

INDICATIVO

SUR

SIP-Añ

JUNIO 2/2026



ISSN: 3127-2541



INDICATIVO SUR. REVISTA OFICIAL DE SIP-AN**AÑO 2026 | NÚMERO: 002.****ISSN EN LÍNEA: 3127-2541**

Propiedad: Sindicato Independiente de Policía de Andalucía
Calle Lorenzo Cendra Busca, 6 – 29007 Málaga, CIF: G92710987,
T. 952 315 690 // Email: contacta@sip-an.es

SINDICATO INDEPENDIENTE POLICÍA DE ANDALUCÍA Comprometidos con la seguridad y el bienestar policial.

Edición, dirección y administración: SIP-AN (Sindicato Independiente de Policía de Andalucía)

Encargada de maquetación y revisión: Noemí Romero López

Guía de buenas prácticas

La revista es una publicación periódica, de ámbito andaluz, del Sindicato Independiente de Policía de Andalucía (SIP-AN).

INDICATIVO SUR tiene como objetivo difundir trabajos científicos derivados de la investigación que resulten útiles para las instituciones policiales, promoviendo el intercambio de conocimientos sobre métodos y técnicas que contribuyan a su capacitación, modernización y mejora continua.

La revista **INDICATIVO SUR** no asume responsabilidad alguna sobre el contenido de los artículos firmados por sus autores.

Ejemplar de distribución gratuita

Esta publicación digital se difunde con la colaboración del Sindicato Independiente de Policía de Andalucía. Se pondrá a disposición en la revista online de SIP-AN con el propósito de mantener actualizados y mejorar los conocimientos sobre esta materia a quienes estén interesados.

Por su relevancia en el ámbito policial, tanto su consulta como su impresión estarán accesibles para cualquier miembro de la Policía Local que desee ampliar su formación y desarrollo profesional.

© 2026 SIP-AN. Todos los derechos reservados.

Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones sin la autorización expresa de sus autores. Se autoriza, no obstante, su impresión y difusión por cualquier medio.

Sumario

ARTÍCULOS..... PG.5

1. Las imprudencias en el Código Penal en materia de tráfico
2. Aplicaciones en la Policía Local de la psicología y fisiología del conflicto. Sobre el combate
3. Estrés policial y síndrome del quemado
4. Guía técnica y operativa de los vehículos de movilidad personal: análisis normativo y protocolos de actuación policial
5. Ciudades inteligentes y conducción autónoma: desafíos policiales ante la próxima movilidad urbana
6. La importancia de los sistemas informáticos para la policía local del siglo XXI

NOTICIAS PG.142

DESCUENTOS PG.154

Artículos

LAS IMPRUDENCIAS EN EL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE TRÁFICO



AUTOR: RUBÉN FOSELA ROMÁN.

LAS IMPRUDENCIAS EN EL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE TRÁFICO

Autor: Rubén Fosela Román

PRÓLOGO

En la inmensa mayoría de los accidentes de circulación con víctimas, tanto en vías urbanas como interurbanas, suele estar presente la imprudencia en sus tres niveles de graduación: la imprudencia grave y menos grave, sancionadas penalmente y, por último, la leve, que es atípica desde el punto de vista penal (jurisdicción civil).

Las estadísticas sobre accidentes de tráfico avalan el gran número de éstos que se producen con víctimas, contabilizándose en el año 2024 un total de 1.154 personas fallecidas (vías interurbanas). En estos accidentes resultaron 4634 personas heridas graves (hospitalización). De ahí la importancia de analizar las imprudencias por los agentes de la Policía Local, ya que éstas están presentes en la mayoría de los accidentes graves y/o con fallecidos. Es importante reseñar que el número de accidentes graves en las vías urbanas también adquiere un carácter significativo; sirva de ejemplo, en el año 2021 resultaron fallecidas un total de 417 personas, mientras que en el año 2022 este número llegó hasta 473 (13,40% de incremento). Consecuentemente, se hace necesario implementar el conocimiento de la materia objeto de estudio, es decir, saber dilucidar cuando, en base al tipo de accidente producido, de las lesiones observadas y de la posible ingesta de alcohol y/o drogas, persona responsable, análisis de la vía, así como los factores meteorológicos adversos y las circunstancias especiales del tráfico. Se necesita conocer la norma y las circunstancias descritas para poder imputar desde un primer momento a la persona responsable del ilícito penal por la comisión de una imprudencia.

Finalmente, las cifras sobre accidentes de tráfico muestran la gravedad del problema y resaltan la necesidad urgente de tomar medidas efectivas. Desde la implementación de normas más estrictas hasta la mejora de la infraestructura vial, hay mucho por hacer. La conexión entre los accidentes y las imprudencias, incrementadas con el consumo de sustancias, es muy elevada. La labor de la Policía Local, al evaluar estas circunstancias y aplicar la ley es esencial para impulsar el proceso penal e imputar al imprudente. Además, sensibilizar a los conductores sobre las consecuencias de sus acciones y fomentar una conducción responsable son pilares igualmente importantes. Este trabajo se ha publicado en colaboración con el sindicato SIP-AN, para ser entregado en su versión de libro a los alumnos de los diferentes cursos de perfeccionamiento en esta materia y su versión epub, ha sido debidamente envidada a la web del Área de Formación – Biblioteca Virtual - Publicaciones de Interés Policial (www.sip-an.es), del reseñado sindicato.

INDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. LESIONES GRAVES POR IMPRUDENCIA GRAVE O MENOS GRAVE
 - 2.1. La imprudencia grave.
 - 2.2. La imprudencia menos grave.
3. MUERTE POR IMPRUDENCIA GRAVE O MENOS GRAVE
 - 3.1. Imprudencia grave.
 - 3.2. Imprudencia menos grave.
4. VALORACIÓN DE LA IMPRUDENCIA GRAVE O MENOS GRAVE EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO
 - 4.1. Adelantamientos, artículo 76.c)
 - 4.2. Exceso de velocidad del artículo 76, apartado a) y 77, apartado a) 14
 - 4.3. La maniobra de marcha atrás.
 - 4.4. Preferencia de paso, artículo 76.c)
 - 4.5. Cambios de dirección o sentido, artículo 76.c)
 - 4.6. Alumbrado, artículo 76.e)
 - 4.7. Deficiencias técnicas, artículos 76.o) y 77.II)
 - 4.8. Distracciones (USO DEL MÓVIL, PANTALLAS MULTIMEDIA), uso de cascos, auriculares o navegadores, así como la fatiga y-o sueño (artículos 76.f), g) y m))
 - 4.9. Los colectivos vulnerables (artículos 76 h), i), m))
 - 4.10. Las tasas objetivas de alcoholemia y la presencia de drogas en el organismo (artículo 77.c))
5. CONCLUSIONES
 - 6.1. Leyes.
 - 6.2. Dictámenes e instrucciones de la Fiscalía General del Estado

1. INTRODUCCIÓN.

Para comenzar, en el vigente Código Penal no está reseñada la definición de lo que realmente es una imprudencia grave, menos grave o imprudencia leve (salvo lo dispuesto en los artículos 142 y 152), por ello, habrá que acudir a la jurisprudencia y a las resoluciones de la Fiscalía de Seguridad Vial. Además, el artículo 10 establece que se castigarán como delitos los actos dolosos o imprudentes tipificados en la ley.

No obstante, sí se define una argumentación cercana al concepto del término mediante la siguiente explicación, tipificando que el error invencible sobre un hecho delictivo punible exime de responsabilidad penal del culpable. Sin embargo, si el error (en base a la producción en sí del hecho punible y con referencia a las circunstancias personales del sujeto activo) pudiera ser vencible, se castigará y o sancionará en todo caso dicha infracción como imprudente (correspondería a la comisión de una imprudencia grave o menos grave).

La conocida (y aplicada por las fuerzas de seguridad) Instrucción 3/2006, de 3 de julio, de la Fiscalía General del Estado establece en su punto III, referente a los criterios para la calificación legal de las acciones imprudentes, un concepto específico de lo que se denomina imprudencia grave, haciendo mención a la definición exhaustiva del término de imprudencia grave según la jurisprudencia del Tribunal Supremo en España, especialmente en la conducción de vehículos a motor y ciclomotores y el tráfico rodado. Por ello, expone que la imprudencia grave implica una falta total de cuidado que resulta en un daño fácilmente previsible, lo que significa que la persona conductora actuó de manera tan descuidada que cualquier persona razonable habría podido visualizar en su mente las posibles consecuencias de sus posibles acciones antijurídicas. En la materia específica de la Policía Local, es decir, en el tráfico y seguridad de la circulación, esto se traduce en violaciones serias (y peligrosas) de las normas de seguridad vial, donde el conductor no solo ignora las reglas básicas de precaución, sino que su comportamiento es tan negligente que pone en verdadero peligro la vida y la integridad física de otros conductores y de otras personas usuarias de la vía como pueden ser los peatones y ciclistas. Este tipo de imprudencia puede tener consecuencias legales significativas, incluyendo sanciones penales o civiles.

La justificación presentada enfatiza la importancia de un examen minucioso y contextualizado al calificar conductas imprudentes tipificadas y sancionadas por la legislación penal. En lugar de basarse únicamente en los resultados de una acción, se enfatiza que la calificación debe centrarse en el desvalor de la acción misma y en el grado de negligencia del autor de la acción. Este enfoque sugiere que no todos los actos imprudentes son iguales; por lo tanto, es fundamental considerar las específicas circunstancias que abarcan cada caso concreto. Para diferenciar lo que es una imprudencia grave y una leve no puede hacerse solo a partir de variables generales, sino que requiere un examen exhaustivo de otros factores como la gravedad ejercida por el sujeto activo (el deber exigible de cuidado) y las concretas circunstancias en las que se produce o puede producirse el hecho delictivo.

La idea central estriba en que la responsabilidad penal debe ser proporcional a la culpabilidad del autor, lo cual implica un juicio individualizado y permitirá una aplicación más ajustada y equitativa de la ley, evitando generalizaciones que podrían llevar a sentencias injustas y desproporcionadas. En resumen, el texto aboga por un enfoque matizado en la evaluación de la imprudencia, donde las concretas circunstancias son fundamentales en aras de poder ser determinada la gravedad de la conducta y, por ende, en su calificación jurídica correspondiente.

De forma más concreta se ha concluido por la jurisprudencia como una conducta calificada de imprudencia grave, en base a las concretas circunstancias examinadas en cada caso sometido a juicio:

1. Circular con exceso de velocidad adelantando al turismo que estaba detenido delante de un paso debidamente señalizado de peatones. Puede ser constitutivo de infracción grave (artículo 76 LSV) o muy grave (artículo 77).
2. El conductor que conduce con un exceso evidente de velocidad por el interior de una población, casco urbano o centro de ciudad donde se atraviesan personas, trabajadores realizando labores de carga y descarga, donde hay comercios, aglomeraciones, etc. (podría ser catalogado como imprudencia grave o muy grave).
3. Maniobra de salida de la calzada e invadir el carril contrario de circulación o parte de otra vía opuesta a la principal (podría ser definido como imprudencia grave o muy grave).
4. El conductor que no respeta las preferencias de paso en un cruce, tanto de vehículos que circulan con preferencia de paso como peatones que cruzan la calzada. Puede ser grave o muy grave; si infringe una señal vertical de stop, una señal vertical de ceda el paso o no obedece la luz roja no intermitente de un semáforo, la infracción es sólo grave. No obstante, si produce un resultado lesivo, ya sea lesiones graves o fallecimiento, sería constitutivo de imprudencia grave.
5. Conductor que no obedece a la luz roja no intermitente de un semáforo sería catalogada como infracción grave (artículo 76 k). Si produce resultado grave (lesiones graves o muerte) la imprudencia sería grave.
6. Aquel conductor de vehículo a motor que procede a realizar un adelantamiento (de forma temeraria) al realizar esta maniobra sin tener visibilidad alguna que garantice el éxito de la acción (en este caso se aplicaría la imprudencia grave o menos grave).
7. Circular haciendo caso omiso a las incidencias del tráfico viario, es decir, si hay personas cruzando la calle, comitivas, obras en la vía, vehículos que reducen la velocidad, vehículos estacionados en doble fila, etc. Puede ser grave o muy grave o, incluso, leve (artículo 13 de la LSV y 18.1.5C del RCIR relativo a la conducción de un vehículo sin mantener la permanente atención a las circunstancias de la vía y la circulación. No obstante, en el caso de una conducción negligente o temeraria en zonas urbanas en las que sin prestar la atención requerida ocasione un accidente de tráfico (embestida,

colisión por alcance, atropello de bicicletas o personas, etc.), la imprudencia aplicable casi con toda probabilidad sería la grave.

Analizando lo expuesto anteriormente, se deduce que, además de las infracciones muy graves y graves, también podría ser constitutiva de imprudencia grave una infracción leve al Reglamento General de Circulación (desarrollo de la ley de seguridad vial), una vez analizada la acción realizada por el conductor que figura como posible responsable del siniestro vial. Aunque lo más acertado es incluir sólo las infracciones muy graves y graves. Y recordad, que hay que atender, antes de las lesiones producidas (artículo 152 CP) o la muerte (artículo 142), a lo siguiente:

1º Al desvalor de la acción (la imprudencia realmente cometida) o grado de negligencia empleado por el conductor responsable.

2º Por lo tanto, el resultado final o desenlace no figura como determinante de forma intrínseca para producirse una calificación legal del hecho.

3º Los agentes municipales que intervienen deben investigar y sacar conclusiones tras examinar el accidente, de los datos extraídos de la vía, de los posibles testigos directos, los conductores implicados en el accidente y el tipo de infracción cometida (si es que hay infracción), por si es procedente imputar por imprudencia grave o no (y realizar solamente diligencias a prevención).

Qué es la imprudencia grave y la menos grave.

La conducta merecedora de imprudencia grave.

La imprudencia grave consiste en la infracción de las reglas más elementales que serían exigibles a cualquier persona con inteligencia media (normal). Se traduce en la desatención de las más elementales precauciones que cualquier conductor podría adoptar. De modo resumido, se considera como el abandono y la omisión de las reglas más elementales y primarias de cuidado o atención. En este sentido, la doctrina del Tribunal Supremo en su Sentencia de 11/03/1999 estableció que se apreciará la imprudencia grave cuando en la conducta del sujeto responsable criminalmente se observe claramente esa carencia de las más elementales normas o reglas del deber de cuidado, que propician el resultado punible fácilmente previsible, y el no acatamiento de un deber exigido a cualquier persona (con inteligencia media, es decir, normal) en el cumplimiento de la respectiva conducta que quiere realizar.

La conducta merecedora de imprudencia menos grave.

Con respecto a la imprudencia menos grave, es casi igual a la anterior, no obstante, en este caso, la infracción del deber de cuidado es de menor entidad e importancia; la acción del infractor no fue tan temeraria o peligrosa. La comisión de un conductor de una imprudencia menos grave trae consigo una infracción de las normas de cuidado, pero no tan elementales como las que se vulnera cuando se comete una imprudencia grave. Estas normas (imprudencia menos grave), son las que, de modo directo,

respetaría y obedecería no un ciudadano que sea menos diligente o atento, sino una persona cuidadosa y escrupulosa con la reglamentación.

En base a lo expuesto, de forma resumida se puede establecer las diferencias entre los dos tipos de imprudencias reseñados (la grave y la menos grave), ambas con repercusión penal para el sujeto activo, sin menoscabo de la imprudencia leve que queda dentro del ámbito civil y, por lo tanto, no sancionada penalmente como sí lo era antes de algunas de las últimas reformas del Código Penal.

- Imprudencia grave: Como repetición de lo dicho, es la vulneración de las más elementales reglas y normas de previsión y cuidado. En este sentido, las exigencias del deber de cuidado son mayores cuanto mayor valor tenga el bien jurídico amenazado y protegido penalmente.
- Imprudencia menos grave: Es la vulneración de los deberes relevantes de cuidado. Es conocido y presentado como un concepto independiente, no deriva ni emana de la imprudencia grave y esta imprudencia (menos grave) es distinta de la imprudencia leve del antiguo Código Penal que queda reservada a la jurisdicción civil, por tanto, objeto de demanda en los juzgados de 1ª Instancia.
- Imprudencia leve: Como resultado del incumplimiento, se origina un riesgo sutilmente superior al habitual y al permitido (atípica, aplicable en la vía civil, artículo 1902 del Código Civil).

Nota: De forma resumida, hay que considerar que la gravedad de la imprudencia se determina por la temeridad o peligrosidad del incumplimiento del deber de cuidado que haya provocado las lesiones u otros resultados más graves. En cuanto a las distracciones, se debe considerar su alcance para evaluar la graduación e importancia de la imprudencia, ya que la opinión generalizada indica que las distracciones totales y/o absolutas resultarán en la imputación de imprudencia grave, mientras que los lapsus momentáneos, considerados de forma aislada y dependiendo de la concurrencia de otras infracciones, pueden justificar imprudencias menos graves o leves.

2. LESIONES GRAVES POR IMPRUDENCIA GRAVE O MENOS GRAVE.

En este apartado, nos estamos refiriendo específicamente a las lesiones de los artículos 147.1 (lesiones graves), 149 (pérdida o inutilidad de un órgano o de un miembro principal, de un sentido o la impotencia o esterilidad, una grave enfermedad -física o psíquica- o la deformidad) y 150 (la pérdida o la inutilidad de un miembro no principal o también la deformidad), que constituyen un delito menos grave. Al respecto, el artículo 147.1 establece las lesiones menos graves que menoscaben la integridad física o la salud psíquica del sujeto pasivo del delito, considerando al autor como partícipe en un delito menos grave de lesiones. Es necesario para la imputación por estos hechos que dichas lesiones requieran que para su completa curación se tenga que proporcionar un tratamiento médico o un tratamiento quirúrgico, además de la primera asistencia médica de urgencias. Hay que reseñar que no se considera en modo alguno como tratamiento médico la simple monitorización o seguimiento por un profesional sanitario

de la evolución de la lesión que presenta el afectado. Es un tratamiento médico la asistencia médica posterior a la primera atención que suele ir dirigida a la curación de las lesiones y realizada por un profesional sanitario o el conjunto planificado de medios que sea objetivamente preciso como plan médico para el tratamiento adecuado de una lesión. Los ejemplos incluyen: férulas, suturas, yesos, etc.

2.1. La imprudencia grave.

Esta catalogación de imprudencia está recogida en el artículo 152.1 del Código Penal, estableciendo de forma general que las consecuencias jurídico penales de causar lesiones por imprudencia grave, son las que se desarrollan a continuación:

- a) Las lesiones corporales del artículo 147.1: Si las lesiones producidas son graves que se consideran un delito menos grave, llevando aparejada una pena de prisión de 3 a 6 meses o una pena de multa de 6 a 18 meses.
- b) Las lesiones corporales del artículo 149: Si las lesiones producidas son graves y tienen como resultado pérdida o inutilidad de un órgano o de un miembro principal, de un sentido o la impotencia o esterilidad, una grave enfermedad -física o psíquica- o la deformidad, la pena es más severa, oscilando entre 1 a 3 años de prisión.
- c) Las lesiones corporales del artículo 150: En el caso de lesiones graves que impliquen la pérdida o la inutilidad de un miembro no principal o también la deformidad, la pena oscilará entre los 6 meses a los 2 años de prisión.

Es importante tener en cuenta que estas penas se dilucidan en función del riesgo que se ha creado y en función, también, del resultado de la imprudencia cometida por el sujeto activo. No obstante, si el hecho de las lesiones corporales producidas por la producción de la imprudencia grave cometida se realiza utilizando un turismo, camión, autobús, motocicleta o ciclomotor (es decir, vehículos a motor) deberá ser sancionado con la privación del derecho a conducir estos vehículos mencionados anteriormente de 1 a 4 años (se trataría de una pérdida de vigencia agravada del permiso de conducción).

Debemos tener presente que según indica el precepto, se considerará en todos los casos como una imprudencia de carácter grave cuando la persona que conduce estos vehículos haya sido afectada por alguna de las circunstancias incluidas en el artículo 379 de la norma penal, es decir, que el conductor conduzca con síntomas evidentes de haber consumido bebidas alcohólicas, drogas o con un exceso comprobado de velocidad punible (más de 60 kms./hora en los tramos urbanos, centro y periferia de las ciudades y 80 en las vías interurbanas de titularidad estatal). No obstante, cuando la tasa que arroja el conductor implicado estuviera comprendida entre los 0,40 y los 0,60 miligramos de alcohol por litro de aire espirado -pruebas realizadas en etilómetro evidencial homologado-, habrá que demostrarse la influencia en la conducción mediante la apreciación de los síntomas mostrados por el conductor y recogidas, éstas, en el acta de sintomatología realizada por los agentes actuantes en el lugar de los hechos. En caso de que el conductor haya consumido drogas tóxicas o estupefacientes, habrá que apreciarse los signos externos de consumo de éstas que presentaba el conductor

examinado y recogerlos en el acta de signos por consumo de sustancias estupefacientes para adjuntar a las diligencias que se realicen al efecto (este externo es de vital importancia a la hora de enervar el principio de presunción de inocencia durante la práctica de la instrucción procesal del caso).

2.2. La imprudencia menos grave.

Este tipo atenuado de imprudencia viene recogida en el artículo 152.2 de la norma penal. Si la persona que participa en la comisión de una imprudencia menos grave provocare alguna de las lesiones previstas en el artículo 147.1 de dicha norma penal, será sancionado con una multa de 1 a 2 meses; por el contrario, si las lesiones provocadas como consecuencia de la acción imprudente son las que se invocan en los artículos 149 y 150, el sujeto activo será sancionado con una multa de 3 a 12 meses. Si los hechos anotados anteriormente se llevan a cabo conduciendo un vehículo a motor o un ciclomotor (no aplicable a bicicletas, vehículos de movilidad personal y bicicletas de pedales de pedaleo asistido), deberá imponerse también la sanción de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por un tiempo de 3 a 18 meses. A los efectos de este precepto, cualquier negligencia no grave, en la que la comisión de una infracción grave a la vigente ley de seguridad vial haya sido determinante para su comisión, se considerará imprudencia menos grave en todos los casos.

El examen sobre la existencia o no de la imprudencia cometida por el sujeto activo del delito deberá ser apreciada en la correspondiente resolución o sentencia motivada por el órgano judicial; en este sentido, la Fiscalía dependiente del Estado dictamina que será sancionado como un delito de imprudencia menos grave siempre que se delimiten los requisitos de la imprudencia, entre ellos, especialmente, la imputación objetiva. Consecuentemente, la infracción del deber de cuidado es el núcleo principal y necesario para la apreciación de la imprudencia; por ello, la infracción administrativa [grave, artículo 76 LSV] no siempre supone infracción por parte del sujeto activo del deber de cuidado. En definitiva, cuando concurra una infracción administrativa grave, que según el artículo 152.2 de la norma penal establece que, en todos los casos, la imprudencia será menos grave (artículos 147.1, 149 y 150), siempre y cuando concurran los requisitos del tipo de injusto imprudente. En resumen, habrá accidentes en el que el conductor responsable cometa una infracción administrativa grave (con lesiones graves) y no por ello se podrá catalogar, al menos, de imprudencia menos grave; puede ser imputable a imprudencia leve y, por ello, atípica. En estos casos, lógicamente, no hará falta la imputación como investigado del responsable del accidente y de las lesiones graves. El ilícito penal punible incluido en este precepto solamente será directamente perseguible mediante la correspondiente denuncia de la persona perjudicada o de su representante legal (por ello, es un delito semipúblico al requerir como requisito imprescindible la formulación de esta denuncia para que se pronuncie el órgano judicial).

3. MUERTE POR IMPRUDENCIA GRAVE O MENOS GRAVE.

Estos tipos de imprudencias están incluidas en el artículo 142 de la norma penal, haciendo el mismo precepto hincapié cuando se produzca la muerte de una persona con

ocasión de la conducción de los vehículos a motor o ciclomotores, estableciendo en estos casos, la retirada del permiso de conducción según la gravedad de la imprudencia cometida.

3.1 Imprudencia grave.

Estos hechos están tipificados en el artículo 142.1 de la norma penal y establece que quién por imprudencia grave cause la muerte de otra persona será castigado como sujeto activo de un delito de homicidio por imprudencia (con la pena de 1 a 4 años de prisión). En relación a las imprudencias cometidas a través del uso de los vehículos a motor (turismos, motocicletas, camiones, autobuses, etc.) y ciclomotores, la pena complementaria será la de privación del derecho a conducir estos vehículos al conductor responsable por un periodo de 1 a 6 años. Continúa el precepto argumentando que se castigará en todos los casos como imprudencia grave quienes conduzcan un vehículo a motor bajo la influencia o efectos de haber consumido bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, así como los excesos de velocidad con respuesta penal y, que estos hechos, resultaran determinantes en la producción del accidente con el resultado de una persona fallecida.

