Presidente,
Ubaldo Nieto de Alba.

ANEXOS

1. Organigrama
2. Balance
3. Estado de ejecución del presupuesto
4. Cuentas de inmovilizado no financiero y patrimonio
5. Ejecución presupuestaria de las inversiones reales
6. Ejecución presupuestaria de los proyectos de inversión
7. Objetivos e indicadores del programa 222B Seguridad Vial
8. Inversión realizada de los convenios con Diputaciones Provinciales

ORGANIGRAMA
EJERCICIO 2002

ANEXO 1



ANEXO 2

**BALANCE
EJERCICIO 2002**
(En euros)

| ACTIVO | 2001 | 2002 | PASIVO | 2001 | 2002 |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| INMOVILIZADO | 364.382.566 | 409.427.901 | FONDOS PROPIOS | 816.912.220 | 783.794.060 |
| Inversiones destinadas al uso general | 70.659.782 | 74.396.450 | Patrimonio | 588.622.722 | 596.391.694 |
| Inmovilizaciones inmateriales | 831.537 | 921.756 | Resultados de ejercicios anteriores | 76.896.172 | 151.393.326 |
| Inmovilizaciones materiales | 287.758.273 | 328.732.077 | Resultados del ejercicio | 151.393.326 | 36.009.040 |
| Inversiones financieras permanentes | 5.132.974 | 5.377.618 | ACREEDORES A CORTO PLAZO | 111.740.841 | 89.525.778 |
| ACTIVO CIRCULANTE | 564.270.495 | 463.891.937 | Acreeedores | 111.740.841 | 89.525.778 |
| Deudores | 23.469.390 | 23.740.094 | | | |
| Inversiones financieras temporales | 173.202 | 105.030 | | | |
| Tesorería | 540.627.903 | 440.046.813 | | | |
| TOTAL ACTIVO | 928.653.061 | 873.319.838 | TOTAL PASIVO | 928.653.061 | 873.319.838 |

ANEXO 3

**ESTADO DE EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO
EJERCICIO 2002**
(En euros)

LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS

| CAPÍTULO | CRÉDITOS INICIALES | MODIFICACIONES | CRÉDITOS DEFINITIVOS | OBLIGACIONES RECONOCIDAS NETAS | PAGOS REALIZADOS HASTA 31/12 | OBLIGACIONES PENDIENTES DE PAGO A 31/12 |
|---|--------------------|-------------------|----------------------|--------------------------------|------------------------------|---|
| 1 Gastos de personal | 265.777.310 | 5.164.817 | 270.942.127 | 262.902.519 | 262.654.635 | 247.884 |
| 2 Gastos corrientes en bienes y servicios | 102.203.400 | 1.112.633 | 103.316.033 | 86.518.748 | 73.023.797 | 13.494.951 |
| 3 Gastos financieros | 285.480 | 0 | 285.480 | 10.830 | 10.830 | 0 |
| 4 Transferencias corrientes | 94.854.010 | 89.909.197 | 184.763.207 | 183.020.321 | 183.016.715 | 3.606 |
| 6 Inversiones reales | 157.615.430 | 0 | 157.615.430 | 145.387.844 | 84.308.181 | 61.079.663 |
| 8 Activos financieros | 1.373.310 | 0 | 1.373.310 | 1.278.900 | 1.278.900 | 0 |
| TOTAL | 622.108.940 | 96.186.647 | 718.295.587 | 679.119.162 | 604.293.058 | 74.826.104 |

LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS

| CAPÍTULO | PREVISIONES INICIALES | MODIFICACIONES | PREVISIONES DEFINITIVAS | DERECHOS RECONOCIDOS NETOS | RECAUDACIÓN NETA | DERECHOS PENDIENTES DE COBRO A 31/12 |
|--|-----------------------|-------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------|--------------------------------------|
| 3 Tasas, precios públicos y otros ingresos | 584.785.130 | 0 | 584.785.130 | 596.706.284 | 596.521.459 | 184.825 |
| 4 Transferencias corrientes | 180.300 | 1.733.250 | 1.913.550 | 2.009.238 | 2.009.238 | 0 |
| 5 Ingresos patrimoniales | 30.050 | 0 | 30.050 | 535.480 | 521.385 | 14.095 |
| 6 Enajenación de inversiones reales | 330.560 | 0 | 330.560 | 422.985 | 422.985 | 0 |
| 7 Transferencias de capital | 0 | 0 | 0 | 940.450 | 940.450 | 0 |
| 8 Activos financieros | 36.782.900 | 94.453.397 | 131.236.297 | 1.152.523 | 1.152.523 | 0 |
| TOTAL | 622.108.940 | 96.186.647 | 718.295.587 | 601.766.960 | 601.568.040 | 198.920 |

