

**LA ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIGILANCIA DE TRAFICO EN CATALUNYA.
LA POLICIA DE LA GENERALITAT- MOSSOS DE ESQUADRA**

Autor: Doctor Sr. Joan Miquel Capell Manzanares

Intendente de la Policía de la Generalitat- Mossos d'Esquadra

Jefe de la División de Trafico

Con la colaboración del personal de la Dirección General de Seguretat Ciutadana y del Servei Català de Trànsit.

DNI: 43391157R

DEPARTAMENTO DE INTERIOR DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD CIUDADANA

Carretera de la Samsom s/n

08980 Sant Feliu de Llobregat

Barcelona

Tel. 93 685 88 00 ext. 2704 Fax. 93 685 88 07

LA ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIGILANCIA DE TRAFICO EN CATALUNYA. LA POLICIA DE LA GENERALITAT- MOSSOS DE ESQUADRA

Introducción histórica y antecedentes

El cuerpo de Mossos d'Esquadra (ME) tiene su origen en el año 1721, durante el reinado de Felipe V, cuando se creó en Valls (Tarragona) una fuerza armada dependiente del capitán general de Cataluña, formada por ex soldados, civiles y paisanos dirigidos por Pere Antón Veciana. Vestían uniforme militar y tenían la función de proteger los bienes de las ferias, los mercados y las rutas comerciales de las tierras de Valls.

Estos Paisanos de Valls, como también se les conocían, tenían dedicación exclusiva a la persecución de delincuentes (bandas de ladrones y contrabandistas principalmente) y recibían su sueldo a cargo del erario público. Hasta finales del siglo XX, los ME fueron financiados con cargo a los presupuestos de los ayuntamientos y las diputaciones provinciales. A lo largo de su historia, los ME han pasado por distintas etapas, unas de expansión y otras de regresión, y tanto desde el punto de vista funcional y territorial, como al número de efectivos.

Los ME, debido a su origen, al carácter no militar de sus miembros, a sus métodos de trabajo y a las competencias y funciones que ya desde 1721 venían realizando, se consideran la primera fuerza policial española y una de las más antiguas de Europa¹.

Durante el gobierno de la segunda república en España y con la aprobación del Estatuto de Autonomía de Catalunya (EAC) de 1932, los ME pasaron a depender de las instituciones catalanas, es decir, de la Generalitat de Catalunya. Los ME, al igual que la Guardia Civil (GC) en Cataluña, durante la Guerra Civil Española (1936-1939) actuaron como fuerza de orden público del gobierno de la Generalitat al servicio de las instituciones constitucionalmente

¹ Sales, N; *Història dels Mossos d'Esquadra*. Editorial Aedos. Barcelona 1962. Pág 19.

establecidas. En esta etapa histórica la plantilla de los ME estaba compuesta por unos 1.000 hombres aproximadamente.

Al finalizar la guerra civil, el gobierno catalán democráticamente surgido de las urnas de 1936, así como el resto de las instituciones democráticas fueron abolidas y tuvieron que exiliarse. Con el nuevo gobierno, desaparecieron las libertades democráticas y las instituciones propias de Cataluña como el gobierno o el Parlament. Los ME también fueron disueltos y sus miembros sometidos a juicios sumarísimos cumpliendo, la mayoría de ellos, condenas en la cárcel Modelo de Barcelona. No obstante, cabe señalar que ninguno de ellos fue ejecutado y que sus condenas fueron “benévolas”, si se las compara con las de efectivos de otros cuerpos policiales al servicio de la República. La cúpula del cuerpo (formada por 1 teniente coronel, 1 capitán y 2 tenientes que provenían de la GC y del ejército de tierra) se presentó a los vencedores y por ello fueron detenidos, procesados y posteriormente condenados por delito de rebelión militar, a distintas penas que oscilaron entre los seis meses y un día, hasta los 30 años de prisión².

En el año 1952, se autorizó el reestablecimiento de los ME, con carácter militar y dependientes del capitán general de Cataluña. Sus funciones consistían básicamente en la custodia de los edificios y bienes de la Diputación Provincial de Barcelona.

Marco normativo de la Policía de la Generalitat de Catalunya (PG-ME) en relación al tráfico

Con la Constitución española de 1978³, se posibilitó la opción que las comunidades autónomas pudieran crear sus propias policías siempre y cuando estuviera previsto en sus estatutos de autonomía. El EAC⁴ regula la policía autonómica en el artículo 13, y prevé la creación de una policía dependiente de la Generalitat, estableciendo en su apartado 4 las competencias supra y extra comunitarias, que quedan reservadas a las FCSE⁵.

² Risques Corbella, M.; *Identitat democràtica o tradició espanyolista?*. Editorial Edhasa. Barcelona 2003. Págs. 249 y ss.

³ Artículo 149.1.29 CE.

⁴ Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre, del Estatuto de Autonomía de Catalunya.

⁵ Una de las competencias que se reserva el Estado para que ejerzan las FCSE es el tráfico, de acuerdo con el artículo 149.1.21 de la Constitución Española.

Posteriormente, el Parlamento catalán aprobó la Ley 19/1983⁶, de 14 de julio, de creación de la Policía Autonómica de Catalunya, a partir de los ME que hasta aquél momento dependían de la Diputación Provincial de Barcelona.

El 10 de enero de 1984, se graduó la primera promoción de la Policía Autonómica Catalana en la Escuela de Policía de Catalunya (EPC).