Debemos saber que tanto la numerosa jurisprudencia penal, así como las distintas instrucciones de la Fiscalía General del Estado, donde definen la imprudencia grave según los casos como:

- a) Cuando en la comisión del delito se produce una ausencia total y absoluta de cautela y que ello cause un efecto lesivo y dañino para el sujeto pasivo y que sea fácilmente previsible.
- b) Cuando en el resultado de la acción imprudente se produce una omisión total, íntegra y absoluta de las más elementales normas de previsión y cuidado, es decir, aquellas que cualquier persona, incluso la menos cuidadosa, hubiera podido adoptar en las mismas circunstancias.
- c) Cuando el sujeto activo o conductor comete la negligencia o imprecisión que podrían ser de muy fácil cumplimiento por cualquier persona, además de resultar evidentemente previsible para cualquier ser humano.
- d) En directa relación con la seguridad vial: Se considera la imprudencia grave la comisión de las infracciones -más graves- de las normas de cuidado establecidas en la normativa de seguridad vial; o dicho de otra forma, como sería la violación de las reglas más elementales y básicas de cautela o cuidado exigibles cuando se conduce cualquier clase de vehículo (incluidas las bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclos de motor, bicicletas de pedales de pedaleo asistido, etc.).

3.2 Imprudencia menos grave.

Este tipo de imprudencia está expuesta en el artículo 142.2 de la norma penal, considerando quienes por la comisión de una imprudencia menos grave causaren la muerte de otra persona serán castigados con la pena multa de 3 a 18 meses (se

consideraría un delito leve, por lo tanto, es necesaria la interposición de la correspondiente denuncia de la persona lesionada o de su representante legal -salvo cuando el delito se cometa conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor-. Cuando el responsable penalmente hiciese uso de un medio de transporte a motor (incluidos los ciclomotores) y cometiera este tipo de imprudencia, acarreará la privación del derecho a conducir vehículo (ciclomotores y con motor) por un periodo de 3 a 18 meses. Asimismo, continúa exponiendo que se considerará como imprudencia menos grave (y no esté calificada legalmente como grave) cuando en la realización de los hechos (acto imprudente y resultado -accidente-) haya sido predominante la vulneración de las infracciones graves establecidas en el artículo 76 “Infracciones graves” de la vigente normativa de seguridad vial. Finalmente, se establece en el precepto que la valoración o no de la existencia de la imprudencia tiene que ser acreditada por el juez de forma motivada.

Igualmente, tanto la numerosa jurisprudencia penal, así como las distintas instrucciones de la Fiscalía del Estado, la calificación como imprudencia menos grave se refiere a aquellas situaciones en las que el sujeto activo no actúa con el cuidado necesario, pero la infracción no es tan grave como para ser calificado como imprudencia grave. Esto significa que la acción del individuo no representa un riesgo tan considerable para los demás. Por lo tanto, la imprudencia menos grave implica que se han violado las normas de cuidado que, aunque importantes, no son tan fundamentales como las que se infringen en situaciones de imprudencia grave. En este sentido, incluso una persona que se considera cuidadosa debería haber respetado estas normas.

4. VALORACIÓN DE LA IMPRUDENCIA GRAVE O MENOS GRAVE EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.

Al igual que se expuso en los anteriores puntos, es necesario que para valorar la importancia o gravedad de la imprudencia se debe atender a la real vulneración, tanto del deber objetivo de cuidado, así como al riesgo creado por el conductor causante del accidente que haya causado lesiones (de los artículos 142 y 152 de la legislación penal). En base a ello, procederemos al análisis de los artículos 76 (infracciones graves) y 77 (infracciones muy graves) de la actual normativa vial -LSV- en orden a poder apreciar durante la actuación y en la posterior investigación del accidente por los equipos de Atestados, si se ha podido cometer una imprudencia grave, menos grave o imprudencia leve (atípica).

4.1 Adelantamientos, artículo 76.c).

Estos adelantamientos deben suponer una grave vulneración de los preceptos establecidos en los artículos 33 al 38 de la LSV (correspondientes a los artículos 82 a 89 del RCIR) y muy en especial de las específicas prohibiciones establecidas en el artículo 37 de la LSV (prohibiciones de adelantamientos), son inicialmente sancionables como imprudencia grave. Asimismo, se podría graduar una menor gravedad de los hechos (imprudencia menos grave), dependiendo de las circunstancias concretas en la que se hubiesen cometido los hechos sancionables, es decir, cuando no se haya llegado a

producir la total invasión del sentido contrario de la circulación o una vez realizado el adelantamiento no exista espacio suficiente entre el vehículo adelantado y aquellos vehículos que le preceden.

Por todo ello, sólo se instruirán diligencias cuando se trate de un adelantamiento de varios vehículos a la vez o de uno sólo en los que se infringen de modo manifiesto las normas citadas anteriormente, específicamente la del artículo 34 de la LSV (precauciones previas del adelantamiento), creando un riesgo mayor (por ejemplo obligando a salidas peligrosas de la calzada) y, en todo caso, en las prohibiciones establecidas en el artículo 37.a) y b) de la LSV y las subsiguientes del artículo 87.a) del RCIR, con particular enfoque de las que determinan las señales R-305 y 306 establecidas en el artículo 154 del RCIR, así como la marca longitudinal continua del 67.a) del RCIR. El riesgo siempre es reglamentariamente elevado en la infracción del artículo 35.4 en lo referente al adelantamiento a ciclistas y 37.b) a peatones por su evidente vulnerabilidad y, por ello, hay que realizar las correspondientes diligencias en todos los casos.

4.2 Exceso de velocidad del artículo 76, apartado a) y 77, apartado a).

Las infracciones por vulneraciones de la velocidad de la vía vienen recogidas en el Anexo 4º de la ley de tráfico. Las infracciones especificadas como graves o muy graves que llevan aparejada la retirada de 6 puntos del permiso de conducción, nos llevarán, de forma directa, a la imprudencia grave en el caso de accidentes con resultados de lesiones de gravedad (delitos menos graves de lesiones). En el estudio de estas actuaciones se abren muchas opciones y las cuales no son de fácil comprensión y solución, por lo que se debe actuar según el caso particular con el que nos encontremos en nuestra labor como policías de tráfico:

En el escalón inferior, las vulneraciones de velocidad que no conlleven retirada de puntos, cuando éstos sean aislados y no confluyan con otras infracciones, podrían ser calificadas como conductas imprudentes de carácter leve (vía civil, atípicas, no constituyen delito), dependiendo del lugar concreto o carretera en que se cometan.

Hay un término medio (las infracciones con retirada de 2 a 4 puntos) que parece unido de forma más o menos directa a la calificación de la imprudencia menos grave, sin poder descartarse en uno y otro caso, que la imprudencia pueda ser sancionada como grave, ya que se puede incurrir en excesos de velocidad (incluso sin retirada de puntos del permiso), que por otros motivos consustanciales al hecho puedan infringir los más básicos deberes de cuidado, como por ejemplo, en curvas cerradas carentes de visibilidad para los conductores. No obstante, estos hechos deberán ser valorados en la sede judicial por el juez competente.

Para concluir este apartado, no será necesaria la instrucción de diligencias cuando se trate de infracciones de velocidad que conlleven la pérdida de 2 puntos del permiso, siempre y cuando, por la fuerza actuante no se detecten otras infracciones o riesgos de entidad existentes en la conducta realizada o se trate de colectivos vulnerables a los que nos referiremos. No obstante, siempre que haya lesiones, se deberá enviar el atestado correspondiente al juzgado de guardia.

4.3 La maniobra de marcha atrás.

Dicha maniobra viene recogida en el artículo 76.c), en relación a las que están de forma específica prohibidas por el artículo 32.3 de la LSV y en su estricta correspondencia con la prohibición establecida en el artículo 80.3 del RCIR en lo referente a la maniobra de marcha atrás (artículo 31.3 de la LSV)), serán inicialmente constitutivas de la comisión de una imprudencia grave por el deber especial de cuidado infringido. El resto de infracciones a los preceptos establecidos en el artículo deberán atenderse a la mayor o menor entidad según la carretera, la vía o el tráfico rodado en el momento de producirse el accidente. Asimismo, la conducta podría valorarse como una imprudencia grave si el accidente se ha producido en las carreteras estatales o en el caso que la maniobra se haya realizado a una velocidad alta y con cierta afluencia de peatones con considerable riesgo de atropello de peatones o ciclistas en las vías urbanas; ejemplo: en la puerta de un colegio, evento deportivo, acto social en la vía pública, etc.

No obstante, podrán ser catalogados como de menor entidad en aquellos supuestos de menor gravedad en el caso que se cumplan las maniobras dictadas en la ley (maniobra lenta y señalizada de forma correcta) se vulnere de forma más leve la obligación de darse cuenta que no existe real peligro para terceras personas (conductores, ciclistas, peatones, comitivas, etc.) o éstos pudieran incidir en algunas infracciones que pudieran tener cierta gravedad o entidad (imprudencia menos grave).

En el límite más bajo o leve, podría ser catalogado como imprudencia atípica (imprudencia leve) en los casos de una distracción del conductor o una desatención de forma ínfima o en un simple despiste al iniciar la maniobra de forma reglamentada o también en el caso que la imprudencia de una tercera persona es de suficiente entidad como para poder debilitar o minimizar la imputación causal al agente desde el fin de la protección de la norma.

4.4 Preferencia de paso, artículo 76.c).

En estos casos, se producen las imprudencias por la infracción de las famosas y conocidas señales (verticales y horizontales o marcas viales) de STOP (R-2), CEDA EL PASO (R-1) y SEMÁFORO EN FASE ROJA, suponiéndose de forma taxativa que estos incumplimientos por parte de los conductores colman con suficiente claridad y comprensión (generalmente) los requisitos para ser considerado una imprudencia grave; no obstante, también podría tipificarse como imprudencia menos grave. El máximo rigor del deber de cuidado exigible al conductor, en el presente caso, no puede ser el mismo en el caso que no se respete una señal vertical de STOP (es decir, no parar en la intersección donde obliga la señal) a velocidad elevada y pasarla sin detenerse y de forma poco menos que temeraria para la vida (peatones, ciclistas, usuarios de la vía, etc.), que al respetarla de forma correcta, proceder a la detención del vehículo y, finalmente, cometer un fallo de cálculo en la reincorporación a la vía (muy usual en la gran mayoría de los accidentes de este tipo en la vías urbanas por despistes, desatenciones, etc.). O también, cuando un conductor no se detiene ante un semáforo en fase ámbar que se rebasa cuando está en fase roja. Sería más difícil considerar un

accidente con heridos de gravedad (o fallecidos) al no respetar un semáforo en fase roja, como imprudencia leve.

Un razonamiento similar se puede aplicar a la señal vertical de CEDA EL PASO, con la excusa de que la obligación impuesta es menos estricta, ya que no exige necesariamente la detención del vehículo en el cruce regulado por la misma. Por otro lado, la entrada no autorizada desde un arcén situado en una autopista, autovía o vía convencional sin garantizar que no hay peligro para los demás conductores y usuarios (una regla básica y una maniobra bastante peligrosa) puede conllevar una imprudencia grave. Al comparar esta maniobra con la salida de un espacio de estacionamiento en una calle de un casco urbano, de forma general y según las circunstancias concurrentes, se considera una imprudencia leve debido a un descuido momentáneo o a una simple distracción (despistes).

4.5 Cambios de dirección o sentido, artículo 76.c).

En base a ello, los deberes normativos de cuidado exigidos son menos lesivos e importantes cuando se realizan por los conductores cambios de dirección hacia la derecha que no afectan a los vehículos que transitan en el sentido contrario de la circulación o de otras vías anexas, o en los simples desplazamientos a los lados de la vía con cambio de carril, conducentes a ser catalogados como imprudencias menos graves o leves, debiéndose estudiar e investigar todos los datos referentes al accidente y sus circunstancias, tanto en la fase investigativa policial y sumarial. El incumplimiento de la prohibición de los cambios de dirección a la izquierda y cuando se realiza la maniobra de cambio de sentido y, particularmente, cuando dicha maniobra esté debidamente prohibida por una señal vertical (señal R-304 -cambio de sentido prohibido), o exista una señalización que la prohíba (R-302, prohibido girar hacia la derecha y R-303, prohibido girar hacia la izquierda, R-305, prohibido adelantamiento, R-400, sentido obligatorio, así como el artículo 167 del RCIR, líneas longitudinales continuas), originarán la obligación que la Policía Local, especialmente sus unidades de Atestados e Informes, elaboren el correspondiente atestado por accidente de circulación con resultado de heridos graves o fallecidos, según el caso concreto.

4.6 Alumbrado, artículo 76.e).

Estas infracciones relativas a las reglamentaciones sobre el uso del alumbrado son susceptibles de ciertas graduaciones (imprudencia grave, menos grave) para establecer el mayor o menor peligro de los deberes vulnerados. Estos pueden ser eminentemente básicos cuando hay carencia de cualquier alumbrado en la conducción de vehículos por la noche, o cuando se circula en el interior de túneles o en circunstancias meteorológicas o ambientales con visibilidad disminuida (43 de la LSV), pudiendo distinguirse otra casuística de menor entidad o valoración. La norma general es que se instruirán diligencias cuando se observe una omisión absoluta (falta de alumbrado) o en los casos de ausencia apreciable de visibilidad con riesgo grave y atendiendo a lo reseñado en los artículos 98 al 107 del RCIR.

4.7 Deficiencias técnicas, artículos 76.o) y 77.II).

Una vez analizado y comprobado una anomalía técnica del vehículo a motor y dependiendo del tipo de deficiencia observada en el mismo (causante del accidente), pueden servir como ejemplos para poder graduar el rango de la imputación, es decir, la imprudencia grave, la menos grave o la leve (atípica), la graduación y gravedad de la vulneración, de la afectación de ciertos componentes o elementos del vehículo y de la mayor o menor relevancia causal en el resultado, así como su nivel de cuidado y de previsión del conductor o, en su caso, propietario del vehículo. Los agentes deberán valorar, inexcusablemente, que la inspección técnica del vehículo causante del accidente está en vigor y, en caso contrario, realizar una diligencia en el atestado donde se exprese de forma clara y pormenorizada este hecho que puede resultar trascendental para esclarecer las causas del accidente. En este último caso, proceder a la denuncia por estos hechos al artículo 10 del vigente Reglamento de Vehículos (RVEH).

4.8 Distracciones (USO DEL MÓVIL, PANTALLAS MULTIMEDIA), uso de cascos, auriculares o navegadores, así como la fatiga y-o sueño (artículos 76.f), g) y m)).

Es muy común hoy en día que en muchos accidentes graves haya influido la utilización de los móviles (tanto realizando llamadas como usándolo para enviar whatsapps) por los conductores. La sociedad no está concienciada aún que el uso de estos dispositivos durante la conducción puede originar accidentes con resultado de lesiones graves o incluso la muerte de otras personas, simplemente por la desconsideración, falta de empatía, educación u otros factores inherentes al ser humano. En nuestra labor diaria, las excusas que aportan los conductores denunciados por hacer uso de los dispositivos móviles llegan a ser surrealistas algunos de ellos, manifestando que no tenían otra opción, que tenían que hablar con el hospital, que un hijo suyo había tenido un accidente, que otro familiar estaba enfermo, etc. Parece ser que una gran mayoría de los conductores (opinión propia) no ven o se dan cuenta que realmente es peligroso y que los demás conductores, peatones, ciclistas... no tienen porqué resultar lesionados sencillamente porque éstos tenían que usar urgentemente su teléfono móvil o que era cuestión de vida o muerte (no es descabellada esta última excusa). Las estadísticas de la DGT señalan que cada año mueren alrededor de 390 personas por el uso imprudente del móvil mientras se conduce y que, nada más y nada menos, alrededor de 13 millones de conductores (de un total de 27 millones, es decir, casi el 50% de éstos lo utilizan cuando conducen) lo usan habitualmente mientras conducen. Mientras no bajen estos datos, es decir, mientras que los conductores no se den cuenta de la peligrosidad de su uso, seguirán produciéndose siniestros viales con resultados graves.

Últimamente está de moda el uso de las pantallas multimedia en la que los usuarios de los vehículos pueden estar viendo durante la conducción un video de Youtube o un Tik Tok, o incluso una película o partido de fútbol. Sobra decir que. si el uso de un móvil durante la conducción es peligroso para la vida de otras personas al poder ocasionar accidentes graves, el hecho de visionar una película o evento a modo de televisión cuando se conduce, está fuera de catalogación jurídica, va más allá.

Cuando se trata de cualquiera de las distracciones expuestas anteriormente, habrá que estudiar pormenorizadamente su grado de distracción para depurar la mayor o menor

gravedad de la imprudencia cometida, siendo la norma básica que la desatención absoluta del conductor (uso del móvil para llamadas, whatsapp, pantallas multimedia) conducirá de forma inmediata a la imprudencia grave, mientras que las meras desatenciones momentáneas (por ejemplo: usar durante la conducción la aplicación Google Maps o GPS), aisladamente consideradas y según se vulneren otros preceptos a la normativa vial, podrían respaldar la imputación de una imprudencia menos grave o leve (atípica). No hay que olvidar que los conductores profesionales tienen unos mayores deberes de cuidado, de concentración y de una adecuada atención a los elementos de la conducción y, sobre todo, ante personas incluidas en los colectivos vulnerables (niños, ancianos, discapacitados, así como los peatones y ciclistas).

Finalmente, aquellas personas que conduzcan en situaciones de fatiga, sueño o usando auriculares o navegadores y que se vean involucradas en un accidente de circulación en calidad de responsables, son también como indican las estudiadas instrucciones de la reseñada Fiscalía General del Estado, merecedores de ser calificados de imprudencia grave; recordad que todos los conductores están obligados a prestar una atención exclusiva a la circulación, garantizando su propia seguridad y la de otros conductores y usuarios de la vía, especialmente los colectivos vulnerables.

Como medidas para prevenir accidentes y concienciar a la población, en la ley 18/2021, de 20 de diciembre, que modificó la ley de seguridad vial, se introdujo la agravación del uso del móvil cuando éste es sujetado con la mano o manteniendo éste entre el casco y la cabeza del conductor de la motocicleta o ciclomotor. Estos hechos son sancionados con 200 € de sanción pecuniaria y 6 puntos de retirada en el permiso de conducción.

4.9 Los colectivos vulnerables (artículos 76 h), i), m)).

Cuando la persona atropellada está integrada en los colectivos vulnerables, resulta que las más importantes infracciones de los deberes de precaución del artículo 13.1 de la norma vial en su relación con los NIÑOS, los ANCIANOS y los DISCAPACITADOS, de la obligación de una patente moderación de la velocidad (artículo 46 RCIR) y de las preferencias de paso del PEATÓN y del CICLISTA del artículo 25 de la ley (de forma especial en los pasos señalizados horizontal y verticalmente para peatones), así como de la necesaria protección del ciclista en los adelantamientos, son acciones que se gradúan y valoran, generalmente, como una imprudencia grave. Si la infracción de la norma por el conductor responsable es de una menor peligrosidad o no es esencial, o bien se corroboran posibles conductas imprudentes de la persona lesionada (víctima del siniestro vial) que cooperan en cierto modo a la real producción del resultado lesivo que diluyen la imputación objetiva del conductor responsable del accidente, podrían aplicarse otra graduación de la de la conducta imprudente (menos grave o incluso leve).

Como policías de tráfico en el casco urbano, debemos tener especial cuidado y profesionalidad en saber tratar el tema de las imprudencias, de forma muy especial en lo indicado en este punto respecto a los colectivos vulnerables en el que, cuando se produzca un accidente con resultado de lesionados graves o fallecimientos, deberemos imputar a un accidente de circulación con lesiones graves cometido por imprudencia

grave (salvo casos aislados), procediendo, según la legislación procesal, a la imputación del conductor responsable con lectura de derechos; dependerá del alcance de las lesiones o hecho causado para proceder o bien a la investigación en calidad de investigado no detenido o a la detención. Como resumen, los equipos de investigación de accidentes de la Policía Local deben cerciorarse y comprobar que en los accidentes graves por atropellos (muy común en los entornos urbanos) existe la señal vertical S-13 (paso para peatones) y la señal horizontal o cebreado, indispensable e imprescindible para poder imputar el delito de lesiones por imprudencia, amén de otras circunstancias que hayan sucedido en el accidente (velocidad elevada, conducción temeraria, imprudencia del peatón, etc.). Resulta necesario que en los casos en los que se produzca un accidente por el atropello de un ciclista que cruce por un paso debidamente señalizado para ciclistas (señal horizontal marca de paso para ciclistas del Anexo I del RCIR, así como la señal vertical), que se haga constar esta circunstancia en el atestado (reportaje fotográfico, cuerpo de las diligencias e inspección ocular) para determinar y dilucidar la responsabilidad directa del conductor al no facilitar la preferencia de paso del ciclista. Esta señalización horizontal discurre paralela a los pasos señalizados de peatones y sirve de unión de un carril bici de un extremo a otro de la vía, por ello, los conductores deben detener sus vehículos y facilitar la preferencia de paso de los ciclistas.

4.10 Las tasas objetivas de alcoholemia y la presencia de drogas en el organismo (artículo 77.c)).

A estas alturas y tras mediar multitud de campañas para prevenir los accidentes por parte de la Dirección General de Tráfico a lo largo de los años, la sociedad conoce sobradamente que consumir alcohol y/o drogas tiene como resultado la alteración de la aptitud para conducir vehículos, aumentando de forma significativa la producción de accidentes, sobre todo, los graves. Según la DGT, casi la mitad de los siniestros viales que se producen en las carreteras españolas están altamente vinculados muy directamente con el abuso de bebidas alcohólicas. En cuanto al consumo de estupefacientes y drogas en general, está calculado que sobre el 10% de los accidentes graves están estrictamente relacionado con el consumo de éstas.

Como se ha indicado en puntos anteriores, conducir un turismo, motocicleta, ciclomotor, etc. tras haber consumido y estar, por ello, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas o excesos de velocidad (artículo 379 CP), cuyo conductor esté implicado como presunto responsable en un accidente en el que cause lesiones graves (147.1, 149 o 150 CP), supondrá de forma automática que este hecho sea catalogado como imprudencia grave. En la investigación del consumo de drogas por parte de los conductores de los vehículos de combustión, la mayoría de las Policías Locales disponen de medidores o test salivales (indiciarios) de drogas (los hay de diferentes marcas: DrugWipe, Dräger DrugTest, Alere Dds-2, etc.) los cuales son muy eficaces para la investigación policial de accidentes cuando el conductor ha consumido algún tipo de sustancia ilegal. Si el infractor arroja un resultado positivo en drogas (cocaína, cannabis, opiáceos, anfetaminas y metanfetaminas) se extraerá otra prueba salival (evidencial) a través de un bastoncillo que será introducido, una vez impregnado, en el tubo que será precintado

y enviado al laboratorio concertado para su análisis y posterior envío del informe detallado de las sustancias halladas. De las pruebas realizadas se harán las correspondientes actas, iniciándose asimismo la cadena de custodia de las muestras de saliva extraídas y debiendo conservarse éstas en el frigorífico entre 4 y 8º antes de ser enviada para su análisis.

Por último y como resumen, puede entenderse los distintos tipos de imprudencia que se pueden cometer en la conducción de vehículos:

1. La imprudencia grave: En relación a la transgresión de las normas de cuidado fundamentales que cualquier persona, incluso la menos cuidadosa, debería seguir. Este tipo de imprudencia puede resultar en consecuencias serias y es fácilmente previsible.
2. La imprudencia menos grave: Ello implica la falta de una diligencia media, es decir, la vulneración de las normas de cuidado que un ciudadano promedio respetaría sin ambages. Aunque no es tan severa como la imprudencia grave, aún puede tener consecuencias significativas.
3. La imprudencia leve: Estrictamente vinculada a la omisión de los deberes que son considerados de poca importancia o relevancia, y que incluso las personas más diligentes podrían pasar por alto. Este tipo de imprudencia generalmente se aborda en el ámbito civil.

5. CONCLUSIONES.

La Fiscalía General del Estado ha informado a la Policía Judicial de Tráfico (Guardia Civil de Tráfico y Policías Locales) acerca de la necesidad de adaptarse al Dictamen 2/2016 referente a la aplicación práctica de los ilícitos penales de homicidio y lesiones graves por la comisión de una imprudencia grave incluidos en los artículos 142.1 y 152.1 del Código Penal, así como al Dictamen 1/2021 en base a la modificación introducida por la 2/2019 en los preceptos 142, 142 bis, 152, 152 bis, 382 y 382 bis del texto penal. Todo lo expuesto en estricta relación con el novedoso concepto de imprudencia menos grave, la imprudencia grave, las agravaciones de las sanciones en caso de producirse una pluralidad de resultados, puntos de iniciación de las actuaciones de la Policía y de los Juzgados, los inherentes derechos de las víctimas de accidentes, así como la aparición del nuevo delito de abandono del lugar del accidente en relación con la circulación por carretera, con las siguientes directrices o criterios generales:

a) Sin una aplicación automática y con una eficiente valoración de las circunstancias halladas en el accidente de circulación, es obligación de calificar como IMPRUDENCIA GRAVE en las maniobras circulatorias siguientes:

- 1.- Las maniobras arriesgadas de adelantamientos con evidente vulneración de las prohibiciones establecidas en el artículo 37 de la LSV, resultando ser de forma mucho más evidente cuando está señalizada por señal vertical de prohibición de adelantamientos o marcas viales de los artículos 154 (señal vertical R-305, adelantamiento prohibido) o 167.a) del RCIR (marca longitudinal continua).