ANEXO 4

CUENTAS DE INMOVILIZADO NO FINANCIERO Y PATRIMONIO
EJERCICIO 2002
 (En euros)

| INMOVILIZADO NO FINANCIERO | 31/12/02 | PATRIMONIO | 31/12/02 |
|--|----------------------|---|--------------------|
| INVERSIONES DESTINADAS AL USO GENERAL | 74.396.450 | PATRIMONIO | 596.391.694 |
| 200 Terrenos y bienes naturales | 1.532.581 | 100 Patrimonio | 1.274.751.546 |
| 201 Infraestructuras y bienes destinados al uso general | 72.863.869 | 101 Patrimonio recibido en adscripción | 2.136.889 |
| INMOVILIZACIONES INMATERIALES | 9.102.863 | 103 Patrimonio recibido en cesión | 163.325 |
| 210 Gastos de investigación y desarrollo | 2.943.927 | (108) Patrimonio entregado en cesión | (1.048.139) |
| 215 Aplicaciones informáticas | 1.661.479 | (109) Patrimonio entregado al uso general | (679.611.927) |
| 216 Propiedad intelectual | 4.497.457 | | |
| INMOVILIZACIONES MATERIALES | 640.428.904 | | |
| 220 Terrenos y bienes naturales | 12.274.797 | | |
| 221 Construcciones | 203.805.690 | | |
| 222 Instalaciones técnicas | 44.865.003 | | |
| 223 Maquinaria | 26.677.153 | | |
| 224 Utillaje | 23.444.250 | | |
| 226 Mobiliario | 49.598.477 | | |
| 227 Equipos para procesos de información | 60.685.187 | | |
| 228 Elementos de transporte | 211.468.770 | | |
| 229 Otro inmovilizado material | 7.609.577 | | |
| TOTAL INMOVILIZADO NO FINANCIERO BRUTO | 723.928.217 | | |
| AMORTIZACIÓN ACUMULADA | (319.877.934) | | |
| (281) Amortización acumulada del inmovilizado inmaterial | (8.181.107) | | |
| (282) Amortización acumulada del inmovilizado material | (311.696.827) | | |
| TOTAL INMOVILIZADO NO FINANCIERO NETO | 404.050.283 | TOTAL PATRIMONIO | 596.391.694 |

ANEXO 5

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LAS INVERSIONES REALES
EJERCICIO 2002
 (Euros)

| INVERSIONES REALES | CRÉDITOS INICIALES | MODIFICACIONES | DEFINITIVO | OBLIGACIONES RECONOCIDAS NETAS | PAGOS REALIZADOS HASTA 31/12 | OBLIGACIONES PENDIENTES DE PAGO A 31/12 |
|--|--------------------|----------------|--------------------|--------------------------------|------------------------------|---|
| 60 Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general | 77.680.810 | 0 | 77.680.810 | 73.065.758 | 36.653.129 | 36.412.629 |
| 62 Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios | 20.764.970 | 0 | 20.764.970 | 19.518.373 | 8.283.808 | 11.234.565 |
| 63 Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios | 40.538.270 | 0 | 40.538.270 | 34.482.478 | 26.034.406 | 8.448.072 |
| 64 Gastos de inversiones de carácter inmaterial | 18.631.380 | 0 | 18.631.380 | 18.321.235 | 13.336.838 | 4.984.397 |
| TOTAL | 157.615.430 | 0 | 157.615.430 | 145.387.844 | 84.308.181 | 61.079.663 |