La Ley 10/1994, de 11 de julio, de la PG-ME, aprobada por el Parlamento catalán, es la norma que regula las funciones, las competencias, el estatuto jurídico, los derechos y los deberes de los funcionarios de la policía autonómica. Posteriormente a la aprobación de esta Ley, los Acuerdos de la Junta de Seguridad de Cataluña de 17 de octubre de 1994 posibilitaron el inicio del despliegue de sustitución de la PG-ME. Los ME sustituirían progresivamente a las FCSE en las distintas comarcas de Cataluña. La primera comarca catalana donde se produjo la sustitución fue Osona, el 4 de diciembre de 1994⁷.

El gobierno catalán había solicitado en diversas ocasiones al Gobierno del Estado la transferencia de la competencia en control y vigilancia del tráfico en Cataluña⁸, pero durante muchos años no hubo acuerdo al respecto. Finalmente, y debido al pacto entre el Partido Popular y la coalición Convergència i Unió⁹, se aprobó la Ley Orgánica 67/1997, de 15 de diciembre, de transferencia de competencias exclusivas en materia de tráfico y circulación de vehículos de motor en la Comunidad Autónoma de Cataluña. La aprobación de esta ley supuso la transferencia, a la Generalitat de Catalunya, de la facultad para ejercer las funciones relativas a la vigilancia, la ordenación y el control del tráfico en las carreteras catalanas¹⁰.

La mencionada LO, en sus artículos 2.5 a) y 2.6, atribuye a la PG-ME el ejercicio de la vigilancia, la disciplina y la regulación del tráfico, la circulación de vehículos, la denuncia de las infracciones de las normas vigentes en materia de

⁶ Ley de artículo único con una disposición adicional y una final. En la disposición adicional se establece que los ME son el núcleo inicial de la Policía Autonómica.

⁷ Las previsiones de la Junta de Seguridad de Cataluña establecen que el despliegue de la PG-ME finalizará el año 2007.

⁸ La Generalitat de Catalunya ya tenía asumidas las competencias en materia de transportes de mercancías y viajeros tal y como prevé el EAC en el artículo 11 apartado 9 desde 1980.

⁹ Convergència Democràtica de Catalunya y Unió Democràtica de Catalunya.

¹⁰ El artículo 150.2 de la Constitución Española establece el instrumento jurídico que posibilitó la transferencia de la competencia estatal a la Comunidad Autónoma.

tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y las tareas de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público.

Atendiendo a que el número de ME era reducido y que no se podía asumir en un sólo año la competencia en tráfico, la Junta de Seguridad de Catalunya, acordó la adopción de una planificación temporal que posibilitara el traspaso de la competencia, a la vez que garantizase la prestación del servicio público. Asimismo se pactó que un contingente del 15% de los efectivos de tráfico podrían proceder (voluntariamente y previa superación de unas pruebas) de la Agrupación de Tráfico de la GC que estuvieran destinados en Cataluña.

La cronología del despliegue de la PG-ME, en materia de tráfico, fue la siguiente: 1998: asunción de competencias en la provincia de Girona; 1999 asunción de competencias en la provincia de Lleida y finalmente en el año 2000 asunción de competencias en las provincias de Barcelona y Tarragona.

Estructura organizativa de la PG-ME

De acuerdo con el artículo 2 de la Ley 10/1994, de la PG-ME, corresponde al Gobierno de la Generalitat, por medio de su presidente, el mando supremo de la PG-ME. Este mando lo ejerce la persona titular del Departamento de Interior. Todos los efectivos de la PG-ME (incluidos los que ejecutan la especialidad de tráfico) dependen únicamente del Departamento de Interior y en concreto de la Secretaria de Seguridad Pública y de la Dirección General de Seguridad Ciudadana (DGSC), a diferencia de otros cuerpos policiales donde se ha optado porque los funcionarios policiales de la especialidad de tráfico tengan una doble dependencia.

El Decreto 19/2002, de 22 de enero, de reestructuración parcial de la DGSC, establece la estructura y organización de la PG-ME. La dirección en la ejecución de las políticas de seguridad que determina el Gobierno catalán, la tiene encomendada la Subdirección General de la Policía (SGP). Sus funciones, las desarrolla por medio de tres comisarías generales encargadas de ámbitos funcionales específicos: la Comisaría General de Investigación Criminal (CGIC), la Comisaría General Técnica (CGTEC) y la Comisaría General Territorial (CGTER). De ésta última CG depende la División de Tráfico.

La estructura de la PG-ME distingue los siguientes cinco niveles con dependencia jerárquica: comisarías generales, regiones policiales, áreas

policiales (centrales y territoriales), unidades policiales y grupos policiales. Existen también las divisiones centrales, que se equiparan a regiones policiales.

La Orden de 3 de Julio de 1997, de creación de la División Central de Tráfico (DT) y de las áreas regionales de tráfico (ART) de la PG-ME, dispone la estructura organizativa necesaria y los instrumentos idóneos para llevar a cabo las funciones anteriormente citadas y establecidas en los artículos 2.5 a) y 2.6 de la Ley Orgánica 67/1997, de 15 de diciembre.