2.- Los excesos de velocidad dignos de infracción grave o de infracción muy grave (76.a) y 77.a)) penalizados con 6 puntos de retirada del permiso de conducción, todo ello, cuando estos excesos temerarios hayan sido determinantes de la producción del siniestro vial.

3.- La maniobra de marcha atrás en las autovías o autopistas (en el resto, se requiere valoración de las concretas circunstancias del accidente).

4.- Conductor que no se detiene ante la señal vertical de stop o ante un semáforo en fase roja, artículos 151 y 146 del RCIR. Los accidentes que son consecuencia de estas vulneraciones se producen, sobre todo, en los cascos urbanos.

b) En los casos en que la víctima o el atropellado pertenezca a cualquiera de los colectivos identificados como vulnerables debidamente protegidos en la legislación sobre seguridad vial:

1.- Personas menores de edad. 2.- Personas ancianas.

3.- Personas discapacitados. 4.- Ciclistas y peatones.

Se tendrá que realizar una investigación seria y persistente de los hechos a los efectos de imputar y graduar la imprudencia. De forma específica, cuando se observe la grave infracción de los deberes de precaución (artículo 13.1 LSV), de la moderación de velocidad (artículo 46 RCIR), de las preferencias de paso de los peatones y ciclistas (artículo 25 LSV: pasos señalizados de peatones, acerados, zonas peatonales y carriles bici) y la protección de este último en la maniobra de adelantamiento (35), se calificará con la valoración de las circunstancias en sí, la IMPRUDENCIA GRAVE en el conductor responsable.

c) Condiciones físicas y psíquicas en la conducción de los vehículos. Necesariamente se podrá apreciar, sin aplicarlo de forma automática y con una concienzuda baremación de las circunstancias relativas al siniestro vial, la IMPRUDENCIA GRAVE en los siguientes supuestos:

1.- Distracción absoluta del conductor.

2.- Conducción con fatiga o somnolencia del conductor. 3.- Utilización del móvil o de las pantallas multimedia.

4.- La conducción de vehículos de combustión cuyo conductor haya ingerido bebidas alcohólicas y esté bajo el influjo de éstas o haya incorporado a su organismo drogas tóxicas, estupefacientes o psicofármacos (hechos recogidos en el artículo 379.2 del CP).

6. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.

6.1 Leyes.

En el desarrollo de este trabajo se han usado herramientas legales extraídas del BOE en línea, fundamentalmente la norma penal básica, es decir, el Código Penal y sus modificaciones legislativas.

En el tema del tráfico vial se han tomado como referencia las principales normas que regulan la materia, la ley de seguridad vial y sus desarrollos reglamentarios, especialmente el reglamento de circulación y el de vehículos.

También se ha tomado como referencia algunos preceptos del Código Civil.

Por último, se ha empleado la Sentencia del Tribunal Supremo número 3552/2019, de 05/11/2019, en cuanto a la definición de tratamiento médico o quirúrgico.

6.2 Dictámenes e instrucciones de la Fiscalía General del Estado.

Especialmente se ha tomado como punto de partida la Instrucción 3/2006, de 3 de julio, el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, el Dictamen 1/2021 relacionado con las impudencias menos grave y grave y el Dictamen 1/2023 también en estrecha relación con la comisión de las imprudencias en la conducción de vehículos a motor.

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1989). Convención sobre los Derechos del Niño.
- Constitución Española. (1978). Boletín Oficial del Estado.
- Junta de Andalucía. (2021). Ley 4/2021, de 27 de julio, de Infancia y Adolescencia de Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.
- Jefatura del Estado. (1996). Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor. Boletín Oficial del Estado.
- Jefatura del Estado. (2021). Ley Orgánica 8/2021, de 4 de junio, de Protección Integral a la Infancia y la Adolescencia frente a la Violencia. Boletín Oficial del Estado.
- Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. (s.f.). Estrategias y actuaciones en materia de infancia y adolescencia. Gobierno de España.

APLICACIONES EN LA POLICÍA LOCAL DE LA PSICOLOGÍA Y FISIOLOGÍA DEL CONFLICTO. SOBRE EL COMBATE



AUTORES: FRANCISCO ANTONIO CÁCERES DE LAS HERAS ©

DAVINIA RUIZ BERMÚDEZ ©

APLICACIONES EN LA POLICÍA LOCAL DE LA PSICOLOGÍA Y FISIOLOGÍA DEL CONFLICTO, SOBRE EL COMBATE

Autores: Francisco Antonio Cáceres de las Heras y Davinia Ruíz Bermúdez

ÍNDICE

Prólogo

Resumen

Metodología

Desarrollo

Aplicaciones

Conclusiones

Bibliografía y Webgrafía

1. PRÓLOGO

El objetivo que buscamos con esta publicación es que los agentes sean conscientes de que son “guerreros” y que los instructores tengan en cuenta que lo que están adiestrando son “guerreros”; lo cuales deberán de estar preparados para todo; desde una intervención en la que tendrán que sacar el lado más conciliador que podamos imaginar, a la intervención en la que tendrán que sacar su el lado más agresivo. Para ello deben de estar bien informados, armados, entrenados e instruidos.

La peculiaridad de las policías locales es que deben de afrontar todo tipo de actuaciones, ser los agentes más cercanos al ciudadano, mediar en pequeños conflictos, auxiliar y prestar su apoyo a vecinos en sus necesidades cotidianas, pero a la misma vez, se espera de estos agentes, que cuando haya que prestar un servicio como si una de una unidad de intervención se tratase, también estén ahí. Con la peculiaridad, que la mayoría de las unidades de intervención, saben lo que se pueden encontrar, los policías locales suelen encontrarlo sin previo aviso.

En muchas ocasiones, cuando los agentes de policía realizan intervenciones de alto riesgo, que hacen que sus niveles de estrés aumenten y que el ritmo cardiaco se dispare, estos pierden el control. El cuerpo tiene reacciones que ninguno esperaba tener, los sentidos ya no actúan como antes, se distorsionan y los policías pueden sufrir una serie de acontecimientos y sensaciones para las que no están preparados y que nadie les dijo que podían sufrir.

En el libro “sobre el combate” se describen y explican muchas de estas situaciones, en el contexto tanto policial como bélico, y como las mismas han evolucionado a lo largo de los años. Nosotros intentaremos quedarnos con las que nos han parecido más reseñables, añadir algunas más y aplicarlas al colectivo de la policía local.

Daremos a conocer cómo puede responder el cuerpo al combate, lo que le ocurre a tu flujo sanguíneo, músculos, tu juicio, memoria, visión y tu oído cuando alguien intenta agredirte, para que los agentes sean conocedores de esto, antes de vivirlo en primera persona.

Una vez que los agentes saben lo que les puede ocurrir, expondremos la metodología para reducir el impacto negativo de lo mencionado y potenciar lo positivo. La base para ello será un buen entrenamiento.

2. RESUMEN

1. Resumen	2. Abstract
En esta publicación vamos a analizar el libro "Sobre el combate, la psicología y fisiología del conflicto letal en la guerra y en la paz" de Dave Grossman y Loren Christensen. Concretamente analizaremos y describiremos algunos conceptos muy útiles para cualquier policía, que le ayudarán a afrontar tanto su trabajo del día a día, como las situaciones más críticas de enfrentamientos armados. Gracias a la comprensión de estos conceptos los agentes podrán entender y gestionar sus propias reacciones en situaciones de estrés. Aplicaremos los conceptos analizados a intervenciones reales y daremos unas leves pautas de cómo entrenar e intervenir en situaciones reales. Palabras clave: Combate, intervención policial, estrés, guerreros, sentidos.	In this post, we will analyze the book "On Combat: The Psychology and Physiology of Lethal Conflict in War and Peace" by Dave Grossman and Loren Christensen. Specifically, we will analyze and describe some very useful concepts for any police officer, helping them to handle both their daily work and the most critical situations of armed confrontations. Thanks to the understanding of these concepts, agents will be able to understand and manage their own reactions in stressful situations. We will apply the analyzed concepts to real-life interventions and provide some basic guidelines on how to train and intervene in real-life situations Key words: Combat, police intervention, stress, warriors, senses.

3. METODOLOGÍA

La metodología de esta publicación es simple:

- Por un lado, se procede a obtener información basándonos en la lectura de libros y manuales sobre intervención policial, guerra, artes marciales, lucha, psicología en situaciones de estrés (orientada a colectivos laborales de la índole que nos ocupa). En este mismo contexto se analizan diversas directrices sobre el uso de armas y la proporcionalidad en el ámbito de las fuerzas y cuerpos de seguridad.
- Se acude a jornadas y congresos de índole policial donde se comparten experiencias con otras unidades policiales; se visualizan vídeos de intervenciones

armadas y se procede a su análisis y nos dan a conocer la metodología de trabajo y entrenamiento de otros países

- Con los conocimientos adquiridos, y basándonos en nuestra experiencia y la de los agentes cercanos, procedemos a realizar una breve descripción de los conceptos que entendemos que son claves para el buen desarrollo del trabajo de policía local y para explicar lo que le puede ocurrir, cuando se interviene en situaciones altamente estresantes.
- Se plasma con definiciones simples, lo que entendemos que es más reseñable, para el colectivo que nos ocupa, en mayor medida de lo aprendido en el libro “Sobre el Combate”.
- Exponemos lo que entendemos que pueden ser unos consejos básicos sobre intervención policial.

4. DESARROLLO

Conceptos básicos que todo agente de policía debe saber:

No aceptar la derrota

Los agentes deberán aprender a continuar, incluso después de ser alcanzados por un disparo, un apuñalamiento o un golpe, y preparar la mente y el cuerpo para sobrevivir sin aceptar la derrota.

Ante cualquier tipo de agresión o lesión sufrida por los policías, no está permitido rendirse.

Guerreros

Hay dos personas, guerreros o víctimas, asumiendo que eres un buen policía y no huyes del conflicto, eres un guerrero. Debes acudir a la zona la cual todo el mundo abandona, estar preparado para lo que nadie quiere hacer.

Preparar la mente

Lo primero que tienen que tener preparado los agentes es la mente. Ya que de ello depende el control de manos, brazos, vista y oído. Si un policía no tiene preparada la mente para el conflicto, llegado el momento sus sentidos jugarán en su contra.

Miedo

El miedo prepara al cuerpo para la acción, incrementando el flujo sanguíneo en brazos y piernas. El ácido láctico se calienta en los músculos y nuestra respiración y latidos del corazón adquieren más fuerza.

Con el miedo se libera cortisol, este ayuda a que la sangre coagule más rápido en caso de sufrir un corte.

Los guerreros pueden sufrir problemas de vista, juicio o de oído, o pueden experimentar una reducción de habilidad motriz, cuando están en una situación de estrés, a menos que mente y cuerpo estén integrados.

Fobia humana universal

La fobia que supera a casi todo el mundo es la agresión humana interpersonal.

De ahí lo dificultoso de entrar en conflicto con otros humanos.

La mayoría de los humanos pueden esperar sufrir daño en una catástrofe, en un accidente, que este sea producido por cualquier animal, sin embargo, no lo esperan de otro ser humano, de ahí que cuando sufren esa violencia, su efecto sea devastador.

Violencia

Estamos viviendo la época más violenta en tiempos de paz. El índice de homicidios no se dispara gracias a la tecnología médica. Sin embargo, la violencia es increíblemente poco frecuente.

Ir hacia la violencia

Los policías deben ir hacia la fobia humana universal intencionadamente y enfrentarse a ella, siendo conscientes de que otros seres humanos intentarán hacerles daño.

Lo que no oyes en el combate

Un policía debe dominar el terreno de combate, y es necesario para ello entender su realidad.

Aproximadamente el 50% de aquellos que estuvieron en combate intenso han admitido perder el control de su vejiga y el 25% de sus esfínteres.

La pérdida del control de la vejiga y vientre es solo una de las cosas que ocurre durante el combate. Esta es la gran realidad, sin embargo, no todo el mundo se atreve a contarlo.

Tenemos que tener en cuenta que casi todo el mundo sufre lo que llaman “diarrea del estrés”. Es de mencionar aquí que los SWAT, antes de realizar actuaciones de alto riesgo, hacen lo que denominan “caca de combate”, para evitar que el cuerpo pierda recursos en funciones innecesarias.

El sueño y la adrenalina

En ocasiones, tras una intervención peligrosa los agentes no pueden conciliar el sueño. Las situaciones de combate suelen resolverse en pocos segundos, lo que provoca una carga de adrenalina que sigue fluyendo por el cuerpo tras la intervención. Para poder dormir el agente necesita dejar fluir toda esa adrenalina.

Descanso tras un tiroteo

Cuando un agente se ve inmerso en un tiroteo o intervención de alto riesgo, se le debería conceder un permiso de tres o cuatro días para poder recuperarse de tal acontecimiento.

De lo contrario, si se viera sometido a otro acontecimiento estresante corre el riesgo de sufrir un grave daño psicológico.

Momentos de vulnerabilidad

Los agentes suelen proceder a las detenciones cuando están en una fase que conlleva un estado de alerta y conciencia máximo, y en ocasiones, en dichas intervenciones los sospechosos están en lo que se denomina fase blanca (totalmente contraria a la que el agente de policía se encuentra), baja adrenalina y estrés. Si el agente no es cuidadoso en los momentos posteriores, puede pensar que el peligro ha pasado y relajarse, mientras el sospechoso sigue con la descarga de adrenalina, cada vez mayor motivada por su detención. Un ejemplo de estos hechos son las situaciones en las que los sospechosos se escapan una vez están engrilletados o en un traslado.

Falta de sueño

La falta de sueño es la mejor manera de que uno se predisponga a ser una baja por estrés. Está relacionado con el cáncer, depresión, obesidad, infartos... también con un menor rendimiento en el trabajo, con los tiempos de reacción, juicio, visión, procesamiento de la información, memoria a corto plazo, motivación, paciencia... El sueño es recuperable, duerme hasta tarde, siestas generosas...

Una persona privada de veinticuatro horas de sueño es el equivalente fisiológico y psicológico de estar legalmente ebrio.

Un soldado nunca desaprovecha una ocasión para dormir.

Debemos mencionar aquí, saliéndonos un poco del libro, la necesidad de tener en cuenta en los cuadrantes de la policía local, la aplicación de la directriz 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo. Partiendo de ella hay que llegar a cuadrantes que aseguren el descanso de los agentes.

Mencionar también las horas extraordinarias. El único beneficio que tienen las horas extraordinarias es el económico. Para el agente por lo que gana y para la administración por lo que ahorra en otra plaza de policía. Operativamente las horas extraordinarias, ya que suelen privar a los policías del descanso necesario para estar al 100% cuando la situación lo requiera.

La cafeína

Puede ser realmente útil para combatir temporalmente los efectos de la privación de sueño, pero solo si no se abusa. Toma cafeína solo dos o tres veces al día. Entonces cuando realmente la necesites para una operación que se extienda en el tiempo, te será útil.

Recreación de situaciones reales

El uso de paint bullets tipo Simunition en situaciones estresantes puede ser el mejor adiestramiento. La posibilidad de recibir dolor es una muy buena forma de inoculación del estrés.

Trabaja como entrena, entrena como trabajas. Entrena de la manera más real posible.

Memoria muscular y piloto automático

Una frase clave define esto, “lo que no se entrena no sale y lo que se entrena sale a veces”.

Un entrenamiento efectivo eleva la sensación de confianza. El entrenamiento realista elimina el factor sorpresa y reduce el estrés cuando los músculos van en piloto automático.

Cuando se interviene en situaciones de alto riesgo se hace lo que has practicado. Si aprendemos habilidades y las incorporamos como memoria muscular o respuestas de piloto automático es importante que se enseñen de una sola manera. Cuando las respuestas posibles aumentan el tiempo de reacción se incrementa.

Todo ensayado una y otra vez permite un buen rendimiento bajo estrés.

En referencia a esto, me gustaría hacer dar la importancia que se merece al posicionamiento de nuestros grilletes en el cinturón y a su forma de guardarlos.

Debemos saber cuando los sacamos en que posición van a salir exactamente sin mirarlos. En situaciones de estrés, quizás no podamos pensar en ello; si lo hemos entrenado montones de veces, sabiendo en qué posición los vamos a sacar exactamente es algo que tendremos a nuestro favor.

Simetría bilateral

El movimiento de ambos lados del cuerpo se realiza de manera simultánea. Esto se puede dar cuando en situaciones de estrés tu pulso se acelera. Hay que tenerlo en cuenta, en situaciones en las que tenemos el arma en la mano, agarramos fuertemente al sospechoso (por ejemplo) y la mano del arma puede agarrotarse de forma convulsiva dando lugar a una detonación no deseada.

El mantener el dedo fuera del gatillo puede prevenir esto, si bien, en ocasiones el agarrotamiento puede ser tan intenso que haga que se introduzca el dedo en el guardamontes.

Otro ejemplo que podemos analizar sobre esto, es el momento en el que algunos agentes, al decidir llevar a cabo una transición de defensa a pistola, se han encontrado portando en una mano la defensa y en otra la pistola, al apretar con fuerza la defensa, su otra mano ha apretado la el gatillo de la pistola, produciendo una detonación involuntaria.

Vasoconstricción

Lo que te ocurre en una fría mañana, cuando tus dedos están helados y no hacen lo que dices, eso mismo puede pasarte cuando tienes el pulso muy acelerado, puede perder habilidades motoras. Si tu corazón continúa acelerándose puede tener efectos catastróficos.

Inoculación contra el estrés

En el adiestramiento, los niveles de estrés deben aumentar de forma que las habilidades psicomotoras importantes comiencen a filtrarse al cerebro medio, para que este sepa lo que tiene que hacer llegado el momento.

Pérdida de visión

Cuando se incrementa el estrés es común perder la visión periférica y entrar en lo que se denomina visión túnel. También se da la pérdida de profundidad de visión, pareciendo que la amenaza está más cerca de lo que realmente está. Puede que se de la pérdida de la visión de cerca.

Cuando la gente se enfrenta a un ataque de cuchillo, en ocasiones retroceden, no por la regla de Tueller (denominada regla de los 21 pies), sino para ver más de la situación.

Con la subida del ritmo cardíaco también pierdes la visión de cerca, no verás las miras de tu pistola. Este es uno de los motivos por el que deberás aprender el tiro instintivo.

Algunos agentes en enfrentamientos armados no dispararon porque no podían apuntar, no veían sus miras. Si tienes posibilidad de acertar, confía en tu instinto y dispara.

Distorsiones sobre el combate

En una encuesta realizada a 141 agentes que entraron

85% exclusión auditiva

16% intensificación de sonidos 80% visión túnel

74% piloto automático

72% nitidez visual agudizada

65% percepción acelerada del tiempo 7% parálisis temporal

51% pérdida de memoria de partes del acontecimiento

47% pérdida de memoria de para algunas de sus acciones

26% pensamientos distractores invasivos

Exclusión auditiva

En el estudio mencionado anteriormente, ocho de cada diez agentes que experimentaron pérdida auditiva, sus disparos se volvieron silenciosos.

La mayoría manifestaban que sus disparos no se oían tanto como debieran, un pequeño número no los escucharon en absoluto.

El apagado de nuestros sentidos ocurre constantemente sin que nos demos cuenta. El cerebro lo hace porque de no hacerlo, esto nos abrumaría.

En situaciones de estrés extremo, el filtrado de nuestro sentido puede ser extremo, “apagando” todos los sentidos, salvo el que necesitamos, generalmente la vista.

También podemos hablar de una “visión túnel auditiva” hacia sonidos concretos. Podemos observar esto en el caso de las persecuciones policiales, donde el sonido de nuestras sirenas se pueden apagar bajo un estrés elevado.

Una respuesta que puede darse es que tus propios disparos no los escuches o los escuches aminorados (nuestro oído se cierra anticipadamente), pero el disparo de alguien cercano a ti te puede resultar ensordecedor. Esto le pasa de forma habitual a los cazadores.

En ocasiones de estrés extremo podemos no recordar haber oído nada.

La respuesta más frecuente es el no escuchar los disparos pero si todo lo de su alrededor.

La exclusión auditiva cuando eres alcanzado. Dicen “No oyes la que te alcanza”; el cuerpo recibe dos estímulos extremos y se queda con el más traumático y físico.

Sonidos intensificados

En situaciones de baja iluminación el cuerpo puede elegir cerrar la vista y encender el oído.

Es de destacar que a veces el guerrero es capaz de intensificar determinados sentidos y desplazarse de lo visual a lo auditivo y viceversa.

Exclusión sensorial, “no hay tiempo para el dolor”

En alguna ocasión todos lo hemos experimentado; en una pelea o practicando un deporte por ejemplo, finalizaste con algún arañazo o moratón sin darte cuenta como se ha producido; ese sentido se cerró en ese momento. Esta exclusión sensorial se puede dar incluso en situaciones extremas, apuñalamientos, tiros...

Sobrecarga sensorial

Utilizar un elemento para producir una sobrecarga sensorial, como una granada aturdidora (luz cegadora y ensordecedora).

Tenemos que tener en cuenta que algunas personas pueden estar inoculadas contra esto. Por ejemplo, si ya se han usado varias granadas aturdidoras, pueden dejar de hacer efecto por haber inoculado accidentalmente al sospechoso contra ello.

Cuando se usa un arma de fuego, esta produce ese “flashbang”, por el destello y el estruendo. Siendo un policía local, en teoría el delincuente disparará primero, con lo cual iniciarás el combate recibiendo el flashback. Una mentalidad apropiada y un adiestramiento realista que haya conseguido que desarrolles respuestas en piloto automático, ayudará a los agentes a superar este problema.

La teoría del Bigger Bang

El que ladra o ruge más fuerte, probablemente ganará la batalla.

El shock y el pavor causado por el sonido de las armas en la batalla resultará devastador para el enemigo. En ocasiones un disparo al aire, la apertura de la defensa extensible o el uso de una voz ruda y firme puede ser decisiva para que el adversario desista en su actitud.

Visión túnel

Ocho de cada diez agentes entrevistados experimentaron visión túnel en un tiroteo. Se describe como mirar a través de un rollo de papel higiénico.

La visión túnel la podemos aprovechar a nuestro favor en intervenciones, ya que también se da en el sospechoso. Su campo de visión puede que se centre en el agente que tenga frente a él, dejándonos margen para acercarnos e intervenir por los laterales.

Si te mueves rápido a su derecha o izquierda de un sospechoso cuando este ha entrado en la visión túnel, puedes esfumarse de su visión.

Piloto automático

Las acciones realizadas durante el combate por tres de cada cuatro agentes, se dan sin pensamientos conscientes, de forma automática.

Cuando enseñamos a los policías a realizar una determinada acción específica para la intervención, se puede conseguir que se llegue hacer sin el pensamiento consciente.

Hay que tener una especial precaución ya que todo lo que se aprenda de forma incorrecta se realizará de forma automática de forma incorrecta; lo que se denomina mala memoria muscular o cicatrices de adiestramiento.

Podemos ver dos ejemplos aplicados al entrenamiento:

En las prácticas de tiro deberíamos de olvidarnos del doble tap, acostumbrarnos a disparar hasta que el objetivo caiga.

Cuando practicamos sobre la detención de sospechosos debemos finalizar la detención. No debemos realizar el mismo ejercicio repetitivo levantando al compañero del suelo, por ejemplo, ya que lo que practicamos se convertirá en costumbre y de ahí pasará a realizarse de manera inconsciente.

Matar, ¿es difícil matar?

Muchos soldados han sido incapaces de disparar sus armas ante un enemigo expuesto a no ser que un mando estuviere presente y se lo ordenara.

El gran problema, en antaño era que se utilizaban dianas para practicar, las dianas no devuelven disparos, no son realistas.

Como antes hemos mencionado, a mayor grado de realismo en el entrenamiento, mayor será la transferencia de realidad.

Vamos hacer una leve mención a los videojuegos realistas y violentos. Estos inoculan la capacidad de matar en aquel que los usa. No quiere decir que todo el que los use vaya a ser un asesino, igual que no todo el que fuma va a tener cáncer, pero sí que llegado el momento, puede tener menor dificultad para hacerlo. Esto lo podemos tomar como algo positivo, si lo centramos en la idea de que los agentes usen simuladores de realidad virtual. El aspecto negativo es la gran cantidad de gente, en su mayoría jóvenes, que de forma inconsciente están siendo inoculados con la violencia extrema.

Diversos estudios han concretado que uno de los factores claves para superar la resistencia a matar es la distancia. Cuanto más lejos estemos del objetivo, menor es la resistencia psicológica a acabar con el.

Aquello que es más poderoso que la resistencia a matar “de cerca”, es la fobia humana universal a que te maten. Una agresión cercana en la que tu vida corre peligro, modifica tu comportamiento.

Dar órdenes concretas

En situaciones de estrés extremo, puede que no nos salgan las palabras, solo balbuceo. Por ello debemos de entrenar mientras damos órdenes, para incrementar la posibilidad de que, en la intervención real, nos salga. Entrenaremos hablando, serios y con una voz firme.

“Super visión”

Algunos de los agentes que han entrado en conflicto declaran haber tenido una claridad visual casi perfecta y el tiempo ralentizado, pudiendo entenderse esto como un mecanismo de supervivencia.

Un ejemplo de esto se da cuando circulamos en persecución, a alta velocidad, en ocasiones, en esos momentos podemos ver lo que pasa por nuestro lado a cámara lenta.