ANEXO 6

1/2

**EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN
EJERCICIO 2002**
(En euros)

| PROYECTO | CRÉDITOS INICIALES | REDISTRIBUCIONES | | CRÉDITOS DEFINITIVOS | OBLIGACIONES RECONOCIDAS | REMANENTE DE CRÉDITO | EJECUCIÓN % s/ crédito | | |
|--|---|------------------|-----------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------------|-------|-------|
| | | ALTAS | BAJAS | | | | inicial | def. | |
| Inversión nueva en infraestructura y bienes destinados al uso general | | | | | | | | | |
| 1990 16 101 0015 | Comunicaciones | 6.869.570 | | 2.180.863 | 4.688.707 | 4.275.059 | 413.648 | 62,2 | 91,2 |
| 1990 16 101 0020 | Postes de auxilio | 6.076.230 | | 2.892.203 | 3.184.027 | 3.007.591 | 176.436 | 49,5 | 94,5 |
| 1990 16 101 0080 | Actuaciones en tramos y puntos peligrosos y conflictivos | 10.435.890 | 4.525.000 | | 14.960.890 | 11.791.768 | 3.169.122 | 113,0 | 78,8 |
| 1994 16 101 0010 | Sist. de innovación tecnológica aplicados a la gestión de tráfico | 2.404.050 | | 1.955.000 | 449.050 | 313.794 | 135.256 | 13,1 | 69,9 |
| 1997 16 101 0005 | Gestión de tráfico Zona Centro | 15.231.970 | 3.975.000 | | 19.206.970 | 18.724.209 | 482.761 | 122,9 | 97,5 |
| 1997 16 101 0020 | Gestión de tráfico Noroeste | 5.126.630 | | 5.050.000 | 76.630 | 37.236 | 39.394 | 0,7 | 48,6 |
| 1997 16 101 0025 | Gestión de tráfico otras zonas | 17.212.990 | 6.630.000 | | 23.842.990 | 23.740.500 | 102.490 | 137,9 | 99,6 |
| 1997 16 101 0030 | Red Nacional de estaciones de toma de datos y Meteorológicas | 14.323.480 | | 3.123.466 | 11.200.014 | 11.094.757 | 105.257 | 77,5 | 99,1 |
| 1990 13 103 0020 | Postes de auxilio | 0 | 71.532 | | 71.532 | 71.532 | 0 | | 100,0 |
| Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios | | | | | | | | | |
| 1990 16 101 0025 | Helicópteros | 3.053.140 | | 664.805 | 2.388.335 | 1.577.410 | 810.925 | 51,7 | 66,0 |
| 1990 16 101 0065 | Vehículos de vigilancia | 3.936.630 | 3.089.000 | | 7.025.630 | 7.021.182 | 4.448 | 178,4 | 99,9 |
| 1990 16 101 0070 | Material de transmisiones y equipos especiales | 4.808.100 | | 3.463.434 | 1.344.666 | 1.337.328 | 7.338 | 27,8 | 99,5 |
| 1998 16 101 0010 | Fondos bibliográficos | 18.030 | | | 18.030 | 16.488 | 1.542 | 91,4 | 91,4 |
| 2000 16 101 0005 | Edificios para Servicios | 3.365.670 | 928.000 | | 4.293.670 | 3.960.923 | 332.747 | 117,7 | 92,3 |
| 2000 16 101 0010 | Edificios para organización periférica | 5.583.400 | | 65.000 | 5.518.400 | 5.443.828 | 74.572 | 97,5 | 98,6 |
| 2000 16 101 0031 | Equipamientos para proceso de información | 0 | 176.239 | | 176.239 | 161.214 | 15.025 | | 91,5 |