La misión de la DT, y de las áreas que la forman es, en última instancia, velar por la seguridad y la movilidad del tráfico y de los usuarios que circulan por la red vial catalana. Para conseguirlo, la DT trabaja en distintas líneas de actuación¹¹, de entre las cuales se destacan las siguientes:

- a. La interlocución y representación de la PG-ME en materia de tráfico y transporte, con entidades, instituciones y organismos relacionados con estas materias.
- b. Análisis y evaluación de la actividad de la PG-ME en relación al tráfico, y el establecimiento de directrices técnicas y estudios técnicos en este ámbito.
- c. Apoyo al resto de unidades policiales, la investigación de accidentes en los casos que se determine, y en colaboración con la División de Organización y Programación Profesional (DOPP), participación en la elaboración de propuestas de formación.

De la DT dependen directamente la Oficina de Apoyo y dos áreas centrales, la primera, de Investigación de Accidentes, y la segunda, de Circulación y Transportes.

A pesar de disponer de un órgano central que establece las directrices técnicas, la especialidad de tráfico de la PG-ME sigue un modelo descentralizado; por tanto, las ART dependen jerárquicamente de las regiones policiales¹². Las ART están a su vez formadas por sectores bajo los criterios de operatividad y eficiencia en los servicios a realizar; siempre teniendo en cuenta la red vial y la orografía de la zona que cubre el sector. La gestión diaria de las ART y de los distintos sectores que la componen se realiza mediante las

¹¹ Artículo 15.1 del Decreto 19/2002, de 22 de enero.

¹² En el territorio de Cataluña hay 7 ART que dependen de los jefes regionales policiales.

oficinas técnicas y las oficinas de atestados, conjuntamente con el personal administrativo y el personal facultativo dependientes de la DGSC. De las principales responsabilidades de las oficinas técnicas en el ámbito de la ART cabe destacar la gestión de personal, planificación de servicios extraordinarios, y apoyo especializado en controles de transportes entre otras, y para las oficinas de atestados también en el ámbito de la ART cabe destacar la gestión y archivo de toda la documentación generada en accidentes y delitos relacionados con el tráfico así como la realización de un importante control de calidad de la misma, relaciones con los operadores jurídicos y atención directa a los implicados o afectados en accidentes de tráfico.

Para el desarrollo operativo de sus funciones, la PG-ME dispone en la actualidad de aproximadamente 9.308 efectivos, de los cuales 1.200 son de la especialidad de tráfico, distribuidos por las distintas ART y la DT.

Órganos de gestión del tráfico

La dirección de las competencias de tráfico es responsabilidad de la consejera de Interior de la Generalitat de Catalunya. De ésta consejería dependen orgánica y funcionalmente los dos principales órganos de la gestión del tráfico: el Servicio Catalán de Tráfico (SCT), equivalente en la estructura administrativa española a la Dirección General de Tráfico, y la DGSC (en la que se inscribe la PG-ME). También participan en la gestión los distintos órganos titulares de competencias relacionadas con el tráfico, principalmente la Dirección General de Puertos y Transportes (DGPT). Los inspectores de la DGPT y los miembros de las PL, además de la PG-ME, son los encargados de vigilar y controlar el cumplimiento de la normativa en referencia al transporte por carretera en Cataluña¹³.

El control y la gestión del tráfico en las vías urbanas corresponde a los municipios, a través de la policía local¹⁴.

En general, los órganos de gestión del tráfico trabajan en comisiones compuestas por las distintas autoridades o sus delegados en materias que afectan a la seguridad vial. Estas comisiones se convocan periódicamente, con

¹³ También ejecutan esta competencia dentro del ámbito portuario la Policía Portuaria del puerto autónomo de Barcelona.

¹⁴ En Cataluña, en los municipios en que no hay policía local, si la corporación lo estima oportuno, puede firmar convenios de colaboración por los que la PG-ME asume las funciones de policía local.

funciones específicas y con la misión principal de mejorar la seguridad vial y la movilidad en la red de carreteras catalanas. En la mayoría de estas comisiones participan miembros de la DT¹⁵. Concretamente son: la Comisión Catalana del Tráfico y Seguridad Vial, la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial y el Comité Director del Tráfico. Las funciones de las dos primeras comisiones son principalmente actuar como foro permanente de análisis, reflexión y debate en materia de seguridad vial, y actuar como órganos de participación y consultivos de la Administración de la Generalitat.

El Comité Director del Tráfico es un órgano formado y dirigido conjuntamente por el director del SCT y el director de la DGSC.

Las funciones principales que desarrolla son ejecutar el Plan Catalán de Seguridad Vial¹⁶, elaborar protocolos de actuación en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, establecer criterios de actuación en la aplicación de la normativa de circulación de vehículos, etc.

Sistema de dirección (DPO)

En las sociedades democráticas actuales, las organizaciones policiales como servicio público esencial, requieren una estructura jerarquizada que permita su dirección, y, además de los recursos humanos y materiales para su ejecución, es necesario que los máximos responsables de la organización dispongan de un método de dirección conocido por todos sus miembros.

La dirección, tanto política como policial, para valorar la eficacia de su método, necesita herramientas y instrumentos que le permitan evaluar los resultados, es decir, tiene que hacer posible constatar, objetivamente, si se están consiguiendo o no, los objetivos fijados. La PG-ME optó¹⁷ por un sistema de

¹⁵ Decreto 102/1998, de 15 de abril, de desarrollo de las competencias de la Generalitat de Catalunya en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial.