Parálisis temporal

Un pequeño porcentaje de agentes declara haber tenido una parálisis temporal durante un tiroteo (no hay que tener miedo a que te pase esto, con un buen entrenamiento no te sucederá).

Comportamiento repetitivo

Con mucho estrés podemos repetir el mismo comportamiento de forma impulsiva con el fin de obtener diferentes resultados. En ocasiones los tiradores pierden la cuenta de las veces que han disparado. Nos obsesionamos con una forma de hacer las cosas y no consideramos otra posibilidad.

Este hecho se puede ver claramente cuando un peligro, tipo incendio, se acerca a las personas y estas se centran en abrir una puerta que está bloqueada; no buscan otras alternativas, tienen un comportamiento repetitivo intentando abrir una y otra vez.

Distorsionamiento de memoria

En ocasiones de estrés podemos no recordar determinadas acciones que hemos realizado o por el contrario recordar cosas que no han sucedido (se denomina “mundos paralelos”).

Este distorsionamiento debería ser tenido en cuenta por jueces, letrados y fiscales, ya que de no ser así pueden pensar que los agentes están omitiendo información importante.

Adiestramiento realista

Hace años, se podía decir que la mayoría de agentes no lograrían tener éxito en sus primeros cinco enfrentamientos armados. Con los estudios que se han realizado y los medios que tenemos hoy en día; mediante un entrenamiento realista y bien estructurado, se pueden crear en los agentes las habilidades esenciales para sobrevivir en combate desde el primer momento.

El miedo

Tenemos cuatro clases de miedo:

- Aquellos que no temen a nada y hacen su trabajo. Son casos raros y en la mayoría de las ocasiones se da en situaciones que han surgido por sorpresa y terminado tan rápido, que no ha dado tiempo de sentir miedo.
- Aquellos que sienten miedo, pero nadie lo sabe, y hacen su trabajo.
- Aquellos que conocen el miedo y todo el mundo es consciente de ello, pero hacen su trabajo.
- Aquellos que conocen el miedo y todos lo saben porque no hacen su trabajo.

No todos los días estamos con el mismo ánimo y capacidad, normalmente las personas fluctúan entre los cuatro estados del miedo. No podemos centrarnos en si alguien tuvo un mal día concreto, le puede pasar a cualquiera.

Llega la hora de intervenir

Los agentes de policía, en teoría, cuando han decidido optar por ese trabajo, han asumido de que en algún momento de sus vidas tendrán que “entrar en combate”, ya sea un conflicto armado, “revolcarse” con alguien, persecuciones...

Hay dos tipos de actitudes ante la intervención de alto riesgo. Un grupo parece que realmente estaba esperando que llegara ese momento y un segundo grupo que en realidad no quiere hacerlo, pero, como se tiene que hacer, su actitud es la de “acabar cuanto antes”. Ambas conductas son válidas.

No podemos pensar que el primero de los grupos son unos pocos de locos, que están buscando cómo canalizar su agresividad. Más bien debemos pensar en unas personas que llevan toda la vida entrenando para ese momento y quieren poner en práctica todo lo aprendido.

No tiene cabida aquí para nosotros, aquel que no interviene cuando hay que hacerlo, aquel que espera al compañero que sabe que va a intervenir y deja el conflicto en manos de un tercero, aquel que “mira hacia otro lado”; en nuestra opinión esa persona no es digna de portar el uniforme...

Algunos agentes que se vieron inmersos en intervenciones de alto riesgo, expresan su deseo de volver a estar en peligro. Tal vez no sea la actitud políticamente correcta, pero el combate a algunos agentes les hace experimentar un placer difícilmente equiparable a otro. Si trasladamos este pensamiento a la guerra, podemos decir que en ella vivirás la experiencia más intensa que puedas vivir jamás, donde la mayoría de las preocupaciones de la vida corriente no existirán. De tal intensidad que, si estás preparado para ella, puede que quieras volver a experimentar ese sentimiento; si, por el contrario, no estás preparado, puede que deje en ti una huella psicológica difícilmente reparable.

Matar

Como policía, tu misión no es matar a nadie, es servir y proteger, para hacerlo, puedes que tengas que matar. Ante una amenaza mortal, tendrás que detenerla, la manera más efectiva de hacerlo consiste en que la amenaza muera. Eso es una cosa que debes aceptar como agente de policía.

Llegado el momento no puedes dudar, no puedes plantearte si te juzgarán por ello, si te expedientan, que dirán tus compañeros... todas estas cosas puedes plantearlas ahora que hay tiempo. Si llega el momento en que necesitas abatir a alguien, solo debes disparar una y otra vez hasta que la amenaza esté neutralizada. Trabajos hay más, vida solo tienes una.

Es bueno, pensar y plantearte qué harías ante un enfrentamiento armado. Cómo reaccionarías ante una persona que porta un arma determinada, cuándo empuñarás tu pistola, cuando usarás tu defensa extensible, cuándo sacarás el Taser, en qué momento trabajarás a manos vacías. Debes plantearte ahora, qué entiendes por proporcionalidad y cómo te ves de capacitado para usar un arma u otra, y en qué ocasión usarías una u otra, para, llegado el momento, tenerlo todo claro.

Aceptando la posibilidad de que quizás tengas que matar a alguien, serás más capaz de mantener el control y disuadir a tu rival. Este verá cuál será tu voluntad y determinación y estará más dispuesto a rendirse. Este tipo de reacciones las vemos en intervenciones más simples, en las que el delincuente se comporta de una manera u otra dependiendo de la actitud del agente que tenga frente a él.

Si dudas de cómo enfrentarte a alguien que te quiere arrebatar la vida, alguien que te ataca de forma despiadada, tenemos que decirte que, debes hacerlo de forma más

despiadada que él, recordando que en ese momento no estás intentando detener a un delincuente, estás intentando sobrevivir.

Qué sientes cuando en una lucha a vida o muerte con alguien, le arrebatas la vida. El terror a morir alimenta la violencia, finalizando con una sensación extraña de alivio.

¿Qué sentimos ante un apuñalamiento o disparo?

En ocasiones los que han sido apuñalados o alcanzados por un disparo no se dan cuenta. Los que sí se dan cuenta experimentan las respuestas normales del estrés: boca seca, palmas de las manos sudadas, frecuencia cardíaca disparada...

Dicen que el dolor más extremo se da cuando el acontecimiento produce la fractura de un hueso (no vas a morir por tener un hueso roto, puedes seguir en el combate).

Cuando te disparen o apuñalen sangrarás. Debes tener en cuenta que puedes perder aproximadamente un litro y medio de sangre y seguir luchando por tu vida. El dolor será temporal, deberás aguantar y no abandonar.

Sentimos miedo al disparar

La mayoría de la gente no entrenada, es incapaz de disparar a corta distancia a otra persona.

Dentro de los diferentes pruebas o escenarios de tiro que hemos ido observando nos ha llamado especialmente la atención es la siguiente:

- Ejercicio montado con Simunition.
- Se les indica a los agentes que hay una llamada de un compañero pidiendo auxilio y se han escuchado disparos.
- La escena que encuentran a la llegada es un agente en el suelo y un delincuente apuntándole con una pistola en la cabeza manifestando que lo va a matar. El delincuente se encuentra de espaldas a los actuantes
- La mayoría de los agentes que realizaron el ejercicio no dispararon inmediatamente al sospechoso; esperaron que disparase al agente que se encontraba en el suelo para abrir ellos fuego.
- Otros ni siquiera dispararon en ese momento, esperaron a que el delincuente se diese la vuelta con el arma.

Con esto que queremos decir, que hay que estar preparados para el momento. Pese a que estaban plenamente justificados para disparar, no lo hicieron.

La mayoría de personas que no quieren disparar, después de ser incentivados, y pasado un tiempo pueden efectuar un disparo. Ya sea porque están viendo tu vida en demasiado peligro, porque su instinto de supervivencia se lo está ordenando... Si bien, no disponen de ese tiempo para pensárselo, deben de tomar la decisión antes de empezar el combate, porque luego será demasiado tarde.

¿Por qué sentimos ese miedo a disparar? Porque siempre nos han enseñado que la agresión está mal, tomar una vida está prohibido y es inaceptable.

Un policía que no esté preparado para matar a alguien si fuera necesario, debería de buscar otro trabajo.

¿Cómo eligen los delincuentes sus víctimas?

La mayoría de los delincuentes afirman que seleccionan a sus víctimas por el lenguaje corporal: comportamiento pasivo, andar alicaído y carencia de alerta. Eligen a los menos capaces de protegerse. Cuando la posible víctima da signos de ofrecer gran resistencia, la dejan pasar.

Esto mismo pasa en muchos enfrentamientos de delincuentes con agentes de policía. Los delincuentes ven ese tipo de comportamientos en los policías y se crecen en el conflicto. La falta de determinación, las dudas, la pasividad, carencia de alerta... Son comportamientos que no se pueden tolerar en un agente de la autoridad.

Evolución de las armas ligeras básicas

Las armas ligeras de uso individual, no han sufrido un cambio significativo en años, frente a las armas para matar a distancia, que han ido y van evolucionando cada día. Hechos que podemos constatar, con la importancia que está cobrando el uso de drones en las guerras actuales.

En referencia a las armas ligeras y su mayor efectividad en la actualidad, no se trata de una mayor efectividad del arma en sí misma, se trata de una mayor efectividad de la persona que la usa, motivado por los avances en el adiestramiento sobre el uso de las mismas.

El ruido y el combate

El ruido es la única característica verdaderamente no letal que se teme, partiendo de la base que siempre llevaremos el arma de fuego con bala en recámara, el factor intimidatorio del ruido que se hace al montar el arma, no lo tenemos. En qué momento podemos utilizar ese factor ruido/temor, con la apertura de nuestra extensible o tonfa metálico; en ocasiones; esto puede ser un elemento disuasor.

Debriefing

El debriefing es una estrategia a nivel grupal, tras un acontecimiento altamente estresante o traumático, que permite prevenir secuelas psicológicas en el futuro.

En el deben de colaborar todos los profesionales implicados (en el caso de policías no debemos de olvidarnos de los agentes de sala de comunicaciones e inspección de guardia, que aunque no hayan estado presentes, podrán aportar algo que el resto no haya tenido en cuenta) y se debe realizar entre las 24/72 horas posteriores al suceso y debe estar dirigido por un profesional.

Con el debriefing se logra que los agentes expongan sus vivencias en común, en un entorno seguro y se brinden apoyo mutuo, creando un espacio de “ventilación emocional”.

Aquí se podría mencionar la frase “dolor compartido es igual a dolor dividido; alegría compartida es igual a alegría multiplicada”

Respiración táctica

La respiración táctica es una técnica fácil que puede ser empleada con en una situación estresante para aminorar tu ritmo cardiaco, reducir el temblor de tus manos, conseguir una voz más poderosa... llegando a la calma y el autocontrol. Cuando eres capaz de controlar tu respiración eres capaz de controlar todo tu sistema nervioso autónomo.

¿Cómo realizar las respiración táctica?

- Inspira por la nariz contando hasta cuatro introduciendo el aire en tu estómago.
- Aguanta el aire mientras vuelves a contar hasta cuatro.
- Exhala lentamente por los labios, expulsando el aire de tu estómago, mientras cuentas hasta cuatro.
- Aguanta sin aire contando hasta cuatro
- Repite el ejercicio las veces que sea necesario

El agente debe ensayar este ejercicio y adaptarlo a él; quizás le venga mejor contar hasta cinco, seis, tres...

5. APLICACIONES, CONCLUSIONES Y CONSEJOS BÁSICOS

5.1 Tu deber como agente de policía

Nos ha debido quedar claro que somos agentes de policía y que, como agentes que somos, nos debemos al resto de ciudadanos, debiendo protegerlos en todo momento y lugar, lo cual quiere decir que nos veremos envueltos en múltiples situaciones a lo largo de nuestra vida en las que tendremos que ir hacia el peligro, de donde todo el mundo huye, estando o no de servicio. En este momento nos gustaría aquí mencionar algo a lo que el propio lector deberá de darle respuesta. Si a lo largo de carrera como agente de la autoridad, te has visto envuelto en numerosas detenciones, has intervenido cuando estabas libre (ya sea porque te has encontrado con una emergencia, un delito, alguien que necesitaba ser auxiliado...) y miras a otros agentes que nunca les ha pasado nada de eso ¿qué te planteas? Porque realmente te estarás planteando: ¿merece la pena esto?; al final todos cobramos lo mismo y ellos no tienen problemas; ¿qué gano con esto? ¿podría yo ser como ellos y evitar juicios, intervenciones, visitas al médico...? No, no puedes, tú eres un guerrero, esos de los que hablas portan un disfraz de policía que no se merecen.

Dicho esto, una vez que has aceptado que vas a ser “un perro pastor”, en todo momento y lugar debes aceptar que siempre tienes que estar alerta. Debes controlar tu entorno

siempre y ser observador con lo que sucede a tu alrededor, manteniendo una tranquilidad y calma, pero estando siempre preparado por si tuvieras que actuar. Si actúas así serás capaz de percibir y adelantarte a situaciones que otros nunca las hubieran visto.

Ya sabes que tu corazón puede latir más rápido de lo que nunca te imaginaste, que tus pulsaciones se verán revolucionadas, puedes sudar, perder el control de tus esfínteres y tus manos pueden llegar a temblores desconcertantes. Puedes tener problemas de visión y auditivos o, por el contrario, que estos sentidos jueguen a tu favor. Una vez sabido esto, no tienes que desconcertarte si te pasa, porque ya sabes que te puede pasar. Recordemos que los agentes no son conscientes de las distorsiones que sufren pese a que el 89% de los agentes que han disparado han sufrido más de una distorsión.

¿Vas a intentar prepararte para estos acontecimientos? Los instintos, el cierre de sentidos, las emociones... todo ello puede ser superados y anulados mediante un buen adiestramiento. Si estás de acuerdo seguirás un buen adiestramiento y entrenarás para ser un buen agente. Buscarás sitios donde entrenar que se adapten lo más que puedas a tus necesidades reales:

El tiro instintivo con un buen instructor, que plantee unos ejercicios lo más realistas posibles, con siluetas que al ser alcanzadas en un número determinado de ocasiones caigan; trabajando con presión; en ambientes diversos y en situaciones heterogéneas.

Practicarás algún deporte de contacto o arte marcial que te lleve a la realidad que puedes encontrarte en la calle, que te meta estrés en el cuerpo y te haga ser resolutivo. Un agente que ha practicado algo de lo mencionado, cuando llegado el momento en la calle, recibe una agresión, no se sorprende, ha entrenado para ello y podrá reaccionar y no verá alterados sus sentidos. En nuestro caso recomendamos el jiu-jitsu, no solo porque la mayoría de las intervenciones en la detención de sospechosos, terminan en el suelo, y con este arte marcial, nos podemos manejar bien ahí. También porque en los cinco minutos que suele durar un combate, puedes notar la sensación de estrés, falta de aire, aceleración de pulsaciones... Si bien es cierto, que lo ideal es combinarlo con otro deporte donde se golpee, ya sea kick boxing, wingtsun, boxeo... para también saber reaccionar a los golpes. Cuanto más sufres en el entrenamiento menos sufrirás durante el combate.

En el entrenamiento nunca debemos finalizar un ejercicio porque “te hayan matado”, hay que inocular el instinto de supervivencia en los agentes, ya sea para seguir disparando, para buscar ayuda..., No debemos dejar que alguien se dé por vencido en un ejercicio, que entienda que está muerto, siempre hay que dejar una salida posible.

Hay gente que ha encajado múltiples balazos o puñaladas y ha sobrevivido a ello. Agentes a los que han disparado o apuñalado y se han repuesto para abatir la amenaza, para pedir apoyo o para realizar unos primeros auxilios básicos.

No podemos condicionar a los agentes a una vez que reciben la agresión detenerse, como si sus oportunidades hubiesen acabado. Debemos entender que somos policías y

que, por regla general, nos atacarán primero. Tenemos que inculcar en los policías esa capacidad para repeler la agresión pese a que nos haya alcanzado en un primer momento.

Por otro lado, el finalizar un entrenamiento con un fallo por parte del policía, puede crearle un “miedo condicionado”. Si vemos ese fallo, repetimos el ejercicio hasta que el alumno lo supere, de esta forma será consciente de sus puntos débiles y cómo superarlo.

Los agentes altamente entrenados, con mucha experiencia en combate, pueden experimentar tiempo a cámara lenta, aguda conciencia de las imágenes, sonidos y personas, silenciando disparos y sirenas... para alguien que esté leyendo este fragmento de manera aislada, podría entender que se han convertido en superhéroes.

Un buen agente de policía debe ser un buen guerrero y el buen guerrero lo es siempre, no solo en el conflicto o en la batalla. Este debe actuar conforme a unos principios y valores que debe desarrollar siempre en la vida y no solo cuando se ponga el uniforme. En todo momento debe estar alerta y preparado para intervenir y ser capaz de anticiparse a las situaciones, debe ser leal y evitar la agresión siempre que sea posible.

Cuando hablamos de lealtad no debemos confundirlo con ser leal a un uniforme y estar ciego con el mismo, ya que, por desgracia, dentro del cuerpo hay agentes que no se merecen la placa que portan. Contra esa lacra también hay que luchar, ya que son los culpables de la visión negativa, que en ocasiones los ciudadanos tienen de la policía local.

No podemos castigar a alguien por un mal día, tenemos que enorgullecernos de los días buenos. Lo que no es aceptable es no esforzarse y no adiestrarse

Como instructores debemos crear un ambiente de entreno en el que todo el mundo quiere ser adiestrado e inoculado. No debemos nunca faltarles el respeto a los alumnos ni hablar mal de ellos. Debemos ser un líder y actuar como tal.

5.2 Un buen instructor

Como instructores no debemos aplicar el concepto de igualdad, todo el mundo no es igual. No todo el mundo tiene la misma edad, no todo el mundo tiene la misma habilidad y no todo el mundo ha entrenado de forma habitual, ya sean artes marciales o tiro... debemos aplicar el concepto de inclusión y tratar a todos de forma individualizada, siendo conscientes de lo que le podemos exigir y hasta dónde pueden llegar, consiguiendo lo mejor de cada uno de ellos.

Cuando tengamos que reprender a alguien debemos hacerlo en privado, así no se sentirá humillado; la mayoría de las personas que fueron reprendidas en público desarrollaron sentimientos de desprecio hacia la persona que lo hizo. Los halagos, en público mejor; a todo el mundo le gusta que los demás sepan lo bien que hace las cosas y el esfuerzo que realiza.

Muchos agentes llevan lo último en equipamiento táctico, que ellos mismos se lo han comprado (no ha sido facilitado por sus Ayuntamientos), otros de dotación han recibido un gran equipamiento (su jefe apuesta por ello), si bien, no se trata de portar un buen

equipamiento, al final, se trata de una buena preparación mental y un buen adiestramiento.

5.3 Eres un perro pastor

Debemos recordar que los agentes de policía somos “perros pastores”, todo aquel que haya visto la película el Francotirador, sabrá a lo que nos referimos. La mayor parte de los ciudadanos son gente incapaz de hacer daño, que huye de la violencia y que sólo recurre a la misma en caso de grandes provocaciones, serían las ovejas. Por otro lado tenemos “los lobos”, se alimentan de ovejas sin compasión, personas que son capaces de cometer actos malvados, hacer daño a otras personas. Luego están los perros pastores, nosotros somos perros pastores, vivimos para proteger el rebaño y enfrentarnos a los lobos.

Si un policía no tiene la capacidad para ejercer la violencia, es una oveja con uniforme, debería de cambiar de trabajo.

Esto de las ovejas, lobos y perros pastores, es uno de los motivos por los cuales nuestro colectivo está “mal visto” en ocasiones. Por un lado “los lobos” nos odian, y por otro, las ovejas (los ciudadanos normales) viven en un estado de negación, quieren creer que el mal no existe en el mundo, es su única respuesta ante la posibilidad de violencia. Los “perros pastores” son una molestia para las ovejas, ya que son un recordatorio constante de que ahí afuera hay lobos. Las ovejas preferirían que no les pusieran multas, que no les dijeran dónde tienen que ir, que no estuviéramos preparados con nuestros chalecos y armas, que fuéramos unas ovejas más. Todo ello hasta que aparece el lobo y todo el rebaño se esconde tras el policía. Es triste, pero hay que afirmar que mientras la oveja no siempre se preocupa por el perro pastor, este siempre se preocupa por la oveja.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de las personas que entran en combate cuerpo a cuerpo están aterrorizados. Casi todas las especies se resisten a matar a uno de los suyos y eso es un factor muy a tener en cuenta en el combate entre humanos.

A lo largo de la historia, la mayoría de las matanzas se dan tras la batalla, en persecución. Parece que es más fácil disparar o apuñalar sin mirar a los ojos, persiguiendo como si fueran presas.

5.4 Pautas básicas

Como hemos analizado el entrenamiento repetitivo, realista y bien estructurado, da lugar a que puedas reaccionar de manera automática en situaciones de estrés. Vamos a examinar algunos elementos básicos de intervención policial y su uso, así como algunas reglas básicas de intervención:

- Grilletes. Nos ponemos en la situación, entrenamos engrilletamientos; debemos saber siempre cómo van a salir nuestros grilletes de su funda cuando los necesitemos sin mirarlos. En nuestro caso nos gusta que salgan con los “dos cuernos hacia fuera”, así somos conscientes de que el engrilletamiento básico lo tendremos que hacer

arrastrando del grillete hacia nosotros y que al practicar engrilletamiento en pared será más difícil que el grillete golpee la misma y no cierre.

- Defensa extensible. Debéis analizar cada uno de vosotros ahora mismo (antes de que la necesitéis) en qué momento la usareis. Tened en cuenta que, para usar una defensa, golpear con ella y que sea efectiva, tendréis que usarla con contundencia, asumiendo que podréis romper algún hueso; aquí ya os podéis plantear en qué momento entendéis que es proporcional. Por otro lado, si la vais a usar para reducir a alguien, tenéis que analizar qué nivel de destreza tenéis con ella, si os ayudará o será más bien un estorbo porque trabajáis mejor a mano vacía. Una vez solventadas estas dudas ¿en qué lado del cinturón la lleváis? para nuestro gusto, en el lado izquierdo, orientada diagonalmente hacia nuestro hombro derecho. El motivo de esto es porque en nuestros entrenamientos insistimos mucho en los desplazamientos y esta ubicación te posibilita una apertura rápida junto con un desplazamiento diagonal. Es lo que hemos practicado una y otra vez para cuando entremos en combate. Si estimáis que a vosotros os viene mejor en otra ubicación; con tal de que lo entrenéis así y seáis conscientes de que, llegado el momento, debéis partir de ahí, pues está bien.
- Procedimiento de seguridad en V. Al intervenir y acercarnos a un sospechoso o vehículo nos acercaremos haciendo uso de este procedimiento, cada agente por un lado con la precaución de no interferir en la posible línea de tiro de nuestro binomio.
- Regla de tueller. Establece que una persona con un arma blanca puede recorrer aproximadamente 21 pies, 6,4 metros, en el tiempo que un agente instruido desenfunda su arma y realiza un disparo eficaz. Teniendo en cuenta esto, y que la mayoría de los agentes no realizan las prácticas de tiro necesarias para estar bien instruidos, aconsejamos tratar la amenaza con arma blanca desde largas distancias y parapetándonos tras algún objeto.
- La visión túnel del sospechoso. Si tenemos que reducir a alguien, dejemos que se centre y se ofusque con otro compañero, optando por el factor sorpresa, acercándonos por el lado o por detrás por si hubiere entrado en esta distorsión auditiva.
- Donde va la cabeza va todo. En las reducciones, olvidémonos de las luxaciones de muñeca y demás parafernalia. Si tenemos controlada la cabeza, controlaremos el resto del cuerpo. A menos que seas un artista marcial o estés altamente entrenado, de otra manera tendrás problemas.
- Juicios, si sabemos que con determinadas distorsiones los soldados y agentes entrenados pueden afirmar que ocurrió algo que no ocurrió, podría un ciudadano de a pie o un sospechoso afirmar haber visto algo que en realidad no ha sucedido.

6. CONCLUSIONES

El trabajo de la policía local, exige una preparación integral que va mucho más allá del conocimiento técnico o normativo. A lo largo de esta publicación hemos mostrado que las intervenciones de alto estrés generan una serie de reacciones fisiológicas y

psicológicas que pueden afectar de manera decisiva a la actuación y rendimiento del agente.

Las distorsiones que se mencionan a lo largo de la publicación, como la visión túnel, la exclusión auditiva, la pérdida de habilidades motoras finas, las alteraciones de la memoria.... son respuestas normales del organismo humano ante situaciones de peligro. No deben ser interpretadas como defectos individuales, sino como hechos previsibles que deben ser conocidos, entrenados y tenidos en cuenta por los agentes.

No solo los policías, deben tener en cuenta lo mencionado para actuar. Jueces, fiscales y letrados deben ser conscientes de todo esto, desde las distorsiones, hasta la necesidad de entrenamiento para afrontar las intervenciones. Tienen que ser conscientes de que los agentes no tienen superpoderes y de lo que pueden afrontar durante una situación de estrés. En ocasiones les presentan videograbaciones, pero en éstas no escucha sonido amortiguado, no se captura la visión túnel, ni se ve el efecto piloto automático, ni las distorsiones de memoria o la perseveración.