ANEXO 6

2/2

**EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN
EJERCICIO 2002**
(En euros)

| PROYECTO | CRÉDITOS INICIALES | REDISTRIBUCIONES | | CRÉDITOS DEFINITIVOS | OBLIGACIONES RECONOCIDAS | REMANENTE DE CRÉDITO | EJECUCIÓN % s/ crédito | | | |
|--|-----------------------|---|--------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------|-------------|-------------|
| | | ALTAS | BAJAS | | | | inicial | def. | | |
| Inversión de reposición asociada al funcionamiento operativo de los servicios | | | | | | | | | | |
| 17 | 1990 16 101 0110 | Parques Infantiles | 360.610 | 65.000 | | 425.610 | 339.475 | 86.135 | 94,1 | 79,8 |
| 18 | 1990 16 101 0120 | Material didáctico y de apoyo | 420.710 | | 200.000 | 220.710 | 213.589 | 7.121 | 50,8 | 96,8 |
| 19 | 1990 16 101 0130 | Ofimática | 2.103.540 | | 1.639.700 | 463.840 | 422.018 | 41.822 | 20,1 | 91,0 |
| 20 | 1990 16 101 0135 | Equipos de informática | 5.108.600 | | 1.018.583 | 4.090.017 | 3.264.439 | 825.578 | 63,9 | 79,8 |
| 21 | 1990 16 101 0140 | Edificios para servicios centrales | 1.803.040 | | 1.556.000 | 247.040 | 197.811 | 49.229 | 11,0 | 80,1 |
| 22 | 1990 16 101 0145 | Edificios para organización periférica | 9.375.790 | 5.993.238 | | 15.369.028 | 11.978.853 | 3.390.175 | 127,8 | 77,9 |
| 23 | 1990 16 101 0150 | Vehículos para servicios administrativos centrales | 240.460 | | 235.000 | 5.460 | 789 | 4.671 | 0,3 | 14,5 |
| 24 | 1990 16 101 0155 | Vehículos para organización administrativa periférica | 270.460 | 20.153 | | 290.613 | 279.479 | 11.134 | 103,3 | 96,2 |
| 25 | 1990 16 101 0160 | Mobiliario y enseres | 4.507.590 | | 1.053.873 | 3.453.717 | 2.691.793 | 761.924 | 59,7 | 77,9 |
| 26 | 1995 16 101 0010 | Vehículos para vigilancia del tráfico | 6.767.400 | 2.495.000 | | 9.262.400 | 9.261.215 | 1.185 | 136,9 | 100,0 |
| 27 | 1997 16 101 0070 | Material de transmisiones y de vigilancia | 3.185.360 | | 1.215.383 | 1.969.977 | 1.911.762 | 58.215 | 60,0 | 97,0 |
| 28 | 1998 16 101 0005 | Edificios para fuerzas de vigilancia | 2.404.050 | | 179.000 | 2.225.050 | 1.532.959 | 692.091 | 63,8 | 68,9 |
| 29 | 1998 16 101 0011 | Renovación y equipamiento de helicópteros | 1.724.900 | 479.000 | | 2.203.900 | 2.087.533 | 116.367 | 121,0 | 94,7 |
| 30 | 1999 16 101 0005 | Vehículos para formación y educación vial | 180.300 | 60.000 | | 240.300 | 239.467 | 833 | 132,8 | 99,7 |
| 31 | 2001 16 101 0140 | Equipos para autorización de denuncias | 2.085.460 | | 2.085.460 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 32 | 1990 13 103 0135 | Otro material informático | 0 | 26.583 | | 26.583 | 26.583 | 0 | | 100,0 |
| 33 | 1990 13 103 0145 | Para organización periférica | 0 | 44.025 | | 44.025 | 44.025 | 0 | | 100,0 |
| Gastos de inversiones de carácter inmaterial | | | | | | | | | | |
| 34 | 1990 16 101 0105 | Investigación | 901.520 | | 581.696 | 319.824 | 175.024 | 144.800 | 19,4 | 54,7 |
| 35 | 1990 16 101 0115 | Educación e información a través de medios | 16.828.340 | 502.000 | | 17.330.340 | 17.298.335 | 32.005 | 102,8 | 99,8 |
| 36 | 2000 16 101 0021 | Desarrollo de sistemas de tráfico inteligente | 901.520 | | 300.000 | 601.520 | 554.682 | 46.838 | 61,5 | 92,2 |
| 37 | 1990 13 103 0105 | Investigación | 0 | 379.696 | | 379.696 | 293.194 | 86.502 | | 77,2 |
| TOTAL PROYECTOS | | | 157.615.430 | 29.459.466 | 29.459.466 | 157.615.430 | 145.387.844 | 12.227.586 | 92,2 | 92,2 |