¹⁶ El Plan Catalán de Seguridad Vial se elabora con carácter trienal y es aprobado por acuerdo del Gobierno de la Generalitat de Catalunya. Se trata del documento que establece los objetivos estratégicos y las líneas básicas de actuación que tienen que llevarse a cabo para lograr los objetivos respecto de la seguridad vial y la movilidad segura en Cataluña. El PCSV 2002-2004 establece en su introducción las tres grandes líneas programáticas de actuación con el objetivo de invertir la tendencia de la accidentalidad. Estas líneas son: actuaciones sobre la tríada velocidad, alcohol y seguridad pasiva de las personas, actuaciones sobre los tramos de concentración de los accidentes y cambio de la distribución modal (fomentar el uso del transporte público).

¹⁷ Este método de dirección fue aprobado en diciembre de 1997, mediante Orden del consejero de Gobernación, y se aplicó por primera vez en 1998.

dirección basado en la dirección por objetivos (DPO), donde los responsables políticos fijan cada año las prioridades y, posteriormente, los mandos operativos policiales proponen las tácticas y los métodos para conseguir que estas prioridades se transformen en objetivos alcanzables, a partir de planes de seguridad, programas de acciones, etc., en cuyo diseño intervienen los efectivos policiales con la aportación de ideas y sugerencias, en base a su experiencia profesional.

El sistema de información de la PG-ME permite conocer “on line” aquello que está sucediendo en las carreteras catalanas. El programa “Fénix”, utilizado para gestionar las salas policiales, permite imputar todos los incidentes en los que una patrulla está trabajando (tanto si es de tráfico como si es de seguridad ciudadana) y posteriormente obtener la explotación estadística.

Para el próximo año 2005, está previsto que gracias a los programas FÉNIX y NIP (programa de confección de atestados), se obtenga un formulario que permita registrar la estadística de actuaciones policiales y de siniestralidad, evitando así los errores de imputación y los olvidos a la hora de rellenar los cuestionarios que se usan en la actualidad (debido a los múltiples campos que lo configuran). Además los sistemas informáticos facilitan el conocimiento, de forma inmediata, sobre si se están obteniendo unos resultados positivos o por el contrario se están desviando las actuaciones policiales de sus objetivos.

Otra de las herramientas que se utiliza para la dirección y gestión es el Plan General de Evaluación de la PG-ME, donde al menos dos veces al año se debe hacer una valoración global de todos los funcionarios de la PG-ME.

Modelo de servicio y modelo organizativo

El modelo de proximidad

La PG-ME como instituto armado de naturaleza civil, por imperativo legal, se rige por los principios de jerarquía y subordinación en su actuación profesional, y dispone de los recursos coercitivos, que sólo en última instancia deberá utilizar respetando los derechos y las libertades de las personas, y basándose en los principios de congruencia, oportunidad y proporcionalidad¹⁸. En este sentido cabe destacar que el comportamiento de los miembros de la PG-ME

¹⁸ Artículo 11 de la Ley 10/1994, de 11 de julio, de la PG-ME, y 5 de la LOFCS.

debe sujetarse no sólo a disposiciones de contenido ético de carácter general, sino también a la instrucción aprobada recientemente mediante la Resolución NT/1828/2004, de 14 de junio, sobre la incorporación y aplicación del Código Europeo de Ética de la Policía, en relación a la actuación y la intervención de la PG-ME¹⁹.

El modelo de proximidad que la PG-ME está implantando en Cataluña supone la descentralización de la toma de decisiones y la corresponsabilidad en las tareas de dirección y en la ejecución de las políticas de seguridad que adopta el Gobierno. Para conseguir este objetivo es necesario el trabajo conjunto de policías de seguridad ciudadana y policías especialistas en tráfico, con los distintos operadores sociales y políticos del territorio.

El modelo de policía de proximidad tiene que dar cumplimiento a los objetivos fijados previamente, sobre todo, porque, para establecerlos, se deben de tener en cuenta los compromisos que los responsables policiales territoriales establecen con la ciudadanía. Estos compromisos se concretan mediante reuniones previas con los distintos agentes sociales, con las distintas administraciones y instituciones relacionadas con los objetivos estratégicos que se deban asumir. Este sistema de trabajo permite acercar mucho la tipología del servicio a las expectativas sociales y institucionales, incluso a las demandas de los propios interesados, confeccionándose de esta forma un modelo único y a la vez diferenciado para cada territorio u objetivo establecido.

El carácter preventivo del patrullaje viene definido, entre otras circunstancias, por las demandas de los propios interesados, reforzando de esta forma el modelo de policía de proximidad que la PG-ME quiere implantar. Para ello es necesario analizar, entre otros factores, la situación existente a través de los requerimientos recibidos, los datos estadísticos de los controles realizados, las franjas horarias, los tramos de vía a controlar, los tramos de concentración de accidentes, los informes de los agentes de policía que los ejecutaron, así como los datos de opinión²⁰. Estos últimos son otra fuente de información que se tiene en cuenta para planificar un control de tráfico y transporte terrestre.

¹⁹ Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya núm. 4166, de 2 de julio de 2004.

²⁰ Los llamados datos de opinión se obtienen a partir de los encuentros que los responsables territoriales y centrales mantienen con las distintas personas o instituciones relacionadas con el control que se quiere realizar (titulares de vía, transportistas, cargadores, descargadores, representantes de los conductores, etc.).