Tras tener conocimiento los agentes de las distorsiones que se pueden dar en sus actuaciones, prepararse frente a las mismas y realizar un buen entrenamiento realista, repetitivo y persistente, estos podrán afrontar el trabajo diario y las intervenciones más complejas con menor dificultad, gracias a unas respuestas automáticas eficaces. Repetimos “lo que no se entrena, no sale y lo que se entrena, sale a veces”; “si lo entrenas de forma incorrecta, lo realizarás de forma incorrecta cuando necesites de ello”.

La preparación mental tiene un papel fundamental. Los agentes deberán asumir cuál es su trabajo, y la posibilidad de enfrentarse a situaciones altamente estresantes, incluyendo aquellas en las que su vida o la de terceras personas estén en peligro. Una vez que se acepta y se es consciente de esto, la respuesta cuando se encuentran en dicha situación mejorará.

Sobre el estrés, cabe también hablar sobre la recuperación posterior. El descanso adecuado, el control de la respiración, el entrenamiento bajo presión y la realización de procesos como el debriefing son herramientas clave para preservar la salud psicológica del agente y garantizar su operatividad a largo plazo.

En referencia al uso proporcional de la fuerza. La toma de decisiones en situaciones de alto estrés no debe improvisarse; tiene que haber sido reflexionada, analizada y entrenada previamente, permitiendo al agente actuar con seguridad jurídica y eficacia operativa una vez se vea inmerso en una intervención.

En definitiva, debemos de dejar constancia que un buen agente de policía no es aquel que nunca siente miedo o nunca tiene dudas, sino que es aquel que, a pesar de encontrarse dichas adversidades, es capaz de prepararse física y mentalmente frente a ellas, para poder actuar con eficacia, control y determinación cuando la situación lo requiere.

7. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

Dave Grossman & Loren W. Christensen (2014), Sobre el Combate, la psicología del conflicto letal en la guerra y en la paz

Sun Tzu (500 a.c.) El arte de la guerra

Juan Pablo de Anca Cuesta (2023) El arte de la guerra para policías

Sifu Mikel Montero (2023) ¿Cómo puedes defenderte de un cuchillo si no sabes manejarlo?

Dave Grossman (2019) Matar, el coste psicológico de aprender a matar en la guerra y en la sociedad

www.psicologiymente.com

ESTRÉS POLICIAL Y SÍNDROME DEL QUEMADO



AUTOR/ES: FRANCISCO JAVIER RAMOS RUEDA

ESTRÉS POLICIAL Y EL SÍNDROME DEL QUEMADO**Autor: Francisco Javier Ramos Rueda****ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN
2. METODOLOGÍA Y ENFOQUE DEL ESTUDIO
3. CONCEPTO DE ESTRÉS POLICIAL
4. FACTORES ESTRESORES ESPECÍFICOS EN LA POLICÍA LOCAL
5. SÍNDROME DEL QUEMADO (BURNOUT)
6. INDICADORES PSICOLÓGICOS, FÍSICOS Y CONDUCTUALES
7. CONSECUENCIAS OPERATIVAS EN EL SERVICIO POLICIAL
8. ANÁLISIS LEGISLATIVO Y MARCO NORMATIVO APLICABLE (PRL, EBEP, RIESGOS PSICOSOCIALES)
9. PREVENCIÓN Y DETECCIÓN TEMPRANA
10. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y SOLUCIONES PRÁCTICAS
11. CONCLUSIONES
12. BIBLIOGRAFÍA
13. EPÍLOGO

1. INTRODUCCIÓN

El trabajo policial, especialmente en el ámbito municipal, se desarrolla bajo condiciones en las que el riesgo físico y emocional está presente de forma constante. La Policía Local actúa en primera línea de respuesta ante conflictos, emergencias sanitarias, accidentes, violencia interpersonal, alteraciones del orden público y situaciones límite donde la percepción de peligro es real e inmediata. Estas circunstancias sitúan al agente frente a una carga psicológica intensa que, mantenida en el tiempo sin una adecuada gestión, puede derivar en un cuadro de estrés crónico y, en fases más avanzadas, en el denominado síndrome del quemado o burnout, una patología caracterizada por agotamiento extremo, pérdida de motivación y deterioro funcional.

Lejos de ser una cuestión menor, los riesgos psicosociales constituyen actualmente una de las principales causas de incapacidad temporal y abandono de la profesión en las fuerzas de seguridad. Diversos estudios en España y otros países europeos sitúan a los cuerpos policiales entre los colectivos con mayor tasa de afectación emocional asociada al desempeño profesional, junto a sanitarios, bomberos y trabajadores penitenciarios. La presión social, el escrutinio público, la agresividad creciente en las intervenciones, el

impacto mediático y la carga burocrática añadida suponen un terreno fértil para el desgaste psicológico del agente.

En el ámbito policial, hablar de salud mental operativa no es una cuestión personal sino estrictamente profesional: un agente sometido a agotamiento emocional presenta mayor probabilidad de fallos tácticos, menor capacidad de atención, anticipación y reacción, aumento del conflicto interpersonal, reducción de habilidades comunicativas y mayor predisposición a accidentes laborales y toma de decisiones incorrectas. Por ello, abordar el estrés y el burnout desde una perspectiva científica y policial resulta esencial para garantizar la eficacia del servicio público y la seguridad ciudadana.

Esta publicación pretende ofrecer un análisis riguroso y divulgativo sobre el fenómeno del estrés policial y del síndrome del quemado, contextualizado en el marco operativo y normativo español, con especial referencia a la Policía Local y a la prevención de

riesgos laborales en el sector público. A su vez, aporta estrategias prácticas para la detección temprana y la intervención preventiva en jefaturas, con el objetivo de promover un modelo policial sostenible, profesional y saludable.

2. METODOLOGÍA Y ENFOQUE DEL ESTUDIO

El presente trabajo combina:

- Revisión científica de estudios nacionales e internacionales en psicología policial;
- Análisis legislativo aplicable (normas de prevención de riesgos laborales, EBEP y normativa autonómica);
- Observación práctica y experiencia profesional en cuerpos policiales;
- Perspectiva operativa y preventiva.

Este enfoque mixto permite construir un documento útil tanto para agentes en activo como para mandos y responsables de prevención

3. CONCEPTO DE ESTRÉS POLICIAL

El concepto de estrés ha sido ampliamente estudiado en psicología y ciencias de la salud desde mediados del siglo XX. Sin embargo, cuando se traslada al ámbito policial adquiere una dimensión específica y claramente diferenciada de otras profesiones. La Real Academia Española define el estrés como un “estado de tensión física y emocional que surge como resultado de demandas que superan los recursos o capacidades del individuo”. Aplicado a la función policial, el estrés se manifiesta como una respuesta adaptativa frente a situaciones percibidas como amenazantes, impredecibles o altamente exigentes, tanto a nivel físico como psicológico, social y ético.

En términos biológicos, el estrés es una reacción natural del organismo destinada a preparar al sujeto ante un peligro real o potencial. El cuerpo activa el sistema nervioso simpático, incrementando la frecuencia cardíaca, la tensión muscular y liberando hormonas como la adrenalina y el cortisol. Este proceso, conocido como respuesta de

lucha o huida, resulta imprescindible para la supervivencia y en el ámbito policial constituye una herramienta útil para la reacción rápida, la toma de decisiones y la intervención eficaz ante agresiones o emergencias. En una intervención armada, en un accidente con múltiples víctimas o en una pelea violenta, estos mecanismos facilitan la respuesta inmediata.

El problema emerge cuando dicha activación fisiológica se mantiene de forma continua y prolongada en el tiempo, sin espacios adecuados de recuperación. En ese caso se produce lo que la literatura identifica como estrés crónico, el cual deja de ser adaptativo y pasa a convertirse en un factor de deterioro psicológico, emocional y físico. La exposición prolongada a situaciones de riesgo, la imprevisibilidad de los turnos, la carga burocrática y las tensiones internas dentro de la propia institución generan un círculo de desgaste que termina afectando directamente a la salud del agente y al rendimiento operativo.

El estrés policial, por tanto, no puede entenderse únicamente como el resultado de incidentes críticos –como una agresión grave, una intervención con arma de fuego o el fallecimiento de una víctima–, sino como la acumulación constante de múltiples factores cotidianos que, sumados, erosionan progresivamente la capacidad emocional y cognitiva del agente. La mayoría de los policías no “estallan” por un único suceso traumático, sino por la combinación de pequeñas tensiones mantenidas durante años sin procesos adecuados de gestión, acompañamiento psicológico o descanso.

También resulta importante diferenciar entre el estrés operativo (relacionado directamente con intervenciones policiales y riesgos reales) y el estrés organizacional, derivado de factores internos como mandos disfuncionales, rutinas burocráticas frustrantes, falta de reconocimiento profesional, carencia de recursos, conflictos entre compañeros o decisiones arbitrarias dentro de la estructura de mando. Diversos estudios señalan que el estrés organizacional es incluso más dañino y frecuente que el estrés operativo, ya que es constante, impredecible y difícil de controlar. Mientras que un operativo crítico puede durar unos minutos, un ambiente organizacional tóxico puede prolongarse durante años.

La profesión policial exige una compleja combinación de roles: negociador, mediador, asistente social, primer interviniente sanitario, asesor legal y, en situaciones límite, garante mediante el uso legítimo de la fuerza. Esta multiplicidad de funciones, junto con la sobreexposición emocional a la violencia, el sufrimiento y la injusticia, sitúa al agente en una posición de desgaste permanente. A ello se suma el fenómeno del hipercontrol social, pues la actuación policial se encuentra sometida a escrutinio continuo por ciudadanos, medios de comunicación y redes sociales, lo que incrementa el miedo al error, la presión ética y la responsabilidad penal.

Por ello, el estrés policial no es una debilidad, ni una falta de capacidad profesional ni una cuestión personal: es una realidad inherente a la función policial moderna.

Ignorarla supone poner en riesgo tanto la salud del agente como la calidad del servicio público y la seguridad ciudadana. En este contexto, la identificación temprana y el

desarrollo de estrategias preventivas constituyen una obligación institucional y legal, especialmente en el marco de la Prevención de Riesgos Laborales y del Estatuto Básico del Empleado Público, que reconocen la protección frente a los riesgos psicosociales como un derecho laboral fundamental.

4. FACTORES ESTRESORES ESPECÍFICOS EN LA POLICÍA LOCAL

Los agentes de Policía Local se enfrentan a una realidad laboral compleja y altamente demandante, marcada por una combinación simultánea de factores externos — relacionados con las intervenciones y el servicio a la ciudadanía— y factores internos— derivados de la propia organización policial—. La interacción de ambos genera una carga de tensión psicológica constante, que constituye el núcleo del estrés específico de esta profesión.

4.1. Factores Operativos o Externos

Son aquellos vinculados directamente a la naturaleza del servicio policial:

a) Exposición a situaciones de riesgo y violencia

La intervención en conflictos entre particulares, peleas, agresiones sexuales, violencia de género o intervenciones con personas armadas constituye una fuente continua de alerta fisiológica. El agente puede ser víctima de agresiones físicas o verbales, de amenazas de muerte, insultos y humillaciones públicas. La violencia, aunque sea habitual, nunca es emocionalmente neutra.

b) Gestión de emergencias y tragedias humanas

Los policías son testigos frecuentes de fallecimientos, suicidios, accidentes de tráfico con víctimas graves, muertes de menores, incendios y situaciones traumáticas para terceros. La acumulación de imágenes y experiencias dolorosas deja una huella emocional profunda que puede desembocar en estrés postraumático, insensibilización afectiva o agotamiento empático.

c) Toma de decisiones críticas en segundos

Una decisión errónea puede suponer la muerte de un ciudadano, de un compañero o del propio agente, o consecuencias judiciales de enorme gravedad. La presión por acertar bajo incertidumbre es una de las principales fuentes de estrés operativo.

d) Turnicidad, nocturnidad y privación del descanso

Los turnos rotativos alteran los ritmos circadianos, dificultan el descanso y perjudican la vida familiar. El cuerpo humano está diseñado para descansar por la noche; trabajar en horario nocturno provoca fatiga crónica, irritabilidad, menor rendimiento cognitivo y mayor riesgo de errores y accidentes.

e) Exposición pública permanente

El policía trabaja bajo observación constante: cámaras, móviles, redes sociales y medios de comunicación analizan cada intervención sin conocimiento técnico. El miedo al señalamiento público o judicial convierte cada actuación en un riesgo reputacional.

4.2. Factores Organizacionales o Internos

Son aquellos derivados del funcionamiento interno de la institución y, según numerosos estudios, resultan incluso más dañinos que los operativos.

a) Falta de apoyo y reconocimiento institucional

La ausencia de respaldo de los mandos ante situaciones complicadas, la desconfianza, las órdenes contradictorias o el abandono organizativo generan frustración y desmotivación. La sensación de ser valorado solo como recurso y no como persona es uno de los factores más destructivos.

b) Clima laboral conflictivo

Las policías locales, al ser organizaciones jerarquizadas, pueden derivar en ambientes de poder enfermizo, favoritismos, castigos encubiertos o rivalidades internas. El acoso laboral o “mobbing policial” es una realidad documentada en numerosos cuerpos.

c) Sobrecarga burocrática

El agente pasa cada vez más tiempo redactando informes, diligencias, actas y trámites judiciales, lo que reduce su labor operativa y genera sensación de inutilidad y desgaste.

d) Déficit de recursos humanos y materiales

Plantillas insuficientes, vehículos deteriorados, falta de chalecos personales o falta de formación adecuada incrementan la sensación de riesgo y abandono institucional.

e) Falta de conciliación laboral y familiar

La exposición diaria a problemas sociales y familiares ajenos, sumada a la imposibilidad de gestionar adecuadamente la propia vida personal, incrementa la tensión y deteriora relaciones afectivas.

4.3. Factores Sociales

La percepción social hacia la policía ha evolucionado en las últimas décadas hasta situar al agente en una posición especialmente vulnerable.

a) Desprestigio público y criminalización sistemática

Campañas de desprestigio, manipulación mediática y narrativa anti-policial afectan seriamente a la identidad profesional y al sentimiento de pertenencia.

b) Exigencia social desproporcionada

Se espera que el policía sea perfecto: firme pero empático, rápido pero prudente, fuerte pero sensible, infalible bajo amenaza y siempre grabado con cámaras.

c) Inseguridad jurídica

La posibilidad real de imputaciones penales por decisiones operativas aumenta el miedo al error y el estrés anticipatorio.

4.4. La suma de los factores

En muchas profesiones uno o dos factores de riesgo pueden ser críticos. En la policía, todos actúan simultáneamente, y durante años. Esta combinación convierte a la profesión en un entorno especialmente propicio para la aparición del síndrome del quemado o burnout, que será analizado a continuación.

5. SÍNDROME DEL QUEMADO (BURNOUT) EN LA POLICÍA LOCAL

Definición, fases y manifestaciones clínicas

El síndrome del quemado, más conocido internacionalmente como Burnout, es una condición psicológica resultante de la exposición prolongada a situaciones de estrés laboral crónico que no han sido adecuadamente gestionadas ni afrontadas. Fue descrito por primera vez en los años 70 por el psicólogo Herbert Freudenberger y posteriormente desarrollado por Christina Maslach, quien lo definió como una respuesta emocional negativa ante el estrés laboral continuo caracterizada por agotamiento emocional, despersonalización y reducción del rendimiento personal.

En el ámbito policial, el burnout se manifiesta con especial intensidad debido a la naturaleza crítica y emocionalmente intensa del trabajo, junto con factores organizacionales estructurales que dificultan la recuperación psicológica. Este síndrome no aparece de forma súbita, sino como resultado del desgaste continuado, acumulado día tras día y año tras año, hasta que el agente se siente emocionalmente vacío y profesionalmente desconectado.

El burnout es la fase final del estrés policial crónico, cuando el individuo ya no dispone de recursos internos ni externos para compensar la sobrecarga. Constituye una forma severa de deterioro psicológico que afecta no solo al ámbito profesional, sino también al personal, familiar y social.

5.1. Elementos centrales del Burnout

Según el modelo de Maslach, el síndrome del quemado se compone de tres dimensiones principales:

a) Agotamiento emocional

Es la sensación de no poder dar más de sí mismo. El policía experimenta fatiga persistente, falta de energía y sentimiento de saturación emocional. Cualquier intervención, incluso las más rutinarias, se percibe como un esfuerzo insuperable.

b) Despersonalización o deshumanización

Surge como un mecanismo de defensa para evitar el sufrimiento emocional. El agente empieza a tratar a los ciudadanos con frialdad, ironía o indiferencia, desconectándose

de la empatía profesional. Aparecen actitudes cínicas, respuestas cortantes y pérdida de sensibilidad ante el dolor ajeno.

c) Reducción de la realización personal

El policía siente que su trabajo no tiene sentido, percibe falta de utilidad social y experimenta fracaso profesional. Se pierde la motivación, el orgullo corporativo y la satisfacción durante el servicio.

Estas tres dimensiones interaccionan entre sí, creando un círculo vicioso que puede derivar en abandono de la profesión, explosiones emocionales, depresiones, conductas de riesgo y un incremento potencial de bajas psicológicas, muy frecuente en los cuerpos policiales.

5.2. Fases de evolución del Burnout

La evolución del síndrome suele seguir varias etapas progresivas:

1) Entusiasmo idealista o fase vocacional

El agente recién incorporado muestra motivación, compromiso y dedicación. La vocación está en su punto más alto.

2) Estancamiento

El policía empieza a percibir la realidad del servicio: burocracia, conflictos internos, presión social y falta de reconocimiento. Aparecen las primeras frustraciones.

3) Frustración

La motivación inicial disminuye drásticamente. El agente siente que su esfuerzo no es útil y que la organización no responde a sus necesidades. Surgen trastornos del sueño, irritabilidad y problemas de concentración.

4) Apatía y desconexión emocional

Para protegerse del sufrimiento psicológico, se produce un bloqueo emocional. El policía cumple con lo justo, evita implicarse y pierde la capacidad de sentir.

5) Burnout

Quiebre emocional severo. Agotamiento extremo, ansiedad, absentismo, crisis de identidad profesional, aislamiento y, en casos graves, ideación suicida.

5.3. Manifestaciones y síntomas del síndrome del quemado Síntomas psicológicos

- Ansiedad permanente
- Irritabilidad y explosiones de ira
- Sentimientos persistentes de fracaso o culpa
- Desmotivación crónica y negativismo

- Pérdida del interés por la profesión y por la vida personal
- Aislamiento social y emocional Síntomas físicos
- Fatiga constante y agotamiento extremo
- Cefaleas y problemas musculares
- Insomnio o alteraciones del sueño
- Problemas gastrointestinales
- Hipertensión y arritmias
- Mayor vulnerabilidad a enfermedades Síntomas conductuales
- Absentismo laboral y aumento de bajas médicas
- Consumo abusivo de alcohol, fármacos o drogas
- Conflictos con compañeros, mandos y ciudadanos
- Uso excesivo de fuerza o respuestas desproporcionadas
- Reducción drástica de la productividad y eficacia operativa

5.4. Riesgo institucional y operativo del Burnout Desde la perspectiva policial, un agente quemado:

- Reduce su capacidad de análisis y reacción táctica
- Presenta mayor probabilidad de cometer errores peligrosos
- Incrementa la conflictividad interna
- Agrava la inseguridad jurídica del cuerpo
- Deteriora la percepción social de la institución

Por tanto, el burnout no es solo un problema individual, sino un riesgo operativo y organizacional que compromete directamente la seguridad ciudadana y la imagen corporativa.

6. INDICADORES PSICOLÓGICOS, FÍSICOS Y CONDUCTUALES PARA LA DETECCIÓN TEMPRANA

La identificación precoz de los síntomas del estrés crónico y del síndrome de burnout es fundamental para evitar que el deterioro emocional y profesional del agente avance hacia fases de mayor gravedad. La prevención eficaz comienza con la capacidad de reconocer las señales de alarma tanto en uno mismo como en los compañeros, mandos y responsables de unidades. En el entorno policial, donde la cultura tradicional ha promovido la fortaleza extrema, la resistencia al dolor y la negación de la vulnerabilidad emocional, resulta especialmente difícil admitir la existencia de desgaste psicológico.

Este silencio colectivo constituye uno de los factores que más favorecen el agravamiento del trastorno.

La detección temprana requiere una mirada multidimensional que observe cambios en tres áreas principales: psicológica, física y conductual. La aparición progresiva de varios de estos indicadores simultáneos constituye una señal clara de alerta que demanda intervención profesional y organizacional.

6.1. Indicadores Psicológicos

Los síntomas psicológicos suelen ser los primeros en manifestarse, aunque frecuentemente son minimizados por el propio agente y por el entorno profesional.

Señales tempranas:

- Dificultad para concentrarse y mantener la atención durante las intervenciones.
- Sensación persistente de tensión interna o nerviosismo injustificado.
- Cansancio mental incluso después de periodos de descanso.
- Irritabilidad constante ante problemas menores.
- Pérdida de interés por actividades laborales previamente satisfactorias.
- Bloqueos emocionales ante situaciones que antes se gestionaban con normalidad.
- Pérdida de la capacidad de empatizar con los ciudadanos o compañeros.

Señales avanzadas:

- Episodios de ansiedad intensa, ataques de pánico o sensación de colapso emocional.
- Sentimientos de inutilidad, fracaso o vacío profesional.
- Negativismo extremo, crítica destructiva y desesperanza prolongada.
- Ideación suicida o pensamientos recurrentes de abandono de la profesión y de la vida personal.
- Sensación permanente de amenaza incluso fuera del servicio.

6.2. Indicadores Físicos

El cuerpo es un termómetro preciso de la sobrecarga emocional no resuelta. Los síntomas fisiológicos se manifiestan con claridad y suelen estar relacionados con el exceso de cortisol y adrenalina mantenidos en el tiempo.

Señales frecuentes:

- Dolor muscular generalizado, especialmente en cuello, espalda y mandíbula.
- Cefaleas tensionales recurrentes.

- Taquicardias, hipertensión arterial o arritmias.
- Trastornos del sueño: dificultad para dormir, despertares nocturnos, sueño no reparador.
- Fatiga constante y sensación de agotamiento físico extremo.
- Trastornos gastrointestinales (náuseas, diarreas, gastritis, reflujo).
- Mayor incidencia de infecciones debido al debilitamiento del sistema inmune.

Muchos de estos síntomas son malinterpretados como signos normales de la edad o de la exigencia del trabajo, lo que retrasa significativamente su tratamiento.

6.3. Indicadores Conductuales

Constituyen la dimensión más observable para los compañeros y mandos y suelen ser los que más afectan a la dinámica operativa.

Cambios conductuales tempranos:

- Aislamiento social dentro y fuera de la jefatura.
- Disminución del rendimiento en patrullas, informes y toma de decisiones.
- Respuestas desproporcionadas ante órdenes rutinarias.
- Pérdida de iniciativa, pasividad excesiva o evitación de intervenciones complejas.
- Relaciones tensas con la ciudadanía y el equipo.

Cambios conductuales avanzados:

- Absentismo laboral recurrente o prolongado.
- Conductas impulsivas o agresivas.
- Conflictos disciplinarios y expedientes internos.
- Aumento del consumo de alcohol, ansiolíticos u otras sustancias.
- Descuido de la imagen personal y de la forma física.
- Falta de autocontrol en intervenciones operativas críticas.

6.4. Indicadores Institucionales

Además de los individuales, existen indicadores colectivos que permiten detectar el problema a nivel organizacional:

- Incremento significativo de bajas médicas por ansiedad, depresión o dolores musculares inespecíficos.
- Alta rotación de personal o solicitud de traslados.
- Aumento de conflictos disciplinarios y sanciones internas.

- Quejas ciudadanas por trato inadecuado.
- Grupos de trabajo fragmentados o enfrentados.
- Percepción generalizada de desmotivación y falta de liderazgo.

Un cuerpo policial con estos síntomas está iniciando un proceso de deterioro estructural que debe abordarse desde la gestión profesional de recursos humanos y prevención de riesgos laborales.

6.5. Importancia Operativa de la Detección Temprana

La identificación precoz no solo protege la salud del agente, sino que garantiza:

- Intervenciones más seguras y eficaces.
- Reducción del riesgo jurídico y disciplinario.
- Mejora de la convivencia interna.
- Incremento de la calidad del servicio público.
- Prevención de episodios graves y suicidios policiales.

Reconocer la vulnerabilidad emocional no es un signo de debilidad, sino un acto de responsabilidad profesional. Las policías modernas incorporan la salud mental como una herramienta táctica, del mismo modo que lo hacen con chalecos antibalas, munición o formación en defensa personal.

7. CONSECUENCIAS OPERATIVAS EN EL SERVICIO POLICIAL

El estrés crónico y el síndrome del quemado no son únicamente un problema de salud individual; representan una amenaza directa para el funcionamiento operativo, la seguridad de los agentes y la calidad del servicio público prestado a la ciudadanía. La Policía Local, como servicio esencial, debe mantener altos niveles de atención, precisión y coordinación. Cuando un agente está emocionalmente agotado o psicológicamente desbordado, su capacidad para actuar con eficacia se ve gravemente comprometida.