OBJETIVOS E INDICADORES DEL PROGRAMA 222B SEGURIDAD VIAL
EJERCICIO 2002

OBJETIVO 1: Mejora de la fluidez y seguridad de la circulación a través de medidas de gestión (Tratamiento de la información y señalización mecánica)

| Subobjetivo 1.1: Gestión y asistencia del tráfico interurbano | | | |
|--|-------------|---------------|-----------|
| INDICADORES | MAGNITUD | PRESUPUESTADO | REALIZADO |
| 1 Centros de gestión del tráfico | | | |
| - Nuevos | Número | 1 | 1 |
| - En mantenimiento | Número | 8 | 8 |
| - Llamadas telefónicas atendidas | Miles | 3.300 | 1.935 |
| - Km. Controlados | Número | 2.350 | 3.282 |
| 2 Estaciones de toma de datos | | | |
| - Nuevas | Número | 89 | 638 |
| - Coste adquisición | Miles euros | 1.604,70 | 11.466 |
| - En mantenimiento | Número | 2.927 | 3.341 |
| 3 Cámaras televisión en circuito cerrado | | | |
| - Nuevas | Número | 97 | 174 |
| - Coste de adquisición | Miles euros | 2.043,44 | 3.137 |
| - En mantenimiento | Número | 987 | 962 |
| 4 Paneles de mensaje variable | | | |
| - Nuevos | Número | 160 | 379 |
| - Coste de adquisición | Miles euros | 18.030,36 | 45.555 |
| - En mantenimiento | Número | 1.301 | 1.396 |
| 5 Postes de auxilio en carretera | | | |
| - Nuevos | Número | 362 | 452 |
| - Coste de adquisición | Miles euros | 4.351,33 | 5.424 |
| - En funcionamiento | Número | 6.903 | 7.021 |
| - Kms. Asistidos | Número | 6.702 | 6.821 |
| - Llamadas atendidas postes SOS | Número | 51.000 | 38.667 |
| 6 Helicópteros | | | |
| - Aparatos adquiridos | Número | 2 | 1 |
| - Coste adquisición | Miles euros | 4.627,79 | 2.023 |
| - Aparatos en mantenimiento | Número | 19 | 18 |
| - Equipos de apoyo | Número | 5 | 10 |
| - Horas de vuelo | Número | 6.500 | 5.451 |
| - Servicios realizados | Número | 4.500 | 4.081 |
| Subobjetivo 1.2: Actuaciones específicas en tramos y puntos conflictivos | | | |
| INDICADORES | MAGNITUD | PRESUPUESTADO | REALIZADO |
| 8 Actuaciones en tramos y puntos conflictivos | | | |
| - Actuaciones | Número | 33 | 54 |
| - Costes | Miles euros | 10.435,89 | 11.792 |

OBJETIVO 2: Mejora de la seguridad vial mediante la vigilancia de la circulación

| Subobjetivo 2.1: Vigilancia y disciplina del tráfico | | | |
|--|-------------|---------------|-----------|
| INDICADORES | MAGNITUD | PRESUPUESTADO | REALIZADO |
| 1 Vehículos vigilancia | | | |
| - Vehículos adquiridos | Número | 565 | 1.081 |
| - Coste adquisición | Miles euros | 10.704,03 | 16.000 |
| - Parque de vehículos | Número | 7.154 | 6.927 |
| - Kms. Recorridos | Miles | 182.850 | 150.992 |
| - Horas de vigilancia | Miles | 10.785 | 8.908 |
| - Denuncias formuladas | Miles | 2.264 | 2.131 |
| 2 Etilómetros | | | |
| - Etilómetros adquiridos | Número | 228 | 477 |
| - Coste adquisición | Miles euros | 494,83 | 1.000 |
| - Etilómetros mantenidos | Número | 3.511 | 3.671 |
| - Pruebas realizadas con etilómetros | Miles | 2.377 | 1.909 |
| 3 Cinemómetros | | | |
| - Cinemómetros adquiridos | Número | 14 | 23 |
| - Coste adquisición | Miles euros | 1.015,71 | 1.000 |
| - Cinemómetros mantenidos | Número | 434 | 382 |
| - Vehículos controlados por cinemómetro | Miles | 18.954 | 13.347 |