La consideración de los datos de opinión en ocasiones no resulta tarea fácil, ya que no todos los entrevistados comparten los mismos intereses y esto provoca que cada uno de ellos enfatice o ignore los aspectos que le son más o menos importantes. La clasificación de todas estas variables (datos físicos y de opinión) permite, por un lado, determinar los puntos de control, y por otro, mejorar la calidad de la inspección (aprovechando al máximo los recursos disponibles, tanto materiales como humanos).

A la anterior clasificación de variables, cabe añadir las denominadas variables cualitativas, que se pueden englobar en cuatro categorías:

a) Las relacionadas con el tiempo. La duración y la periodicidad con la que se establecen los controles son factores que los responsables policiales debe conocer con el fin de minimizar los posibles perjuicios que se puedan ocasionar. En relación a la variable tiempo, es necesario conocer cuándo es idóneo establecer el control y cuando no lo es; no parecería lógico establecer un control de transporte escolar en una época en la que están cerradas las escuelas, o un control de mercancías peligrosas en una carretera de alta montaña escasamente transitada.

b) Las relacionadas con el espacio. El conocimiento del territorio y la determinación de los espacios físicos adecuado es una variable esencial para poder realizar el control con todas las garantías de seguridad necesarias. Es imprescindible prever la facilidad de maniobra de incorporación o de salida de los vehículos, hay que prever la posibilidad de lugares próximos donde sea posible inmovilizar un vehículo infractor, hay que tener en cuenta la cercanía a los puntos de carga, por si fuera necesario devolver el vehículo a ese lugar, o incluso es necesario prever la posibilidad de eludir el control por parte de los posibles infractores por vías alternativas. Estas son algunas de las previsiones que hay que tener en cuenta, pero no son las únicas. De acuerdo con el objetivo del control se requieren condiciones espaciales y materiales de distinta naturaleza, así por ejemplo, no son las mismas condiciones espaciales las que se requieren para realizar un control de peso, a vehículos de la tercera categoría, que las necesarias para ejecutar un control de elementos de seguridad pasiva. Es imprescindible sacar de la carretera a los conductores

violentos o potencialmente peligrosos lo mas cerca posible del punto de origen, evitando que circulen con el resto de usuarios.

c) Las relacionadas con los agentes policiales. El número de agentes necesarios para realizar el control según las funciones encomendadas a cada uno de ellos: selección, control de documentación, pesaje, escolta de vehículos, etc.

d) Las relacionadas con el objeto del control policial. Para la realización de determinados controles es necesario disponer de medios técnicos específicos que coadyuvan al éxito del control. Así, si se hace un control en busca de drogas tóxicas, estupefacientes o explosivos, disponer de un perro especialista en la detección de estas sustancias puede ser casi imprescindible.

Una vez completado el estudio de los datos anteriores, es posible hacer una aproximación previa del número optimo, mínimo y máximo, de vehículos a controlar.

El posterior análisis del resultado de los controles permiten la auto-evaluación, teniendo en cuenta que no basta cuantificar el número de vehículos inspeccionados y denunciados, también es imprescindible recoger la opinión de los observados (conductores, transportistas, instituciones, etc.).

La principal dificultad para realizar el análisis de la información es la de contrastar los datos cuantitativos con los de opinión (recogidos de las entrevistas).

Se trata de un modelo de servicio público policial complejo. El modelo resultante es la suma de los distintos modelos que surgen de una partición del problema en sub-problemas simples. Esta disgregación del problema hace más fácil y rápida la elaboración de los análisis. De esta forma se ahorra tiempo ya que se trabaja paralelamente en la ejecución y en el estudio de los resultados.

El análisis de las variables describe la situación que hay que controlar. Estos estudios de los distintos puntos y variables, indican los posibles cambios y mejoras del trabajo futuro. La detección de determinadas disfunciones facilita la búsqueda de futuras estrategias que permitan corregir una situación y reformular las tácticas policiales. Para ello es necesario que la interpretación de los datos se realice rápidamente, ya que algunas de estas actuaciones no

admiten demora.

El modelo de policía de proximidad supone, por otro lado, la realización de controles preventivos, incluso aquellos que proporcionan información relativa a comportamientos en regresión (es decir cuando se detecta una reducción de determinadas infracciones), y de este modo, y para garantizar la consecución de los objetivos, se pueden diseñar nuevas políticas de seguridad vial y adoptar nuevas medidas.

Uno de los aspectos que incide en el cambio de la percepción del usuario y lo disuade de cometer infracciones es la presencia policial. La repetición de los controles ayuda a conseguir una sensación de control permanente. Lograr esta sensación es uno de nuestros objetivos.

En el futuro inmediato debemos introducir otras técnicas de control y usar distintas tácticas policiales, aprovechando las ventajas que ofrece el uso de las nuevas tecnologías, como por ejemplo, la implantación de las matriculas digitales, legibles desde sistemas fijos o móviles de control telemático²¹, o el uso de los sistemas automáticos de control de pesaje indiciario en movimiento, etc.

La educación en materia de seguridad vial

Las tácticas policiales basadas únicamente en la reacción o en la denuncia no son suficientes para lograr un cambio de actitud en los conductores. La inversión de parte del tiempo policial en tareas pedagógicas son extremadamente útiles en la prevención de accidentes y en el cambio de hábitos por parte de los conductores y conductoras. Para ello, los miembros de la PG-ME imparten charlas-coloquio en las escuelas, dirigidas a madres, padres y profesores, si lo desean. Los padres, pero sobre todo las madres de hoy, constituyen el modelo de referencia de los conductores del mañana. Ellos deben ser el elemento esencial en la educación vial, ya que en ellos confluyen dos aspectos fundamentales: de un lado son conductores de vehículos donde viajan menores y, de otro, son los principales modelos de referencia de los niños, como peatones, ciclistas, pasajeros y futuros conductores de vehículos a motor.