Las consecuencias operativas pueden afectar a diferentes áreas clave: toma de decisiones, comunicación, seguridad, cohesión de equipo, imagen pública e incluso el marco jurídico de la actuación policial.

7.1. Deterioro de la toma de decisiones tácticas

El estrés crónico reduce la capacidad de analizar situaciones complejas y valorar alternativas de forma equilibrada. El agente quemado puede:

- Tomar decisiones impulsivas y precipitadas.
- Bloquearse y no actuar por miedo al error.
- Actuar de forma automática sin evaluar riesgos.
- Perder capacidad de anticipación y de gestión situacional.

En la práctica operativa, una toma de decisiones defectuosa puede derivar en accidentes laborales, lesiones, uso inadecuado de la fuerza e incluso situaciones potencialmente letales.

7.2. Aumento del riesgo en intervenciones policiales

Un agente emocionalmente agotado responde peor ante amenazas reales, lo que incrementa la probabilidad de:

- Fallos tácticos en intervenciones armadas o violentas.
- Reacciones desproporcionadas ante estímulos menores.
- Falta de atención a los protocolos de seguridad.
- Distracciones críticas durante persecuciones o controles.

La seguridad personal y la de los compañeros depende directamente del estado físico y psicológico del equipo.

7.3. Pérdida de habilidades comunicativas

La comunicación es el recurso táctico más importante en la labor policial moderna. La mayor parte de las intervenciones se resuelven mediante negociación, contención verbal y control emocional. El burnout deteriora estas habilidades y favorece:

- Respuestas bruscas o agresivas.
- Falta de empatía en situaciones sensibles.
- Conflictos verbales innecesarios.
- Escalada de la violencia en lugar de desescalada.

Una intervención mal gestionada verbalmente puede convertir un conflicto menor en un enfrentamiento físico o judicial.

7.4. Reducción del rendimiento operativo y administrativo

El burnout reduce la motivación y genera una actitud de desinterés y apatía. Se observan:

- Informes mal redactados, incompletos o con errores.
- Lentitud en la gestión administrativa.
- Pérdida del sentido del deber y del compromiso profesional.
- Ausencia de iniciativa para resolver problemas.

Todo ello repercute en la eficacia de los procedimientos policiales y en la imagen profesional del cuerpo.

7.5. Aumento del conflicto interno

El desgaste emocional facilita la aparición de tensiones y confrontaciones entre compañeros y mandos. El clima laboral se contamina, generando:

- Competitividad destructiva y falta de cooperación.
- Falta de coordinación en intervenciones conjuntas.
- Desconfianza y aislamiento dentro de la plantilla.
- Ruptura del sentimiento de unidad corporativa.

En un cuerpo policial, la cohesión operativa es esencial para la supervivencia y la seguridad.

7.6. Consecuencias jurídicas y disciplinarias

Un agente afectado por burnout tiene mayor probabilidad de verse envuelto en situaciones que acaben en:

- Reclamaciones ciudadanas.
- Denuncias administrativas o penales.
- Expedientes disciplinarios por falta de respeto, desobediencia o negligencia.
- Problemas derivados del uso inadecuado de la fuerza.

Cada error de gestión emocional puede convertirse en una amenaza profesional de gran magnitud.

7.7. Impacto institucional

A nivel organizacional, el burnout generalizado provoca:

- Incremento de bajas laborales prolongadas.
- Menor disponibilidad de recursos humanos.
- Necesidad de cubrir servicios con personal fatigado.
- Descenso del rendimiento colectivo del cuerpo.
- Pérdida de confianza pública en el servicio policial.

Una institución con agentes quemados es una institución más insegura, menos eficaz y más vulnerable judicial y socialmente.

7.8. Afectación a la imagen pública

La percepción social de la policía depende en gran medida de la interacción diaria con los agentes. Si estos se encuentran emocionalmente saturados:

- Aumentan los conflictos con la ciudadanía.
- Disminuye la empatía y la atención humana.

- La imagen del cuerpo se deteriora.
- Se crean narrativas sociales negativas que retroalimentan el estrés del propio agente.

Se produce así un círculo vicioso de desgaste individual, institucional y social.

8. ANÁLISIS LEGISLATIVO Y MARCO NORMATIVO APLICABLE

(Prevención de Riesgos Laborales, EBEP y riesgos psicosociales en cuerpos policiales)

El estrés laboral y el síndrome del quemado en los cuerpos de Policía Local no pueden ser entendidos únicamente como un problema individual o médico; constituyen un riesgo laboral reconocido legalmente, cuya gestión es una obligación institucional derivada del marco normativo español y europeo. La legislación vigente establece el deber de proteger la salud física y psicológica de los trabajadores públicos, incluido el personal que desarrolla funciones de seguridad pública.

8.1. El deber legal de protección

La Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) define la salud laboral como el conjunto de condiciones físicas, mentales y sociales del trabajador. Por tanto, la protección de la salud psicológica no es opcional, sino un derecho exigible y fiscalizable. Esta norma exige a las administraciones públicas:

- Identificar y evaluar los riesgos laborales existentes, incluidos los riesgos psicosociales.
- Adoptar medidas preventivas y correctoras adecuadas.
- Formar e informar a los trabajadores sobre los riesgos que afectan a su salud.
- Realizar vigilancia periódica de la salud.

En este sentido, la presencia de estrés crónico, conflictos internos prolongados, exceso de carga de trabajo, turnicidad agresiva y síntomas generalizados de desgaste emocional son elementos que obligan legalmente a la administración a actuar. Ignorar estos indicadores puede constituir una vulneración del principio de protección eficaz.

8.2. Aplicación específica del marco normativo en cuerpos policiales

La Policía Local presenta características laborales singulares: riesgo real, exposición al peligro, turnicidad permanentemente rotativa, contacto con violencia, toma de decisiones críticas y alta carga emocional. Estas particularidades exigen una evaluación de riesgos psicosociales específica, diferente de la que puede aplicarse a funcionarios administrativos.

Las administraciones públicas municipales, como empleadoras, están obligadas a:

- Realizar evaluaciones psicosociales periódicas mediante instrumentos de análisis científicos.

- Implementar medidas preventivas y protocolos de intervención psicológica.
- Dotar a los agentes de recursos de apoyo emocional y asistencia especializada.
- Garantizar planes de formación en gestión emocional, resolución de conflictos y autocuidado operativo.
- Proteger la intimidad y dignidad del trabajador en los procesos de vigilancia de la salud.

Si la institución no adopta estas medidas, puede incurrir en responsabilidad

administrativa, civil e incluso penal en casos de daños graves, incluyendo suicidios en relación con el servicio.

8.3. Relación con el Estatuto Básico del Empleado Público (EBEP)

El EBEP reconoce el derecho del empleado público a una protección eficaz en materia de seguridad y salud laboral y establece el deber de la administración de garantizarla. Además, establece la obligación de promover ambientes de trabajo saludables y libres de violencia interna. Esto implica que:

- La administración debe prevenir el acoso laboral, el abuso de autoridad y el deterioro del clima organizativo.
- El mando tiene responsabilidad legal directa sobre el clima laboral bajo su supervisión.
- Un entorno tóxico o de persecución interna puede constituir una infracción disciplinaria grave reversible por vía judicial.

El burnout en este sentido no es una debilidad emocional del agente, sino una consecuencia directa del incumplimiento de deberes organizacionales.

8.4. Evaluación de riesgos psicosociales

Los riesgos psicosociales deben evaluarse mediante herramientas científicamente validadas (como ISTAS 21, FPSICO u otras metodologías). Sin embargo, en muchas policías locales estas evaluaciones:

- No se realizan,
- Se realizan de forma genérica sin diferenciar colectivos,
- O se utilizan como trámite burocrático sin aplicación real.

Una evaluación psicosocial válida debe medir:

- Carga mental.
- Estrés derivado de turnos y horarios.
- Conflictos de rol y ambigüedad en las órdenes.

- Apoyo institucional y liderazgo.
- Relaciones entre compañeros.
- Reconocimiento profesional y presión emocional.

La omisión de una evaluación adecuada puede ser recurrida legalmente y denunciada ante la Inspección de Trabajo.

8.5. Responsabilidad jurídica de los mandos y de la administración

Cuando se producen daños físicos o psicológicos derivados del estrés laboral no prevenido, pueden establecerse responsabilidades en varias vías:

- Responsabilidad administrativa patrimonial por funcionamiento defectuoso del servicio público.
- Responsabilidad disciplinaria de mandos por tolerancia o participación en situaciones de acoso o presión.
- Responsabilidad penal en casos de daños graves o suicidio vinculable a negligencia institucional en prevención.
- Responsabilidad civil cuando el agente sufre perjuicios acreditados.

La jurisprudencia española ya recoge sentencias en las que se reconoce el burnout como accidente laboral derivado del servicio público.

8.6. Cultura policial y obstáculos legales y sociales

Históricamente, el mundo policial ha sostenido una cultura de silencio basada en la fortaleza emocional extrema. Esta filosofía, aunque comprensible, se ha convertido en un factor de riesgo, ya que desincentiva la petición de ayuda y convierte el desgaste acumulado en avergonzante. Esta cultura organizacional debe ser reformada mediante:

- Formación en salud mental operativa.
- Protocolos de asistencia psicológica y de recuperación emocional tras incidentes críticos.
- Eliminación del estigma interno.

Modernizar la salud mental policial es una obligación estratégica y legal.

Conclusión del bloque

El marco jurídico español obliga a las administraciones municipales a garantizar la protección psicosocial de los agentes de Policía Local. El burnout, por tanto, no es un problema personal, sino un riesgo laboral prevenible, cuya gestión deficiente puede derivar en responsabilidades legales serias. Su prevención debe ser asumida como una herramienta operativa y como un elemento central del liderazgo policial contemporáneo.

9. PREVENCIÓN Y DETECCIÓN TEMPRANA

La prevención del estrés laboral y del síndrome de burnout en la Policía Local debe entenderse como una responsabilidad compartida entre la institución, los mandos y cada agente individualmente. Ninguna intervención aislada es eficaz si no se integra dentro de una estrategia global que combine prevención primaria (evitar que aparezca el problema), prevención secundaria (detectar los primeros síntomas) y prevención terciaria (intervenir cuando el daño ya está presente y facilitar la recuperación).

Un cuerpo policial moderno no puede limitarse a reaccionar cuando el problema es irreversible. La clave está en implementar protocolos sólidos y continuados que protejan la salud mental operativa y que eviten que la saturación emocional derive en colapso personal y organizacional.

9.1. Prevención institucional

La administración municipal, como empleadora, es la responsable principal de establecer un entorno laboral saludable. Para ello debe implementar políticas reales — no simbólicas— relacionadas con la salud psicológica y los riesgos psicosociales.

Medidas institucionales clave

- Evaluación psicosocial periódica y técnica mediante herramientas científicas y personal externo especializado, evitando simulaciones internas sin validez real.
- Programas de intervención psicológica profesional, confidenciales y accesibles para todos los agentes, sin estigma ni autorización previa de mandos.
- Protocolos de atención inmediata tras incidentes críticos (suicidios, fallecimientos traumáticos, agresiones graves, intervenciones con menores).
- Planes de formación continua en gestión emocional, resiliencia y comunicación táctica.
- Protocolos estrictos contra el acoso laboral y abuso de autoridad, con garantías de protección para denunciantes.
- Refuerzo de plantillas y mejora de materiales para reducir la carga física y mental.
- Mejor organización de horarios y turnos, limitando rotaciones extremas y favoreciendo la conciliación familiar.
- Sistemas de reconocimiento profesional, tanto internos como públicos.

Una institución que protege la salud de sus agentes genera un entorno operativo más seguro, cohesionado y eficiente.

9.2. Papel de los mandos operativos

Los mandos policiales ejercen un rol decisivo en la prevención del burnout. Su gestión del equipo puede multiplicar la motivación o, por el contrario, destruirla. El liderazgo efectivo debe basarse en:

Competencias esenciales del mando preventivo

- Observación activa de cambios emocionales en los agentes.
- Comunicación directa, transparente y empática.
- Distribución equitativa de cargas de trabajo.
- Capacidad de detectar señales de alerta y derivar a apoyo profesional.
- Resolución de conflictos internos antes de que escalen.
- Acompañamiento tras intervenciones traumáticas.
- Reconocimiento del rendimiento individual y colectivo.
- Ejemplaridad ética.

Un mando que utiliza la presión, la humillación, la amenaza disciplinaria o los favores personales promueve la desmotivación y el resentimiento, lo que acelera el burnout colectivo.

9.3. Prevención individual del agente

Aunque la responsabilidad principal recae en la administración, cada policía debe disponer de herramientas personales para prevenir el desgaste emocional. La salud mental operativa es tan importante como el entrenamiento físico y táctico.

Estrategias personales de autocuidado

- Mantener rutinas de entrenamiento físico regular para reducir cortisol y mejorar bienestar general.
- Dormir adecuadamente y respetar horarios de descanso.
- Desarrollar vida social ajena al entorno policial.
- Establecer límites emocionales saludables y aprender técnicas de respiración y gestión del estrés.
- Alimentación equilibrada y control del consumo de sustancias.
- Buscar ayuda psicológica de manera temprana sin miedo al estigma.
- Reconocer señales de alerta propias y comunicarlas.

La ayuda psicológica no es un signo de debilidad, sino un indicador de responsabilidad profesional.

9.4. Prevención grupal y cohesión interna

El apoyo entre compañeros constituye uno de los factores protectores más poderosos frente al burnout y al trauma acumulado. La patrulla es un equipo emocional además de operativo.

Medidas efectivas

- Espacios de conversación post-intervención para compartir experiencias y reducir carga emocional.
- Cultura de apoyo y no de burla ante el sufrimiento psicológico.
- Refuerzo del sentido de pertenencia y de identidad profesional compartida.
- Actividades colectivas fuera del servicio que fortalezcan relaciones humanas.

Un cuerpo policial unido enfrenta mejor los retos externos y reduce la conflictividad interna.

9.5. Intervención psicológica y recuperación

Cuando un agente ya presenta síntomas graves de estrés crónico o burnout, la actuación debe ser inmediata y profesional.

Elementos básicos de la intervención terciaria

- Atención psicológica clínica especializada y continuada.
- Restablecimiento progresivo a la actividad operativa.
- Protección de la identidad del agente.
- Evitar la culpabilización y la estigmatización interna.
- Recuperación física y emocional supervisada.

Negar el problema o esconderlo bajo amenazas disciplinarias solo agrava el daño y aumenta el riesgo de suicidio.

9.6. Prevención del suicidio policial

El suicidio constituye una de las principales causas de muerte no natural entre policías en España. La prevención requiere un enfoque multidisciplinar que incluya:

- Detección temprana y formación específica.
- Eliminación del estigma y comunicación abierta.
- Redes de apoyo y acompañamiento.
- Sistemas de intervención inmediata ante señales graves.

Cada vida policial perdida es un fracaso institucional.

Conclusión del bloque

La prevención del burnout y del estrés policial no puede limitarse a discursos motivacionales ni a acciones simbólicas. Requiere inversión, compromiso directivo, liderazgo preventivo y cultura de empatía profesional. Una policía emocionalmente equilibrada es una policía más segura, más humana y más eficaz.

10. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y SOLUCIONES PRÁCTICAS

La lucha contra el estrés policial y el síndrome del quemado requiere estrategias que trasciendan la teoría y se traduzcan en medidas aplicables dentro de las jefaturas y administraciones locales. La prevención, detección y recuperación deben formar parte de una política integral de salud psicológica profesional que proteja al agente y fortalezca a la institución policial.

Las soluciones deben estructurarse en diferentes niveles: institucional, organizacional, operativo, individual y social, integrando acciones coordinadas y sostenibles en el tiempo.

10.1. Propuestas institucionales

Estas medidas deben ser impulsadas por la administración municipal en su papel como empleadora pública y responsable legal de la protección de la salud laboral.

Acciones institucionales prioritarias

- Creación de Departamentos de Apoyo Psicológico Policial, con personal externo e independiente, garantizando confidencialidad y acceso libre sin autorización jerárquica.
- Establecimiento de protocolos de intervención psicológica inmediata tras incidentes críticos.
- Programas de evaluación psicosocial anual o bianual, obligatorios y con participación real.
- Protocolos de prevención del acoso laboral y abuso de autoridad, con garantías procesales y protección frente a represalias.
- Refuerzo de plantillas para evitar sobrecarga crónica de trabajo que fomenta el burnout.
- Una formación reglada anual obligatoria en salud mental operativa y comunicación profesional.
- Mejora de medios materiales y equipamiento, garantizando seguridad operativa.
- Revisión científica de cuadrantes y turnos, limitando rotaciones agresivas.
- Reconocimiento institucional y social al trabajo policial, promoviendo autoestima profesional.

Estas líneas de acción no requieren grandes inversiones económicas, sino voluntad política y gestión profesional.

10.2. Propuestas dirigidas a los mandos

El liderazgo es un factor determinante para prevenir el desgaste psicológico. Un mando puede salvar o destruir a su equipo en términos emocionales.

Liderazgo preventivo

- Escuchar activamente y observar cambios emocionales y conductuales.
- Distribuir de forma equitativa las intervenciones de mayor carga emocional.
- Aplicar disciplina desde la justicia y no desde el miedo.
- Conversaciones post-operativas tras incidentes traumáticos.
- Cultura de reconocimiento y agradecimiento operativo.
- Resolución temprana de conflictos internos.
- Evitar amenazas, humillaciones y órdenes contradictorias.
- Proteger al agente frente a presiones externas y mediáticas.

Un mando que cuida a su personal aumenta la motivación, la eficacia operativa y reduce el riesgo institucional.

10.3. Propuestas preventivas para el agente

Cada policía debe disponer de herramientas de autocuidado como parte de su equipamiento profesional.

Acciones personales recomendadas

- Entrenamiento físico regular para reducir estrés químico.
- Rutinas de sueño estables.
- Actividades sociales y familiares sanas fuera del entorno policial.
- Técnicas de respiración diafragmática y relajación.
- Hábitos de alimentación equilibrada.
- Pedir ayuda psicológica de forma temprana.
- Evitar el aislamiento defensivo y fomentar relaciones humanas.
- Desconexión digital real fuera del servicio.

La salud mental es parte de la táctica profesional, igual que el arma o el chaleco.

10.4. Propuestas para fortalecer la cohesión y el clima laboral

La patrulla y la unidad son espacio emocional antes que operativo.

Medidas recomendadas

- Reuniones periódicas de equipo con libertad de expresión emocional.
- Actividades de convivencia fuera del servicio.
- Mentoría entre agentes veteranos y jóvenes.
- Celebración de logros y reconocimientos públicos internos.
- Eliminación de la cultura del ridículo o la burla.

Una jefatura cohesionada actúa como escudo frente al desgaste emocional.

10.5. Actuaciones sanitarias y rehabilitación psicológica

Cuando el burnout está presente, la intervención debe ser clínica y estructurada.

Plan de recuperación

- Evaluación psicológica especializada.
- Tratamiento psicoterapéutico profesional.
- Apoyo grupal con otros agentes afectados.
- Reincorporación progresiva guiada y segura.
- Reducción temporal de tareas de alta carga emocional.
- Programas de resiliencia y entrenamiento emocional.

Negar ayuda es abrir la puerta al colapso y al riesgo extremo.

10.6. Intervención ante casos graves y prevención del suicidio

El suicidio es la consecuencia extrema del burnout sin tratamiento. Su prevención requiere:

Elementos esenciales

- Formación específica para la detección de señales de suicidio.
- Líneas de ayuda psicológica 24h.
- Equipos de intervención de crisis.
- Eliminación del estigma social interno.
- Acompañamiento inmediato de agentes en riesgo.
- Investigación institucional de cada caso para evitar repeticiones.

Una sola vida salvada justifica toda reforma.

10.7. Relación con la sociedad y mejora de la percepción pública

La salud emocional policial también depende de la cultura social del respeto al servicio público.

Acciones posibles

- Campañas municipales de reconocimiento y educación social.
- Proyectos de colaboración con centros educativos y asociaciones.
- Transparencia en objetivos y resultados policiales.
- Proximidad comunitaria y enfoque humano en la comunicación.

La confianza pública reduce la presión social destructiva.

Conclusión del bloque

La prevención del burnout policial requiere una estrategia sólida, interdisciplinar y permanente. La protección psicológica del agente es una herramienta operativa y un deber legal. Una policía emocionalmente fuerte garantiza una sociedad más segura, más humana y más justa.

10 BIS. Estudio de casos reales y reflexión profesional

El impacto emocional del trabajo policial puede comprenderse mejor a través de experiencias reales vividas por agentes, que ilustran de manera directa la evolución del estrés laboral hacia el síndrome del quemado. Aunque por razones éticas y de confidencialidad se omiten identidades y localizaciones exactas, los siguientes escenarios están basados en situaciones reales frecuentes en cuerpos de Policía Local en España y reflejan la realidad operativa de muchas jefaturas.

Caso 1 — La acumulación silenciosa

Un agente con más de diez años de servicio, considerado ejemplar y sin bajas previas, empezó a desarrollar síntomas de desgaste emocional tras una sucesión de intervenciones con víctimas mortales en accidentes de tráfico. No existió un único detonante; fue la acumulación constante de imágenes traumáticas y la falta de espacios de descompresión emocional lo que condujo a un deterioro progresivo. Los compañeros percibieron cambios en su comportamiento: aislamiento, irritabilidad y pérdida de interés por el trabajo. El agente terminó solicitando una baja psicológica prolongada después de sufrir un episodio de ansiedad intensa en plena intervención. En este caso, una intervención preventiva temprana podría haber evitado el colapso emocional.

Caso 2 — Conflicto organizacional y desmotivación

En otra jefatura, una profunda crisis interna derivada de decisiones arbitrarias de mandos produjo divisiones graves dentro de la plantilla. La falta de comunicación transparente y el reparto desigual de servicios generaron clima tóxico, competencia destructiva y pérdida de confianza. Lo que comenzó como malestar organizacional se convirtió en burnout colectivo, reflejado en incremento de bajas médicas, absentismo, expedientes disciplinarios y fracaso operativo. El origen no estuvo en la presión de la calle, sino en el deterioro interno. Esta situación demuestra la importancia del liderazgo saludable y de la gestión profesional de recursos humanos.

Caso 3 — Suicidio en relación con el servicio

Uno de los hechos más dolorosos para cualquier cuerpo policial es la pérdida de un compañero por suicidio. En numerosos casos analizados en España, los factores previos señalaban estrés crónico, falta de apoyo emocional y sensación de abandono institucional. Tras la muerte, se implementan homenajes y discursos oficiales, pero pocas veces se realiza un análisis estructural para evitar que vuelva a ocurrir. Cada suicidio no investigado con perspectiva preventiva es una oportunidad perdida y una responsabilidad institucional ineludible.

Caso 4 — El coste invisible de la exposición constante al conflicto

Una agente de Policía Local con más de quince años de servicio en un municipio de tamaño medio comenzó a experimentar síntomas de desgaste emocional tras una larga etapa en la que acumuló intervenciones de alta carga emocional: múltiples episodios de violencia de género, conflictos familiares extremadamente tensos y casos de menores desamparados. Aunque profesionalmente era considerada una referente por sus capacidades comunicativas y su habilidad para desescalar situaciones, el desgaste emocional derivado de la empatía sostenida terminó pasando factura.

La agente empezó a sufrir insomnio, problemas gastrointestinales y una sensación de angustia anticipatoria cada mañana antes de entrar al servicio. Nunca pidió ayuda porque temía ser considerada débil o incapaz. Finalmente, tras un episodio de llanto incontrolable en jefatura después de una intervención con un menor violentamente maltratado, solicitó baja médica. Su caso muestra que el agotamiento emocional no afecta solo a perfiles impulsivos o conflictivos, sino también —y especialmente— a profesionales vocacionales y altamente competentes que asumen más carga emocional de la que pueden gestionar.

Caso 5 — La patrulla rota: consecuencias de la falta de cohesión interna

En otra jefatura, un conflicto personal entre dos agentes veteranos degeneró en una fractura interna que terminó dividiendo a la plantilla en dos grupos irreconciliables. La falta de intervención del mando, que optó por mirar hacia otro lado, permitió que el problema creciera hasta convertirse en una ruptura operativa grave: patrullas que no se hablaban entre sí, negativas a coordinar intervenciones, enfrentamientos verbales en la sala de briefing e incluso filtración a redes sociales de discusiones internas.

La situación llegó a su punto crítico cuando una noche, durante una intervención en un conflicto con arma blanca, la falta de comunicación entre ambos grupos provocó una respuesta tardía que casi termina con un agente herido grave. Tras una investigación interna, se concluyó que el problema no había sido táctico ni técnico, sino humano y organizacional: ausencia total de liderazgo y prevención emocional.

Este caso demuestra que el burnout no siempre se manifiesta hacia fuera en forma de baja médica o explosión emocional; a veces se convierte en deterioro colectivo, pérdida de cohesión y aumento del riesgo operativo.

Reflexión operativa sobre los casos

Estos tres escenarios, frecuentes y representativos, ponen de manifiesto que:

- La mayoría de los agentes que desarrollan burnout no lo hacen tras un único evento crítico, sino tras una acumulación progresiva de desgaste.
- El estrés psicológico policial es tanto operativo como organizacional, y este último es, según estudios recientes, el más determinante.
- La intervención temprana y el apoyo institucional marcan la diferencia entre la recuperación y el colapso.