OBJETIVOS E INDICADORES DEL PROGRAMA 222B SEGURIDAD VIAL
EJERCICIO 2002

OBJETIVO 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 | PRESUPUESTADO | REALIZADO |
| 1 Exámenes para permisos de conducción | | | |
| - Poblaciones donde pueden realizarse | Número | 156 | 158 |
| - Nº examinadores 31/12/2002 | Número | 661 | 599 |
| - Exámenes teóricos | Miles | 1.430 | 1.394 |
| - Exámenes maniobras | Miles | 120 | 163 |
| - Exámenes circulación | Miles | 1.350 | 1.291 |
| 2 Cursos a examinadores, profesores y de directores de autoescuela | | | |
| - Cursos a examinadores | Número | 2 | 5 |
| - Alumnos | Número | 42 | 89 |
| - Cursos a profesores y directores de autoescuela | Número | 5 | 7 |
| - Alumnos | Número | 864 | 1.184 |
| 3 Inspecciones a autoescuelas y centros reconocimientos de conductores | | | |
| - Inspecciones a autoescuelas | Número | 4.000 | 4.099 |
| - Inspecciones a centros de reconocimiento de conductores | Número | 1.100 | 759 |
| - Actas negativas autoescuelas/total actas | % | 3 | 8,56 |
| - Actas negativas centros reconocimiento conductores/total actas | % | 15 | 21,87 |
| 4 Unidades didácticas para examinadores, profesores y directores de autoescuela | | | |
| - Unidades didácticas | Número | 7 | 7 |
| - Ejemplares de tirada | Número | 28.000 | 31.000 |
| Subobjetivo 3.2: Fomento de la educación vial de la población | | | |
| INDICADORES | MAGNITUD | PRESUPUESTADO | REALIZADO |
| 5 Unidades didácticas de educación vial escolar | | | |
| - Unidades | Número | 55 | 54 |
| - Ejemplares | Número | 820.000 | 846.000 |
| 6 Parques infantiles de tráfico | | | |
| - Unidades móviles | Número | 10 | 11 |
| - Colegios usuarios | Número | 400 | 208 |
| - Escolares participantes | Número | 60.000 | 36.451 |
| 7 Cursos/seminarios a personal docente | | | |
| - Cursos | Número | 40 | 43 |
| - Alumnos | Número | 2.300 | 1.193 |
| 8 Publicaciones divulgativas de educación vial para adultos | | | |
| - Publicaciones periódicas | Número | 19 | 9 |
| - Ejemplares | Número | 3.000.000 | 2.100.000 |
| - Publicaciones no periódicas | Número | 20 | 37 |
| - Ejemplares | Número | 1.500.000 | 1.015.000 |
| 9 Cursos/seminarios/conferencias a colectivos no escolares | | | |
| - Cursos | Número | 25 | 31 |
| - Alumnos | Número | 2.000 | 1.817 |
| 10 Campañas de divulgación por medios masivos de comunicación | | | |
| - Campañas | Número | 4 | 5 |
| - Receptores/población conductora | % | 99 | 99 |
| Subobjetivo 3.3: Actividades de investigación | | | |
| INDICADORES | MAGNITUD | PRESUPUESTADO | REALIZADO |
| 11 Proyectos de investigación | | | |
| - Proyectos realizados por el propio organismo | Número | 6 | 12 |
| - Proyectos encargados a terceros | Número | 11 | 13 |
| - Proyectos en colaboración con otras entidades | Número | 6 | 4 |