²¹ Con estos elementos técnicos aumenta considerablemente el número de vehículos observados y hace más selectivo el control policial.

Dentro del marco estratégico de la proximidad, también realizamos otros tipos de intervenciones pedagógicas dirigidas a otros colectivos que directa o indirectamente están relacionados con la seguridad vial, como son los acompañantes del transporte escolar, los profesores o los monitores de actividades infantiles.

Todas estas intervenciones tienen la voluntad de acercar a la ciudadanía las actuaciones que llevan a cabo los miembros de las unidades de tráfico para conseguir una complicidad con éstos, de forma que con la ayuda de todos se reduzcan o minimicen las situaciones de riesgo.

Las ART disponen de agentes especialistas en educación vial, con experiencia en estas materias y coordinados desde la DT.

La DT, conjuntamente, con el personal especializado del SCT, redacta los contenidos formativos para garantizar que las charlas sean homogéneas y cumplan con los principios pedagógicos propios de este tipo de iniciativas.

La operativa diaria

Desde el punto de vista operativo, la PG-ME se basa en el principio de territorialidad y apoyo. Las patrullas actúan en el sector donde están asignadas, sin perjuicio que puedan desplazarse a territorios colindantes fuera de su competencia con la finalidad de apoyar a otras patrullas en incidentes imprevistos.

Bajo el principio de apoyo, las unidades de seguridad ciudadana colaboran con los servicios de tráfico y constituyen el primer nivel de patrullaje, con la función de vigilancia y control en las vías secundarias. La implicación de las patrullas de seguridad ciudadana en actuaciones de tráfico es un elemento diferencial del modelo de policía de tráfico propio de la PG-ME, que aporta un especial valor operativo sobretodo en relación a la cobertura inicial de accidentes tráfico. En este sentido, cuando se produce un accidente, la patrulla más cercana, pertenezca o no a la especialidad de tráfico, es la que acude al lugar de los hechos, consiguiendo por tanto un tiempo de respuesta óptimo. La denominación que reciben estas patrullas en términos operativos es nivel 1, y han recibido formación específica para poder establecer las primeras medidas

en el lugar del siniestro. Posteriormente serán apoyadas por patrullas propias de la especialidad de tráfico.

El nivel 2 y el nivel 3 en materia de tráfico corresponde a los funcionarios de la PG-ME que han superado los cursos de especialización en tráfico que se imparten en la EPC. El nivel 2, básicamente, realiza actividades consistentes en control y vigilancia, y asistencia en las vías principales, carreteras de ámbito nacional, autovías y autopistas. Mientras que el nivel 3 tiene encomendada la función de confección de atestados y diligencias.

La descentralización de servicios tiene por objeto optimizar los recursos tanto humanos como materiales a fin de mejorar el servicio público. Por ello, las patrullas policiales de la especialidad de tráfico disponen de documentación y medios técnicos que les permiten desarrollar las principales tareas policiales consistentes, entre otras, en recoger manifestaciones, inmovilizar vehículos, denunciar a los infractores, o realizar las primeras diligencias judiciales en un caso en concreto. Este sistema de trabajo permite reforzar las funciones principales de la patrullas de tráfico (tanto en su vertiente preventiva, como en la reactiva, pero especialmente en las tareas de auxilio y/o asistencia), adaptándose así a las necesidades de los usuarios de la vía pública.

A pesar de las ventajas que ofrece la descentralización en la prestación del servicio público, la variedad de situaciones que acontecen en la cotidianeidad, así como la diversidad de funciones y actuaciones policiales, hacen necesario que todos los funcionarios de la PG-ME trabajen de la misma forma y usen los mismos criterios operativos, por esta razón, es de obligado cumplimiento que se sigan los procedimientos normalizados de trabajo (PNT)²² que pretenden conseguir la homogeneidad en la prestación del servicio.

La alta especialización

A cuanto se ha dicho hasta el momento sobre la estructura, organización, funciones y actuaciones en materia de tráfico por parte de la PG-ME, cabe añadir un factor esencial en el desarrollo de esta competencia: la especialización. Las necesidades cambiantes de una sociedad dinámica, el gran movimiento de personas y mercancías fruto de los Acuerdos de Schengen, o a consecuencia de un acontecimiento deportivo o político de

²² El primer procedimiento normalizado de trabajo se aprobó el 18 de abril de 1998

carácter internacional, la situación geográfica fronteriza con Francia o Andorra, la utilización de las nuevas tecnologías, etc. son circunstancias que no sólo requieren de una especialización de los agentes en disciplinas directamente relacionadas con el tráfico, sino que además esta especialización debe ser continuamente revisada y actualizada para garantizar la eficacia de la actuación policial. De este modo, la especialización comprende, entre otras materias, la investigación y reconstrucción de accidentes de tráfico, la inspección de vehículos destinados al transporte de personas y de mercancías, la investigación de delitos en relación al tráfico como por ejemplo, la falsificación de documentos o el robo de vehículos, la instrucción de atestados o la formación en seguridad vial.