Las experiencias humanas poseen un valor científico y pedagógico esencial: permiten comprender que el riesgo emocional no es una teoría académica, sino una realidad que afecta a vidas reales, familias reales y estructuras policiales reales.

Aprendizajes esenciales derivados

- La prevención debe normalizarse y dejar de entenderse como señal de debilidad.
- El silencio y el aislamiento son los principales enemigos de la estabilidad emocional policial.
- Las instituciones que reconocen el impacto emocional y actúan desde la empatía generan cuerpos operativos más fuertes y seguros.
- La salud mental es una responsabilidad colectiva y estratégica.

Una policía que cuida de sus agentes es una policía que cuida mejor a su ciudadanía.

11. CONCLUSIONES

El estrés policial y el síndrome del quemado constituyen uno de los mayores desafíos actuales para la salud laboral, el rendimiento operativo y la sostenibilidad emocional de los agentes de Policía Local. Lejos de ser un problema individual o una muestra de debilidad, representan una consecuencia directa y previsible del modelo de trabajo altamente exigente y emocionalmente saturado en el que los policías desarrollan su labor diaria.

A lo largo de esta publicación se ha demostrado que el estrés crónico no surge únicamente de intervenciones críticas o violentas, sino de la suma constante de múltiples factores: presión social creciente, exigencia emocional extrema, toma de decisiones inmediatas de gran impacto, sobrecarga burocrática, déficit de recursos, turnicidad agresiva, falta de reconocimiento institucional y conflictos internos derivados de una gestión organizativa deficitaria. Este contexto sitúa al agente en una posición de vulnerabilidad psicológica estructural que, cuando no es abordada de forma profesional, conduce progresivamente hacia el agotamiento emocional, la despersonalización y la pérdida del sentido de la labor policial.

El síndrome de burnout no es un fenómeno marginal, sino una realidad documentada en numerosos cuerpos policiales en España y otros países, y constituye un grave riesgo institucional por su impacto directo en la seguridad operativa, la calidad del servicio público y la cohesión interna. Un cuerpo policial con agentes quemados es una organización más insegura, menos eficaz y más expuesta a consecuencias jurídicas y disciplinarias.

El marco legislativo español —a través de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y del Estatuto Básico del Empleado Público— obliga de manera explícita a proteger la salud emocional de los trabajadores públicos. Por ello, la administración municipal no solo puede, sino que debe desarrollar políticas reales de prevención psicosocial, evaluación continua, apoyo psicológico y mejora de las condiciones laborales. La falta de acción ante la evidencia constituye una vulneración legal, ética y profesional con posibles responsabilidades administrativas, civiles o penales.

La prevención y la atención emocional no pueden depender únicamente del compromiso individual del agente. Requieren una estrategia integrada que involucre a la institución, los mandos y la propia plantilla. Entre las medidas propuestas destacan la creación de servicios internos de apoyo psicológico, la formación en gestión emocional y comunicación táctica, la mejora de los turnos y la conciliación, el refuerzo de recursos materiales y humanos, y la implementación de políticas claras contra el acoso y el abuso de autoridad.

Una policía emocionalmente sana es una policía más segura, más eficaz y más humana. El cuidado psicológico del agente no es un lujo ni una cuestión sentimental, sino un recurso operativo imprescindible, equivalente en importancia a la formación táctica, los medios materiales o los protocolos de actuación. Proteger la salud emocional del policía es proteger a la ciudadanía que depende de su servicio.

Es necesario avanzar hacia un modelo policial moderno que abandone definitivamente la cultura del silencio, la negación del sufrimiento y la glorificación de la resistencia extrema sin apoyo. La verdadera fortaleza no reside en callar hasta romperse, sino en identificar las señales de desgaste y actuar con profesionalidad y humanidad.

La prevención del burnout debe ser asumida como una prioridad institucional estratégica, como parte de la profesionalización de la función policial del siglo XXI. Solo así será posible construir cuerpos policiales fuertes, cohesionados, éticos y capaces de responder a las crecientes demandas de una sociedad compleja y en transformación constante.

La protección de quienes protegen es la base de toda sociedad justa.

12. BIBLIOGRAFÍA

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Estatuto Básico del Empleado Público (Real Decreto Legislativo 5/2015).

- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2022). Riesgos psicosociales y estrés laboral en cuerpos de seguridad y emergencias.
- Maslach, C., & Jackson, S. E. (1981). The measurement of experienced burnout. *Journal of Occupational Behaviour*.
- Freudenberger, H. J. (1974). Staff burn-out. *Journal of Social Issues*.
- Gil-Monte, P. (2005). El síndrome de quemarse por el trabajo (Burnout). Una enfermedad laboral en la sociedad del bienestar. Madrid: Pirámide.
- Descals-Tomás, A. (2020). Burnout y salud mental en policías: análisis psicológico y operativo. *Revista Internacional de Psicología Policial*.
- Rechea Alberola, C. & Fernández Molina, E. (2013). Estrés y salud mental en policías: estudio comparado europeo. *Revista Española de Investigación Criminológica*.
- Saavedra Macías, F. J. (2018). Riesgos psicosociales y función policial. Ediciones Jurídicas.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST). (2021). Guía técnica para la evaluación de riesgos psicosociales en trabajadores de seguridad pública.
- Miller, L. (2006). Police officer burnout: causes & solutions. *FBI Law Enforcement Bulletin*.
- European Agency for Safety and Health at Work. (2021). Psychosocial risks and stress at work in European emergency personnel.
- Ministerio del Interior. Informes sobre suicidio policial (varios años — estadísticas comparadas y análisis institucionales).

13. EPÍLOGO

Ser policía no es únicamente portar un uniforme o cumplir una lista de funciones. Es sostener sobre los hombros el peso invisible de la responsabilidad pública, actuar cuando todos los demás retroceden y enfrentarse cara a cara con realidades humanas a veces insoportables. Quien no ha sentido el pulso acelerado bajo un chaleco antibalas, quien no ha sujetado la mano de una víctima o quien no ha vuelto a casa con la mirada perdida después de un turno imposible, difícilmente puede comprender lo que significa esta profesión.

Durante años, la cultura policial ha enseñado a callar, a soportar, a seguir adelante sin cuestionar el desgaste acumulado. Se glorificó la dureza y se castigó la fragilidad. Pero la verdadera fortaleza no consiste en aguantar hasta romperse: consiste en reconocer el límite antes de alcanzarlo y pedir ayuda sin vergüenza. Porque el policía no es una máquina, sino una persona que merece cuidado, respeto y protección.

Cada agente que sufre burnout no es un número en un registro médico, sino una vida que se apaga lentamente. Los cuerpos policiales no pueden permitirse perder a quienes

dedican su existencia a proteger a los demás. La prevención emocional y la salud psicológica deben ocupar un lugar tan importante como la formación táctica, el material de seguridad o las estrategias operativas. Cuidar al policía es cuidar a la sociedad.

Ojalá llegue el día en que hablar de salud mental en la policía no sea una excepción valiente, sino una práctica normalizada. Ojalá llegue el día en que ningún compañero tenga que marcharse en silencio sin haber sido escuchado. Ojalá llegue el día en que podamos decir que construimos una policía fuerte porque aprendimos a ser humanos.

La profesión policial exige valor para enfrentarse al peligro, pero exige aún más valor para reconocer el dolor y pedir ayuda. Ese es el camino que construye cuerpos policiales dignos, unidos y resilientes. Porque solo una policía emocionalmente sana puede proteger con justicia, humanidad y honor.

Cuidar al que cuida no es una opción. Es una obligación moral, profesional y legal.

Guía Técnica y Operativa de los Vehículos de Movilidad Personal: Análisis Normativo y Protocolos de Actuación Policial 2026



AUTOR: DANIEL GONZÁLEZ POSTIGO ©

GUÍA TÉCNICA Y OPERATIVA DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL: ANÁLISIS NORMATIVO Y PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN POLICIAL 2026

Autor: Daniel González Postigo

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN: LA TRANSFORMACIÓN DEL TABLERO URBANO.
2. EVOLUCIÓN NORMATIVA: DEL “TODO VALE” AL CONTROL TÉCNICO.
3. MARCO NORMATIVO VIGENTE: EL ESCENARIO ACTUAL.
4. CLASIFICACIÓN TÉCNICA DE LOS VMP.
5. MARCO JURÍDICO DE LA CIRCULACIÓN: JERARQUÍA Y COMPETENCIAS.
6. DINÁMICA DEL VEHÍCULO Y ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD.
7. PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ANTE UN ACCIDENTE CON VMP.
8. RÉGIMEN SANCIONADOR Y VIGILANCIA EN LA VÍA PÚBLICA.
9. ALCOHOL Y DROGAS EN VMP.
10. EL RETO POLICIAL ANTE LA NUEVA MOVILIDAD URBANA.
11. LEGISLACIÓN Y REFERENCIAS LEGISLATIVAS.

1. INTRODUCCIÓN: LA TRANSFORMACIÓN DEL TABLERO URBANO

Nota informativa y exención de responsabilidad: *El presente documento constituye un trabajo de análisis técnico y doctrinal con fines exclusivamente formativos. Los protocolos y pautas operativos aquí expuestos son orientativos y no sustituyen a la normativa vigente, instrucciones de la DGT, doctrina de la Fiscalía ni a las órdenes de servicio específicas de cada Jefatura de Policía Local. La aplicación de estos criterios queda sujeta a la discrecionalidad técnica y responsabilidad del agente actuante en cada caso concreto.*

No hace falta ser un experto en movilidad para darse cuenta de que nuestras calles han cambiado radicalmente en menos de una década. Lo que empezó como un goteo de patinetes eléctricos, vistos casi como juguetes o artículos de ocio, se ha convertido en una auténtica marea que ha ocupado el asfalto y, lamentablemente, también las aceras. Esta irrupción masiva de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) no ha sido un capricho; ha respondido a una necesidad real de la ciudadanía por encontrar alternativas rápidas, económicas y que permitan esquivar los atascos diarios.

Sin embargo, para nosotros, los agentes encargados de la seguridad vial, esta "revolución" llegó sin un manual de instrucciones claro. Durante años, nos hemos movido en un terreno pantanoso, tratando de encajar dispositivos con tecnología del siglo XXI en leyes que no los contemplaban. Esa convivencia forzada entre el peatón, el coche y el patinete ha generado puntos de fricción que solo una normativa sólida y una labor pedagógica (y sancionadora, cuando procede) pueden resolver. El objetivo de este

manual no es otro que dar herramientas claras al compañero para que, cuando pare a un usuario en la vía pública, sepa exactamente qué tiene delante y qué puede exigirle.

2. EVOLUCIÓN NORMATIVA: DEL "TODO VALE" AL CONTROL TÉCNICO

Para entender la situación en la que nos encontramos en este 2026, es fundamental echar la vista atrás. No se puede sancionar con rigor sin entender de dónde venimos y por qué las normas son las que son a día de hoy.

2.1. El periodo de orfandad legal

Al principio, el vacío era casi total. La Dirección General de Tráfico intentó poner un primer parche en 2016 con una Instrucción que, aunque bienintencionada, dejaba demasiada libertad a los Ayuntamientos. Esto provocó que las normas cambiaran al cruzar una calle que dividía dos términos municipales: en uno se permitía ir por la acera y en el otro no, en uno el casco era obligatorio y en el vecino no se mencionaba. Esa falta de unidad solo generaba confusión en el ciudadano y frustración en el agente.

2.2. El punto de inflexión: El Real Decreto 970/2020

El cambio real llegó cuando se decidió, por fin, que el VMP era un vehículo a todos los efectos legales. Esto parece un detalle menor, pero cambió las reglas del juego. Al ser vehículos, sus conductores pasaron a estar obligados a someterse a pruebas de alcohol y drogas, y se les prohibió tajantemente circular por zonas peatonales y aceras. Se estableció el límite de los 25 km/h como frontera: lo que corre más, ya no es un VMP, es otra cosa (un ciclomotor) y requiere otra documentación.

2.3. La era de la certificación y la madurez (2024 - 2026)

Estamos en el escenario actual, donde ya no vale cualquier patinete comprado en un bazar sin controles de calidad. Desde enero de 2024, el Certificado de Circulación es la piedra angular. Este documento —o la placa de marcaje que el vehículo debe llevar— es nuestra mayor garantía en la calle. Nos asegura que ese dispositivo cumple con unos mínimos de seguridad: que frena cuando debe, que tiene luces visibles y que su software no ha sido manipulado para alcanzar velocidades peligrosas.

Hoy, en 2026, ya hablamos de un sistema mucho más maduro donde la integración de los VMP en el Registro de Vehículos facilita nuestra labor de identificación en caso de accidentes o infracciones graves, cerrando el círculo de una regulación que nació tarde, pero que finalmente ha puesto orden en el caos.

3. MARCO NORMATIVO VIGENTE: EL ESCENARIO ACTUAL

La regulación de los VMP no emana de una sola fuente, sino que es un compendio normativo que debemos conocer para fundamentar correctamente cualquier boletín de denuncia o informe judicial.

3.1. Normativa Estatal: El paraguas jurídico

El Real Decreto 970/2020 supuso el fin de la alegalidad. Su importancia radica en que modificó dos reglamentos básicos:

- Reglamento General de Vehículos: Donde se les otorga la entidad de "vehículo" (Categoría L).
- Reglamento General de Circulación: Donde se establecen las prohibiciones de uso por aceras y vías interurbanas.

3.2. El Manual de Características Técnicas (Resolución de 12 de enero de 2022)

Este es, quizás, el documento más importante para nuestra labor inspectora. No es una ley en sí, sino una norma técnica que detalla los requisitos que debe cumplir un VMP para obtener su certificado. Establece parámetros sobre:

- Sistemas de frenado: Obligatoriedad de dos frenos independientes.
- Integridad estructural: Resistencia y estabilidad.
- Visibilidad: Presencia de catadióptricos frontales, laterales y traseros, además de luz de freno.

4. CLASIFICACIÓN TÉCNICA DE LOS VMP

Para el ejercicio de la función inspectora en la vía pública, el agente debe manejar con precisión la naturaleza jurídica de los dispositivos que intervienen en el tráfico. La actual clasificación no es solo una etiqueta administrativa, sino la frontera que determina si un conductor está exento de ciertas obligaciones o si, por el contrario, incurre en infracciones graves relativas a la carencia de documentación técnica.

4.1. Definición Legal y Exclusiones

Según el Anexo II del Reglamento General de Vehículos (RGV), un VMP se define como un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h.

Es un concepto fundamental que el agente debe interiorizar: El VMP es un "Vehículo", pero legalmente NO es un "Vehículo de Motor". Esta exclusión, recogida expresamente en la normativa, es la que justifica que no se les exija permiso de conducción por puntos o inspección técnica periódica (ITV), siempre y cuando se mantengan dentro de sus límites técnicos.

Quedan fuera de esta clasificación:

- Vehículos sin sistema de auto-equilibrado y con sillín.
- Vehículos concebidos para competición.
- Vehículos para personas con movilidad reducida.

- Dispositivos cuya velocidad máxima sea inferior a 6 km/h (considerados juguetes).

4.2. El Manual de Características y la Obligatoriedad de Certificación

La Resolución de 12 de enero de 2022 de la DGT introdujo el "Manual de Características de los VMP", un documento que establece los requisitos técnicos que deben cumplir estos vehículos (frenado, iluminación, integridad estructural, etc.).

A partir del 22 de enero de 2024, todos los VMP que se comercializan deben contar con un Certificado de Circulación emitido por el fabricante, que garantiza que el vehículo cumple con dicho manual. Este certificado es el paso previo e indispensable para su posterior inscripción en el Registro de Vehículos Personales Ligeros de la DGT.

4.3. La Placa de Matrícula e Identificación

Como novedad técnica esencial, la normativa actual impone la identificación física del vehículo mediante una placa de matrícula específica. Esta placa, de dimensiones reducidas y colocada en la parte posterior, vincula el dispositivo con su registro en la base de datos de la Jefatura Central de Tráfico.

La ausencia de esta placa en modelos que están obligados a portarla supone una infracción al Reglamento General de Vehículos y faculta al agente para la inmovilización del dispositivo, al no poder garantizarse su idoneidad técnica para circular.

4.4. Régimen Transitorio y Regularización de VMP "Antiguos" (Pre-2024)

Es un error común interpretar que los vehículos adquiridos antes del 22 de enero de 2024 están en una especie de "limbo" legal hasta 2027. Si bien es cierto que gozan de una moratoria en cuanto a los estándares técnicos del nuevo Manual de Características, la obligación de identificación y registro es inmediata.

A. La obligatoriedad del Registro y la Matrícula

Todos los VMP, independientemente de su fecha de compra, deben figurar en el Registro de Vehículos Personales Ligeros de la DGT y portar su correspondiente placa de matrícula.

- Para los vehículos antiguos, la matrícula sirve como "salvoconducto" que acredita ante el agente que ese dispositivo está autorizado a circular hasta el 22 de enero de 2027 a pesar de no cumplir con los nuevos requisitos de certificación (como los sistemas de frenado doble o la integridad estructural reforzada).

B. Procedimiento de Legalización para vehículos sin número de bastidor

Muchos de los dispositivos comercializados hace años no cuentan con un número de bastidor o serie grabado en el chasis. Para estos casos, la normativa de la DGT ha establecido un procedimiento de legalización excepcional:

1. **Acreditación Visual:** En el proceso de alta en la Sede Electrónica o Jefatura, el titular debe aportar fotografías nítidas del vehículo (frontal, lateral y trasera) que permitan su identificación inequívoca.
2. **Declaración Responsable:** El propietario firma un documento donde declara la fecha de adquisición (anterior a enero de 2024) y las características técnicas del mismo.
3. **Asignación de ID:** Una vez validada la información y la foto, la DGT asigna un número de registro que permitirá al usuario acudir a un centro autorizado para troquelar o colocar la placa de matrícula correspondiente.

C. La fecha límite del 22 de enero de 2027

Este periodo de gracia tiene un final marcado. A partir de esa fecha, la "legalización temporal" finaliza. Solo podrán circular aquellos VMP que, además de estar registrados y matriculados, cuenten con el Certificado de Circulación que acredite que cumplen con el Manual de Características de la DGT.

Para el agente en la vía, esto significa que:

- **Hoy (hasta 2027):** Todo VMP debe llevar matrícula. Si no la lleva, es sancionable. Si la lleva, comprobaremos que sus prestaciones reales no excedan los 25 km/h.
- **A partir de enero de 2027:** El agente exigirá, además de la matrícula, el código de certificación. Los modelos "antiguos" registrados mediante foto quedarán prohibidos para la circulación en vías públicas.

4.5. Ubicación y Marcaje Físico de la Matrícula

Para evitar la picaresca y facilitar la lectura por medios de control automatizados o por los propios agentes:

- **Soporte:** La matrícula debe ser una placa metálica o de material plástico resistente, con fondo blanco y caracteres negros.
- **Fijación:** Debe estar unida al chasis de forma permanente (mediante remaches o tornillería no removible fácilmente) en la parte posterior del vehículo.
- **VMP sin bastidor:** En estos casos registrados por fotografía, la matrícula se convierte en el único elemento que vincula el objeto físico con su propietario legal en la base de datos de la DGT.

4.6. La Reclasificación "de facto": El paso a Vehículo de Motor

Si durante una inspección se constata (mediante observación, medición de velocidad o manipulación del software) que el vehículo supera los 25 km/h o posee una potencia nominal excesiva, el dispositivo pierde automáticamente su condición de VMP.

En ese instante, se produce una reclasificación legal hacia la categoría de Ciclomotor (L1e-B). Al mutar su naturaleza jurídica, el conductor está obligado a portar el Permiso de Conducir (AM), la matrícula administrativa de vehículo de motor y el Seguro

Obligatorio de Automóviles (SOA) correspondiente a dicha categoría, lo que conlleva sanciones administrativas y/o penales, además de la retirada inmediata del vehículo al depósito municipal.

5. MARCO JURÍDICO DE LA CIRCULACIÓN: JERARQUÍA Y COMPETENCIAS

La regulación de los VMP se asienta sobre un sistema de "competencias compartidas". Mientras que el Estado define qué es el vehículo y sus normas básicas, los Ayuntamientos tienen la llave para adaptar esa realidad a la fisonomía de sus calles.

5.1. Normas Generales de Rango Estatal (LSV y RGC)

Como hemos establecido, al ser el VMP un "vehículo", le son de aplicación directa los principios fundamentales de la Ley de Seguridad Vial (LSV) y el Reglamento General de Circulación (RGC). Estas normas son el "suelo mínimo" que ningún municipio puede rebajar:

- Prohibición de circulación por aceras: El RGC es taxativo: los vehículos no pueden circular por zonas peatonales. Un Ayuntamiento no puede autorizar el uso de patinetes por la acera de forma genérica, ya que contravendría una norma de rango superior.
- Régimen de bebidas alcohólicas y drogas: Las tasas y la obligación de someterse a las pruebas son estatales. No existe la figura del "usuario de VMP exento de soplar".
- Uso de dispositivos de distracción: La prohibición de auriculares y telefonía móvil emana directamente de la LSV.
- Vías Interurbanas y Túneles: Queda prohibida la circulación de VMP por travesías, vías interurbanas, autopistas, autovías y túneles urbanos.

5.2. La Potestad Normativa Municipal: Las Ordenanzas

Aquí es donde entra en juego la Autonomía Local. El artículo 7 de la LSV otorga a los municipios la competencia para regular mediante Ordenanza la circulación en vías urbanas. En el caso de los VMP, los Ayuntamientos pueden (y deben) decidir sobre aspectos que la Ley Estatal deja abiertos:

1. Vías autorizadas: El municipio decide si los VMP pueden ir por carriles bici, ciclocalles, calles residenciales (S-28) o calles con límite de 30 km/h.
2. Estacionamiento: Regular dónde pueden aparcar para evitar el caos en las aceras (fijación de zonas de reserva, prohibición de candarlos a mobiliario urbano, etc.).
3. Edad mínima: La DGT no fija una edad mínima estatal para usar un VMP (aunque suele recomendarse los 16 años), por lo que corresponde a la Ordenanza Municipal establecer este límite.
4. Uso de elementos de protección: La normativa estatal actualmente no obliga, los municipios, mediante Ordenanza, suelen concretar el uso del casco y chalecos reflectantes en su término municipal.

5.3. El conflicto de normas: ¿Qué prevalece?

En la práctica policial, es habitual que el ciudadano alegue que "en su pueblo sí se puede". El agente debe tener claro el Principio de Jerarquía:

- Una Ordenanza Municipal puede ser más restrictiva que la Ley Estatal (por ejemplo, prohibir el VMP en una calle peatonal donde otros vehículos sí pasan), pero nunca más permisiva en aspectos estructurales (por ejemplo, no puede permitir circular por la acera si el RGC lo prohíbe).

6. DINÁMICA DEL VEHÍCULO Y ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD

Para que un agente realice una reconstrucción de accidente o un atestado, no basta con conocer la ley; debe comprender la física que rige a los VMP. Su diseño, aunque eficiente para la movilidad urbana, presenta vulnerabilidades críticas que multiplican el riesgo de lesiones graves.

6.1. Factores de Riesgo Estructural y Geométrico

A diferencia de una motocicleta o una bicicleta convencional, el VMP presenta tres hándicaps técnicos:

1. El diámetro de rueda: Las ruedas de los VMP suelen oscilar entre las 8 y 10 pulgadas. Cualquier irregularidad en el asfalto (un bache pequeño, una rejilla de alcantarillado o un bordillo de apenas 5 cm) puede bloquear la rueda delantera, provocando una deceleración brusca que proyecta al conductor hacia adelante.
2. El centro de gravedad elevado: Al circular el usuario de pie, el centro de gravedad del conjunto (vehículo + conductor) se sitúa muy alto. Esto genera una gran inestabilidad en giros cerrados y favorece el "efecto palanca" en frenadas de emergencia, donde el cuerpo tiende a sobrepasar el manillar.
3. La ausencia de masa crítica: Al ser vehículos ligeros, cualquier impacto lateral con un vehículo a motor, por leve que sea, desplaza al VMP de su trayectoria de forma violenta, dejando al usuario totalmente expuesto.

6.2. El factor de la Masa Crítica y la Dinámica de Frenado

Este es un punto esencial para entender la siniestralidad. En un VMP, se produce una desproporción física entre el conductor y la máquina:

1. La relación de masas: En una motocicleta de 200 kg con un conductor de 80 kg, el vehículo tiene la "voz cantante" en la inercia. En un VMP, el conductor representa más del 85% de la masa total del conjunto. Esto convierte al cuerpo del usuario en una masa oscilante que condiciona cada movimiento del patinete.
2. Desplazamiento del vector de carga: Debido a esta masa crítica concentrada a gran altura, en una frenada de emergencia el vector de fuerza no se dirige hacia el suelo, sino hacia adelante. Esto provoca el bloqueo de la rueda trasera (que pierde contacto o presión con el asfalto) y el riesgo inminente de vuelco por el eje delantero.

3. Distancia de parada y energía cinética: Los sistemas de frenado de un VMP (pequeños discos o frenos electrónicos) a menudo no están dimensionados para disipar la energía cinética generada por una masa crítica elevada (conductores corpulentos o con carga) a 25 km/h, lo que alarga las distancias de frenado mucho más de lo que el usuario prevé.