OBJETIVOS E INDICADORES DEL PROGRAMA 222B SEGURIDAD VIAL
EJERCICIO 2002

OBJETIVO 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 | PRESUPUESTADO | REALIZADO |
| 1 Gestión de incidencias de vehículos y permisos de conducción | | | |
| - Vehículos matriculados | Miles | 1.950 | 1.769 |
| - Vehículos transferidos | Miles | 2.550 | 2.382 |
| - Vehículos dados de baja | Miles | 1.000 | 1.040 |
| - Permisos y licencias conducir expedidos | Miles | 960 | 950 |
| - Permisos y licencias conducir revisados | Miles | 2.650 | 2.748 |
| - Tiempo medio tramitación matriculación | Días | 1,80 | |
| - Tiempo medio tramitación expedientes permiso conducción | Días | 2,54 | |
| - Tiempo medio tramitación revisión permiso conducción | Días | 2,38 | |
| 2 Fases del procedimiento sancionador | | | |
| - Notificación de denuncia | Miles | 2.360 | 2.156 |
| - Notificación resoluciones sancionadoras | Miles | 2.549 | 1.995 |
| - Recursos resueltos | Miles | 300 | 205 |
| - Apremios a recursos en vía ejecutiva | Miles | 900 | 859 |
| - Recursos resueltos por letrado | Número | 4.500 | 3.660 |

INVERSIÓN REALIZADA DE LOS CONVENIOS CON DIPUTACIONES PROVINCIALES
EJERCICIO 2002
(En euros)

| DIPUTACIÓN PROVINCIAL | FECHA CONVENIO | INVERSIÓN REALIZADA SEGÚN | | DIFERENCIA |
|-----------------------|----------------|---------------------------|--------------------|------------------|
| | | ACTAS DE ENTREGA | ACTAS DE RECEPCIÓN | |
| Almería | 19-12-2001 | 300.503 | 249.417 | 51.085 |
| Cádiz | 19-12-2001 | 228.912 | 228.912 | 0 |
| Córdoba | 19-12-2001 | 300.487 | 227.700 | 72.787 |
| Granada | 19-12-2001 | 300.506 | 220.120 | 80.386 |
| Huelva | 19-12-2001 | 241.603 | 241.603 | 0 |
| Jaén | 19-12-2001 | 300.462 | 225.369 | 75.094 |
| Málaga | 19-12-2001 | 300.506 | 248.699 | 51.807 |
| Sevilla | 19-12-2001 | 300.492 | 212.748 | 87.744 |
| Ávila | 17-04-2001 | 300.494 | 243.400 | 57.094 |
| Burgos | 17-04-2001 | 300.429 | 209.089 | 91.340 |
| León | 21-05-2001 | 300.489 | 240.402 | 60.086 |
| Palencia | 21-05-2001 | 300.506 | 243.019 | 57.487 |
| Salamanca | 21-05-2001 | 300.506 | 241.907 | 58.599 |
| Segovia | 17-04-2001 | 300.506 | 240.074 | 60.432 |
| Soria | 17-04-2001 | 300.506 | 215.373 | 85.133 |
| Valladolid | 17-04-2001 | 300.490 | 249.407 | 51.083 |
| Zamora | 21-05-2001 | 224.618 | 224.618 | 0 |
| Badajoz | 23-07-2001 | 300.489 | 233.781 | 66.709 |
| Cáceres | 23-07-2001 | 300.481 | 243.990 | 56.490 |
| A Coruña | 24-05-2001 | 243.103 | 243.103 | 0 |
| Lugo | 24-05-2001 | 241.902 | 241.902 | 0 |
| Ourense | 24-05-2001 | 226.879 | 226.879 | 0 |
| Pontevedra | 24-05-2001 | 240.500 | 240.500 | 0 |
| Albacete | 17-05-2002 | 300.506 | 231.390 | 69.116 |
| Ciudad Real | 17-05-2002 | 300.491 | 210.000 | 90.491 |
| Cuenca | 17-05-2002 | 300.503 | 233.732 | 66.772 |
| Guadalajara | 17-05-2002 | 300.489 | 240.692 | 59.797 |
| Toledo | 17-05-2002 | 216.000 | 216.000 | 0 |
| Huesca | 07-05-2002 | 300.498 | 254.612 | 45.886 |
| Teruel | 07-05-2002 | 300.506 | 243.710 | 56.796 |
| Zaragoza | 07-05-2002 | 300.501 | 242.264 | 58.237 |
| Alicante | 29-04-2002 | 300.498 | 229.430 | 71.068 |
| Castellón | 29-04-2002 | 300.488 | 240.661 | 59.827 |
| Valencia | 29-04-2002 | 300.505 | 231.389 | 69.116 |
| TOTAL | | 9.676.352 | 7.965.890 | 1.710.462 |