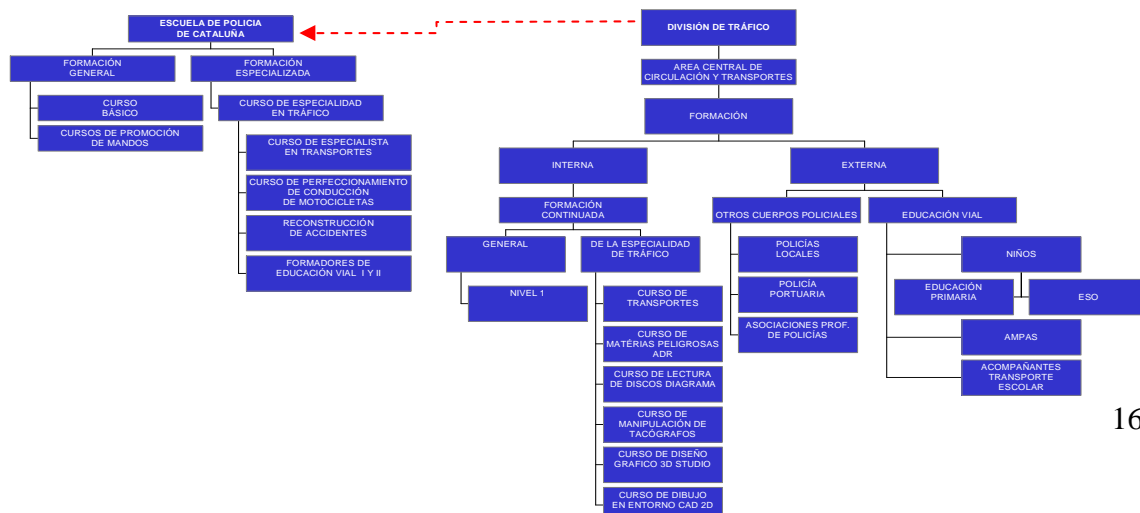
El Área Central de Investigación de Accidentes y el Área Central de Circulación y Transporte están integradas por especialistas altamente cualificados, que actualmente trabajan con programas avanzados de reconstrucción (PC-Crash), de planimetría tipo AUTOCAD, de animación como el 3D studio Max, y utilizan microscopios electrónicos de precisión, estaciones digitales topográficas, endoscopio, polímetros, ordenador de diagnóstico de tacógrafos portátil HTC, etc.

Formación

Desde la DT, se participa en la coordinación de la formación en materia de tráfico que reciben los agentes de la PG-ME, ya sea en el marco de la Escuela de Policía de Catalunya (EPC) o fuera de ella.

Cursos de formación policial

En el capítulo de especialidades y concretamente en la de tráfico, los agentes



que solicitan acceder a la especialidad, dentro del proceso de selección, deben superar el Curso de Especialización en Tráfico en la EPC, donde reciben formación sobre conducción de motocicletas, dispositivos de tráfico, aplicación de la normativa vial y del transporte, procedimiento sancionador, derecho penal, investigación de accidentes de tráfico, aplicativos informáticos de instrucción de atestados, etc. Cabe destacar el crédito formativo de “Comunicación de malas noticias” en el que los psicólogos de la Unidad de Intervención en Situaciones de Crisis (UISC) forman a los futuros miembros de la especialidad sobre las técnicas y los procedimientos que tienen que seguir en la comunicación a los familiares de las víctimas de accidentes de tráfico, para minimizar, en lo posible, el impacto emocional que recibirán con la noticia. Por otro lado, en los accidentes o situaciones de especial relevancia los agentes-psicólogos de esta unidad se desplazarán al lugar que se precise (en cualquier lugar de España, si se les requiere) para asistir a los familiares con el apoyo psicológico necesario, ayudándolos a superar la situación de crisis emocional.

Además, cabe señalar que la DT organiza cursos para aquellos agentes que se incorporan a unidades de seguridad ciudadana y cursos de reciclaje para los agentes de tráfico. Finalmente, a petición de distintos cuerpos de policía local, se preparan cursos de reciclaje para sus agentes sobre materias de la especialidad de tráfico.

Participación en proyectos internacionales en relación al tráfico

En el transcurso del año 2003, la DGSC y el SCT acordaron con IDIADA *Automotive technology* participar en los proyectos de investigación europeos CHILD y ROLLOVER, incluidos en el 5º Programa Marco de la Comunidad Europea para actividades de Investigación y Desarrollo Tecnológico.

En estos proyectos participan policías especialistas en tráfico de otros países, y

empresas fabricantes de automóviles como Renault , el grupo PSA , Fiat , Ford o Saab; empresas fabricantes de componentes: Magna-SFT, Delphi , TRW; institutos de investigación: INRETS, BAST, IDIADA; centros tecnológicos: TNO, TRL y universidades como las de Berlín, Loughborough, Chalmers, Louis Pasteur o la de Hannover.

Para la organización policial formar parte de estos proyectos no se circunscribe únicamente a la mera aportación de entrega de datos o al conocimiento parcial de una parte del proyecto, sino que supone la participación activa, con implicación en el resultado final, aportando la experiencia obtenida en el entorno real.

Esta integración de equipos multidisciplinares de carácter técnico aportan un valor añadido para las instituciones implicadas, y permite iniciar nuevas estructuras organizativas de trabajo, siendo experiencias todavía embrionarias en el ámbito de la administración.

Por un lado, el Proyecto “Child”, que consiste en el estudio de los accidentes por colisión frontal, embestida o choques contra obstáculos de aquellos en los que se hayan visto involucrados menores de edad máxima de 12 años, haciendo uso de un sistema de retención infantil u otro sistema alternativo, aún no siendo idóneo para las condiciones físicas del menor.

Por otro lado, el Proyecto “Rollover” trata sobre el análisis de los accidentes de tráfico por vuelco y la posible inclusión de nuevas exigencias en el apartado de “sistemas de seguridad pasiva” ya que son considerados necesarios de acuerdo con la tipología de los accidentes que se producen en entorno real.

“Rollover” ha de permitir profundizar en el estudio de los accidentes en los que se haya producido el vuelco simple o múltiple del vehículo y se hayan producido deformaciones importantes en el vehículo y/o activación del airbag.

Finalmente, el Proyecto ETAC, cuyo objeto reside en el estudio de los accidentes en los que estén implicados camiones, preferentemente cuando exista otra unidad del tráfico involucrada (turismo, furgoneta, peatón, etc.).

Acciones conjuntas de control con policías de tráfico

La PG-ME participa anualmente en dispositivos policiales de ámbito nacional e

internacional, donde, en colaboración con otras policías europeas, se realizan controles de transporte internacional de viajeros en tránsito por varios países de la UE. Por ejemplo, con la Agrupación de Tráfico de la GC de Huesca, se coordina el paso de los vehículos en régimen de transporte especial de forma que recíprocamente se facilitan los enlaces de los servicios de escolta de ambos cuerpos policiales.

El Euro-control-bus de transporte es un control de viajeros que, procedentes de varios países europeos, tienen por destino las costas catalanas. El objetivo es comprobar el cumplimiento de la normativa europea en tiempos de conducción y descanso de los conductores, garantizando de esta manera una mayor seguridad en este tipo de transporte y del resto de usuarios de la vía.

También cabe señalar la participación en las Jornadas Franco-Españolas de la Inspección del Transporte, de efectivos de tráfico de la PG-ME. Estas jornadas son promovidas por el Ministerio de Fomento español y francés, y se realizan anualmente en Zaragoza y Toulouse con el objetivo de promover el conocimiento mutuo de los diferentes procedimientos de inspección.

Resumen de la actividad policial en tráfico desarrollada por la PG-ME

Cataluña, con una superficie de 31.895,30 Km² y una población de 6.704.146 de habitantes, recibe anualmente más de 20 millones de turistas, con la consiguiente influencia y afectación que ello tiene en el tráfico y la movilidad en el territorio catalán. Dispone de una red vial pública de 12.027 Km. el 90% de la cual se corresponde con carreteras de una única calzada.

El parque móvil, con un crecimiento sostenido, se sitúa en 4.545.461 vehículos, de estos un 65.6% son turismos y un 15.1% son camiones y furgonetas, las motocicletas son un 12%. De toda la movilidad que puede producirse en España, se calcula que entre el 20% y el 25%, se produce en Cataluña.

Se reproduce a continuación una tabla con algunos datos que permiten, por un lado, constatar una parte de la actividad policial en materia de tráfico, sobre controles y siniestralidad, y por otro, la deducción de la dificultad que supone aplicar un modelo de servicio público de proximidad.

VELOCIDAD					
AÑO	2002	2003	2004	TOTAL	MEDIA DE LOS 3 AÑOS
CONTOLES	9699	12885	9867	32451	8112,75
VEHICULOS CONTROLADOS	2325692	3701356	3203772	9230820	2307705
DENUNCIAS	77581	127439	89813	294833	73708,25
Vehículos denunciados/Controlados	3,34%	3,44%	2,80%	3,19%	3,19%

ALCOHOLEMIA					
AÑO	2002	2003	2004	TOTAL	MEDIA DE LOS 3 AÑOS
CONTOLES	18972	29984	20979	69935	17483,75
LECTURAS DE ALCOHOLEMIA	303710	395455	317155	1016320	254080
LECTURAS POSITIVAS	15750	15845	15985	47580	11895
POSITIVOS / LECTURAS	5,19%	4,01%	5,04%	4,68%	4,68%

ALCOHOLEMIA					
AÑO	2002	2003	2004	TOTAL	MEDIA DE LOS 3 AÑOS
LECTURAS POSITIVAS PENALES	2039	2102	1819	5960	1490
NEGATIVAS PENALES PENALES	301	327	241	869	217,25
IMPUTADOS POR ALCOHOLEMIA	2340	2429	2060	6829	1707,25

ACCIDENTES				
AÑO	2002	2003	2004	TOTAL
TOTAL ACCIDENTES	23839	25402	21749	70990
ACCIDENTES CON VICTIMAS	5430	4619	3327	3327

AÑO	2002	2003	2004	TOTAL
ACCIDENTES MORTALES	472	454	342	1268
VICTIMAS MORTALES	574	523	397	1494

REQUERIMIENTOS	2003	2004
ACCIDENTES / ASISTENCIAS	29343	24839

TIEMPOS DE RESPUESTA	2003	2004
	12'	11'

TOTAL CONTROLES (GENERICOS, SEGURO OBLIGATORIO, TRANSPORTES, RADAR, CASCO Y CINTURÓN)	2003	2004
	63860	70360

Fuente: Sistema Infomático de la PG-ME a fecha 21 de octubre de 2004.