6.3. Tipología de Accidentes más Frecuentes

En base a la experiencia operativa en nuestras plantillas, podemos clasificar los siniestros en tres grandes grupos:

- Atropellos en pasos de peatones: Es el conflicto estrella. Muchos usuarios cruzan los pasos de peatones montados y a una velocidad de 25 km/h. El conductor de un turismo, que espera la velocidad de un peatón (aprox. 5 km/h), no tiene tiempo de reacción para frenar cuando el VMP irrumpe súbitamente en la calzada.
- Caídas por pérdida de control: Generalmente asociadas a la manipulación del dispositivo (conducir con una sola mano), el uso de neumáticos con baja presión o la presencia de gravilla o agua en la vía.
- Colisiones por giro inadecuado: Dado que muchos VMP carecen de indicadores de dirección (intermitentes) de serie, las maniobras de giro sin señalización manual previa suelen acabar en alcances por parte de vehículos que circulan detrás.

6.4. Biomecánica del Impacto y Estudio de las Lesiones

Desde el punto de vista de la seguridad vial, el accidente de VMP tiene una secuencia de daños muy característica que debemos saber documentar:

- Impacto Primario: Es el contacto inicial con el obstáculo o vehículo. Debido a la escasa masa del VMP, este suele ser absorbido casi íntegramente por el cuerpo del conductor.
- La Proyección y el Impacto Secundario: Al no existir una estructura de protección (chasis envolvente), el conductor suele salir proyectado por encima del manillar. El impacto más grave suele ser el secundario (contra el asfalto o mobiliario urbano). Estadísticamente, las lesiones craneoencefálicas son las más recurrentes, debido a que la caída se produce desde una altura de bipedestación (aprox. 1,60 - 1,80 m), lo que genera una energía de impacto considerable incluso a bajas velocidades.

7. PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ANTE UN ACCIDENTE CON VMP

Antes de abordar la operativa pura, es necesario contextualizar por qué el accidente de VMP se ha convertido en una prioridad para las Jefaturas de Policía Local de toda España. Según los últimos balances consolidados de la Dirección General de Tráfico (DGT), la siniestralidad de estos vehículos ha experimentado un crecimiento exponencial en la última década.

- El crecimiento de las cifras: Si en los primeros años de su irrupción (2016-2018) los accidentes con VMP eran residuales, en el último quinquenio se han multiplicado por

cuatro. Los datos oficiales reflejan que los atropellos a peatones y las colisiones en intersecciones urbanas suponen ya el 15% del total de siniestros viales en ciudades de tipo medio y grande.

- **Gravedad y Lesividad:** Lo más preocupante para el agente no es solo el número, sino la lesividad. Los informes del Instituto Nacional de Estadística (INE) y de la DGT coinciden en un dato alarmante: casi el 70% de los accidentes de VMP con víctimas terminan en ingresos hospitalarios, con una prevalencia crítica de traumatismos craneoencefálicos (TCE) y fracturas de extremidades superiores.
- **El perfil del siniestro:** Las estadísticas revelan que la mayoría de los accidentes ocurren en días laborables, en franjas horarias de entrada y salida al trabajo (horas punta), y afectan principalmente a una franja de edad de entre 18 y 35 años. Sin embargo, el aumento de fallecidos en mayores de 65 años (atropellados por VMP) ha obligado a endurecer la vigilancia en zonas de coexistencia.

Esta "epidemia silenciosa" de siniestros es la que justifica que el protocolo de actuación policial sea hoy más riguroso que nunca. La intervención en un siniestro donde se ve implicado un VMP exige del agente una capacidad de observación superior. Al tratarse de vehículos ligeros, los vestigios son extremadamente volátiles y pueden desaparecer en minutos si no se aseguran correctamente.

7.1. Fase de Auxilio y Aseguramiento de la Zona (Protección)

Antes de iniciar cualquier diligencia, la prioridad absoluta es la seguridad del equipo interviniente y de las víctimas:

- **Ubicación del patrulla:** Dado que los VMP suelen accidentarse en carriles bici o zonas de visibilidad reducida, el vehículo policial debe actuar como escudo, utilizando la señalización luminosa del mismo.
- **Estabilización de heridos:** Como hemos analizado en el punto 6, las lesiones craneales son frecuentes. Es vital evitar el movimiento del herido y, si porta casco, no retirarlo salvo necesidad vital, a la espera de los servicios sanitarios.
- **Corte de tráfico selectivo:** Especialmente importante si hay baterías de litio dañadas. Un VMP con la batería golpeada presenta un riesgo de incendio químico espontáneo; el agente debe mantener una distancia prudencial y evitar manipular celdas de batería expuestas.

7.2. Recogida de Indicios y Vestigios (Evidencias Físicas)

La minuciosidad en el examen del escenario es lo que dota al atestado de fuerza probatoria ante un proceso judicial o una reclamación de responsabilidad civil. En los siniestros donde intervienen VMP, la levedad de los vehículos y la ausencia de grandes masas metálicas obligan al agente a realizar una búsqueda de indicios que suelen ser extremadamente volátiles y susceptibles de degradación inmediata.

1. Huellas de frenada: A diferencia de un turismo, un patinete rara vez deja una huella de neumático quemado. El agente debe buscar "marcas de fricción" (limpieza del asfalto por el arrastre de la goma) o marcas de rascado metálico si el chasis ha impactado contra el suelo.
2. Punto de Conflicto (PC): Determinar dónde se produjo el primer contacto. En atropellos en pasos de peatones, es crucial localizar restos de policarbonato de las luces del patinete o marcas de pintura del VMP en el vehículo contrario.
3. Posición Final (PF): Debido a su escaso peso, los VMP suelen ser movidos por curiosos o por el propio conductor antes de nuestra llegada. El agente debe preguntar fehacientemente si el vehículo ha sido movido para no falsear el croquis.

7.3. Inspección Técnico-Ocular del Dispositivo

Una vez asegurada la zona, el agente debe realizar un examen exhaustivo del VMP involucrado:

- Verificación del Sistema de Frenado: Comprobar si las manetas tienen tensión o si el cableado ha sido cortado o presenta un desgaste excesivo que impidiera la frenada de emergencia.
- Estado de los Neumáticos: Una presión excesivamente baja puede ser la causa de una pérdida de control en un giro.
- Comprobación de la Placa de Matrícula y Serie: Cotejar que el número de bastidor o de registro coincida con la matrícula portada. Cualquier discrepancia debe hacerse constar, ya que podría indicar que el seguro (si lo hay) no cubra el accidente por "inexistencia de coincidencia técnica".
- Manipulación del Limitador: Si las circunstancias del accidente sugieren una velocidad excesiva (ej. grandes distancias de proyección), se debe intervenir el vehículo para un examen pericial posterior que determine si el software había sido "flasheado" para superar los 25 km/h.

7.4. Identificación y Verificación Administrativa (FIVA y Registro)

Con el vehículo identificado, pasamos a la gestión de datos:

- Consulta al FIVA: Es obligatorio verificar la vigencia del seguro. En caso de carecer de él, el agente debe informar al conductor de que deberá responder personalmente de los daños, y se procederá a la denuncia administrativa por carecer de seguro obligatorio de responsabilidad civil.
- Consulta al Registro de la DGT: Comprobar si el vehículo está registrado mediante certificado o mediante el sistema transitorio de fotografía. Si el VMP es posterior a enero de 2024 y no tiene certificado, se hará constar como un vehículo "no apto para la circulación".

7.5. La toma de manifestaciones: ¿En el lugar o en Jefatura?

La toma de declaración es el momento donde el accidente empieza a convertirse en un relato jurídico. El orden de actuación debe ser: primero conductores y, posteriormente, testigos.

A. El conductor: La importancia de la inmediatez

Lo ideal es tomar una manifestación de urgencia en el propio lugar de los hechos. ¿Por qué?

- **Espontaneidad:** Nada más ocurrir el siniestro, el conductor de un VMP suele estar bajo un estado de nerviosismo que le hace ser más sincero. Es el momento en el que frases como "no lo he visto" o "pensaba que me daba tiempo" salen de forma natural.
- **Fijación de la versión:** Si citamos al conductor para el día siguiente en Jefatura, tendrá tiempo de hablar con conocidos o buscar en internet, y su versión vendrá "contaminada" o asesorada para eludir la responsabilidad.
- **Práctica operativa:** Se recomienda tomar los datos y una breve declaración a mano en el bloc de notas o acta de campo. Si el accidente es grave (con heridos o fallecidos), esa nota servirá de base para la posterior comparecencia formal en Jefatura.

B. Enfoque de la declaración del conductor de VMP

Al interrogar al usuario del patinete, debemos centrar el tiro en tres aspectos que suelen ser los que deciden la culpa:

1. **La trayectoria:** "¿Por dónde circulaba exactamente antes del impacto?". Muchos omiten que venían por la acera y bajaron al asfalto justo antes del golpe.
2. **La visibilidad:** "¿Vio usted al otro vehículo? ¿A qué distancia?".
3. **La atención:** Es fundamental preguntar si estaba manipulando el móvil (por ejemplo, cambiando la música o mirando el GPS) justo antes del accidente.

C. Los testigos: Los ojos de la intervención

Una vez tenemos la versión de los implicados, pasamos a los testigos. Aquí el enfoque debe ser humanizado y paciente:

- **El efecto sorpresa:** Un peatón que ve un golpe de VMP suele exagerar la velocidad porque el patinete es silencioso y parece más rápido de lo que es. Debemos pedirle que nos indique puntos fijos: "¿Dónde estaba el patinete cuando el coche puso el intermitente?".
- **Identificación completa:** Nunca debemos dejar que un testigo se marche sin haber verificado su DNI y un teléfono de contacto. En juicios de VMP, que suelen tardar meses, el testigo es la única pieza que nos permite reconstruir la verdad si los conductores mienten.

7.6. La Documentación del Siniestro: Fijación Planimétrica y Diligencias

El protocolo de actuación no puede considerarse finalizado hasta que toda la información recogida en la inspección ocular se traslada al soporte documental (ya sea en formato físico o mediante aplicativos digitales de gestión policial). Esta fase es crítica, pues será la base sobre la que jueces y peritos de seguros reconstruirán el accidente meses después.

A. La Importancia del Croquis Técnico

El croquis no es una mera ilustración; es una representación a escala de la dinámica del impacto. Debe realizarse con rigor métrico, incluyendo obligatoriamente los siguientes elementos:

- Fijación de puntos fijos: Utilizar elementos inamovibles (farolas, esquinas de edificaciones, señales verticales) para triangular las posiciones finales de los vehículos y las víctimas.
- Geometría de la vía: Anchura de los carriles, presencia de carriles bici, señalización horizontal (cedas el paso, stop, líneas continuas) y la existencia de obstáculos que pudieran reducir la visibilidad (contenedores, vehículos mal estacionados).
- Trayectorias y Huellas: Dibujar de forma diferenciada la trayectoria de pre-impacto y la de proyección post-colisión, señalando el lugar exacto de los vestigios (restos de ópticas, manchas de fluidos o marcas de arrastre).

B. El Reportaje Fotográfico: La "Memoria Visual" de la Intervención

En la era digital, la fotografía es la mejor herramienta para evitar impugnaciones. Un buen reportaje debe contener:

1. Vistas panorámicas: Fotos desde el sentido de la marcha de ambos conductores para evaluar qué veían (o qué no veían) antes del impacto.
2. Planos medios: Que relacionen la posición de los vehículos con la señalización vial.
3. Primeros planos de detalle: Estado de los neumáticos, del sistema de frenado, posibles manipulaciones en la controladora y, por supuesto, la placa de matrícula y el número de serie del VMP.

C. Remisión y Custodia de Pruebas

Si el accidente reviste gravedad o se detecta una manipulación técnica evidente (trucaje), el agente debe proceder a la intervención cautelar del vehículo. En este caso, el protocolo finaliza con el precinto del dispositivo y su traslado al depósito municipal para un posterior examen pericial más profundo.

7.7. Resumen de Diligencias de Obligada Inclusión en el Atestado

Para que el expediente tenga plena validez jurídica y administrativa, el agente debe estructurar el atestado siguiendo un orden lógico y cronológico. A continuación, se

detallan las diligencias que bajo ningún concepto pueden faltar en una intervención por accidente de VMP:

1. Diligencia de Inicio y Exposición de Hechos: Es la pieza clave del atestado. En ella se hace constar la hora y forma en que se tiene conocimiento del siniestro (por aviso de la Sala de Control, observación directa, etc.), la ubicación exacta, la identificación de las patrullas intervinientes y una breve narración objetiva de lo hallado a la llegada de la fuerza actuante.

2. Diligencia de Identificación de Conductores y Vehículos: Esta diligencia constituye el primer acto de investigación formal tras la protección de la escena. Su objetivo es doble: filiar a los intervinientes y determinar la aptitud legal tanto de las personas como de las máquinas para circular por la vía pública.

A. Identificación y Verificación de Conductores

El agente debe proceder a la identificación de todos los conductores implicados, diferenciando sus obligaciones según el tipo de vehículo que operen:

- Conductores de Vehículos a Motor (Turismos, camiones, motocicletas): Es preceptivo verificar la vigencia y categoría del Permiso de Conducción. Se debe consultar telemáticamente si el conductor posee la licencia adecuada, si está en vigor o si existe alguna pérdida de vigencia por puntos o suspensión judicial. La carencia de permiso transformaría una intervención administrativa en un posible Delito contra la Seguridad Vial (Art. 384 CP).

- Conductores de VMP: Aunque a fecha de 2026 no se exige un permiso de conducción para VMP de categoría estándar, es obligatorio verificar la edad del usuario (especialmente en el caso de menores) y su identidad mediante DNI o pasaporte. Asimismo, se debe comprobar si el conductor presenta alguna restricción física o médica que pudiera haber influido en el siniestro.

B. Identificación y Documentación de los Vehículos

La casuística de los VMP obliga a un examen mucho más minucioso que el de un turismo convencional:

1. Vehículos a Motor: Se verificará el Permiso de Circulación y la tarjeta de ITV en vigor. El agente debe cotejar que el número de bastidor coincida con el de la placa de matrícula para descartar posibles falsedades documentales.

2. Vehículos de Movilidad Personal (VMP): A diferencia de los turismos, la identificación de estos dispositivos ha evolucionado hacia un control mucho más riguroso. El agente debe verificar:

- La Matrícula o Identificador Obligatorio: Como ya se dijo, los VMP deben portar de forma visible su placa de matrícula o el distintivo de identificación registrado. Este código es la llave que nos permite consultar en la base de datos de la DGT si el vehículo

está "apto para la circulación". El agente anotará este código para vincularlo inequívocamente al atestado.

- La Placa de Marcaje de Fábrica: Ubicada generalmente en el chasis o el mástil. Contiene datos técnicos como la velocidad máxima, la potencia del motor y el número de serie. Es vital comprobar que el número de serie de esta placa coincida con el grabado en el controlador y con el que figura en la matrícula. Cualquier discrepancia es un indicio claro de falsedad documental.

C. Verificación de los Seguros de Responsabilidad Civil

Este es un punto crítico para la resolución de daños y perjuicios:

- Consulta al FIVA: Para el vehículo a motor, se realizará la consulta inmediata para verificar la vigencia de la póliza.
- Seguro en VMP: Dado que la obligatoriedad del seguro para VMP se ha ido consolidando, el agente debe solicitar el recibo de la póliza.

3. Diligencia de Manifestaciones: Recogida de las versiones de los conductores y testigos. Se debe distinguir entre la manifestación espontánea recogida "in situ" y la declaración formal bajo lectura de derechos si hubiera indicios de delito.

4. Diligencia de Pruebas de Alcohol y Drogas: Documentación de los resultados de las pruebas de detección a todos los conductores implicados. Es fundamental adjuntar los tiques del etilómetro de precisión o el acta de signos externos en caso de drogas o negativa.

5. Diligencia de Inspección Ocular: Descripción técnica del escenario. Se detallará el estado del firme, la climatología, la señalización existente y, muy especialmente, la naturaleza técnica del VMP (marca, modelo, número de serie y si posee placa de certificación o registro por fotografía).

6. Diligencia de Croquis y Reportaje Fotográfico: Fijación planimétrica del accidente. Incluye las medidas, distancias, puntos de conflicto, posiciones finales y las evidencias gráficas de los daños y vestigios hallados.

7. Diligencia de Intervención, Depósito y Custodia (si procede): Necesaria si el vehículo se retira por carecer de seguro, por sospecha de manipulación técnica o por la gravedad de las lesiones, garantizando que el VMP no sea manipulado hasta su examen pericial.

8. Diligencia de Notificación a Tutores Legales: Obligatoria siempre que el conductor sea menor de edad, dejando constancia de la información facilitada a los padres sobre su responsabilidad civil subsidiaria.

9. Diligencia de Terminación y Remisión: Cierre del expediente, indicando a qué autoridad (Juzgado de Guardia, Jefatura de Tráfico o Fiscalía de Seguridad Vial) se remite el atestado y el número de folios que lo componen.

8. RÉGIMEN SANCIONADOR Y VIGILANCIA EN LA VÍA PÚBLICA

8.1. Infracciones Relativas a la Documentación y Aptitud del Vehículo

Antes de analizar cómo se mueve el VMP, debemos verificar si tiene "derecho" a estar en la vía pública. En 2026, la carencia de estos requisitos es motivo de inmovilización inmediata.

• 8.1.1. Infracciones relativas al Seguro de Responsabilidad Civil

Es fundamental que el agente distinga en el boletín de denuncia si el vehículo estaba en movimiento o si se trata de una comprobación administrativa en un vehículo estacionado en la vía pública, ya que el riesgo cubierto y la cuantía pueden variar.

- A) Circular con un VMP careciendo de seguro obligatorio:
- Precepto: Art. 2 de la LRCSCVM.
- Hecho denunciado: Conducir el vehículo reseñado por la vía objeto de legislación sin que su titular tenga suscrito y vigente un contrato de seguro que cubra la responsabilidad civil derivada de la circulación.
- Operativa: Se da cuando el agente detiene el vehículo en marcha. Conlleva la inmovilización y depósito inmediato del VMP para garantizar que no siga circulando y creando un riesgo no cubierto.
- B) Incumplir la obligación de suscribir seguro (Vehículo estacionado):
- Precepto: Art. 1.1 de la LRCSCVM.
- Hecho denunciado: El titular de un vehículo cuya estacionamiento habitual sea España no tiene suscrito contrato de seguro.
- Operativa: Se aplica cuando localizamos un VMP estacionado en la vía pública o tras una inspección de un vehículo implicado en un incidente pero que no estaba "en movimiento" en el momento de la detección (por ejemplo, tras una caída fortuita estando parado). Aunque no haya movimiento, el riesgo existe por el mero hecho de estar en el espacio público.
- 8.1.2. Circular con un VMP no matriculado o sin distintivo de identificación:
- Precepto: Art. 25 del Reglamento General de Vehículos (RGV).
- Operativa: Todo VMP comercializado o en uso en 2026 debe portar su placa de identificación/matricula. La ausencia de esta impide la fiscalización del vehículo. Se denuncia por el boletín de la JPT.
- 8.1.3. No portar el Certificado de Circulación del VMP:
- Precepto: Art. 3 del RGV y Manual de Características Técnicas de la DGT.
- Análisis: Aunque el vehículo esté matriculado, el conductor debe mostrar el certificado (físico o QR/Digital) que avala que el motor, la potencia y la velocidad máxima

son las de fábrica. No portarlo o que los datos no coincidan con el vehículo real supone una infracción por circular con un vehículo que no cumple las condiciones técnicas.

- 8.1.4. Reformas de importancia no autorizadas:
- Precepto: Art. 7 del RGV.
- Operativa: Si detectamos que el VMP supera los 25 km/h o tiene instaladas baterías de mayor voltaje/motores no declarados, el vehículo deja de ser un VMP para ser considerado un ciclomotor "de facto". Se denuncia por circular con un vehículo que carece de la correspondiente autorización administrativa.

8.2. Infracciones Dinámicas y de Comportamiento

Aquí entramos en la disciplina viaria pura, donde la seguridad de los peatones es la prioridad.

- 8.2.1. Uso de auriculares y dispositivos de telefonía móvil:
- Precepto: Art. 18.2 del RGC (Auriculares) y Art. 13.2 de la LSV (Móvil).
- Sanción: 200 €.
- Matiz: No importa si el auricular está apagado o solo se lleva uno; la norma prohíbe el uso de cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
- 8.2.2. Circulación por aceras y zonas peatonales:
- Precepto: Art. 121.1 del RGC.
- Sanción: 200 €.
- Excepción: Solo podrán circular por estas zonas si existe una señalización específica de coexistencia o una Ordenanza Municipal que lo autorice bajo condiciones de velocidad de paso de peatón (aprox. 5 km/h). En Alcalá o El Viso, la norma general es la prohibición salvo carril-bici segregado.
- 8.2.3. Transporte de pasajeros (Exceso de ocupación):
- Precepto: Art. 9.1 del RGC.
- Sanción: 100 €.
- Operativa: El VMP es un vehículo de una sola plaza. La presencia de un acompañante (aunque sea un menor) es motivo de sanción.

8.3. La Potestad Regulatoria Municipal: El Papel de las Ordenanzas

Dado que la normativa estatal (LSV y RGC) deja ciertos aspectos en manos de lo que "reglamentariamente se determine", los Ayuntamientos han hecho uso de su capacidad normativa para adaptar la realidad de los VMP a sus calles. El agente, antes de denunciar,

debe conocer si su municipio ha publicado una Ordenanza de Movilidad Sostenible o similar.

A. El Casco de Protección: La Obligatoriedad "Local"

Actualmente, el uso del casco en VMP se rige por el principio de reserva de ordenanza.

- Si existe ordenanza: El agente denunciará el "No hacer uso del casco de protección habiendo sido establecida su obligatoriedad por la normativa municipal".
- Si no existe ordenanza: No se puede sancionar el no llevar casco, salvo que el vehículo, por sus características (potencia/velocidad), sea reclasificado como ciclomotor en el momento de la intervención.

B. Zonas de Estacionamiento y Prohibiciones de Acceso

Las ordenanzas locales suelen ser mucho más estrictas en:

- Estacionamiento: Prohibición de amarrar VMP a mobiliario urbano (farolas, bancos) o dejarlos en mitad de la acera entorpeciendo el paso de personas con movilidad reducida.
- Vías Especiales: Prohibición de circular por parques públicos, zonas monumentales o calles peatonales de especial afluencia, incluso si el RGC permitiera la coexistencia.

C. Edad Mínima y Seguros Complementarios

Aunque la DGT marca unas pautas, muchos Ayuntamientos han establecido en sus ordenanzas una edad mínima (frecuentemente 15 o 16 años) para circular con VMP por la calzada, así como la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para todos los usuarios, adelantándose a la normativa estatal.

8.4. El Uso de VMP para el Transporte de Mercancías y Reparto (Delivery)

En 2026, el uso profesional de los VMP está regulado para garantizar que la actividad económica no comprometa la seguridad vial. El agente debe distinguir entre el equipaje personal y la carga comercial.

A. Limitaciones Técnicas y de Seguridad

Según el Reglamento General de Circulación (Art. 14) y el Manual de Características Técnicas de la DGT, la carga en un VMP debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Estabilidad y Masa Máxima: La carga no puede exceder la Masa Máxima Técnicamente Admisible (MMTA) establecida por el fabricante en la placa de marcaje. Si el conjunto (conductor + vehículo + mochila/caja) supera este peso, el vehículo está circulando en condiciones técnicas peligrosas.
2. Dimensiones y Visibilidad: La carga no puede sobresalir lateralmente del manillar. Hacia adelante o hacia atrás, no debe comprometer la maniobrabilidad ni ocultar los dispositivos de alumbrado o la placa de matrícula/identificación.

3. Prohibición de Arrastre: Como norma general, los VMP tienen prohibida la circulación arrastrando un remolque o semirremolque, salvo que el vehículo esté específicamente certificado y homologado para ello (VMP de mercancías o VMP-Carga).

B. El Reparto Profesional (Mochilas y Cajones)

Para los repartidores de plataformas de comida a domicilio o mensajería, el criterio policial es el siguiente:

- Mochilas de espalda: Están permitidas siempre que no impidan al conductor mantener la libertad de movimientos y el campo necesario de visión (Art. 18 RGC).
- Cajones fijos: Solo pueden instalarse si el VMP ha sido certificado por el fabricante para llevar ese accesorio. No se permiten "instalaciones caseras" con bridas o cuerdas que puedan desprenderse.

8.5. Codificado de infracciones más frecuentes relativas a VMP

Una vez analizada la casuística operativa de la vigilancia en vía pública, se presenta a continuación el cuadro resumen de infracciones más frecuentes cometidas por propietarios y conductores de VMP. Este codificado permite al agente identificar de forma rápida el precepto legal, la cuantía y la procedencia de la inmovilización, garantizando la uniformidad en la actuación de la plantilla.

Infracción	Precepto Legal	Descripción de la Infracción	Cuantía/reducción	Órgano	Inmovilización
Falta de Registro	Art. 1.1.5A RGV	Circular con un Vehículo de Movilidad Personal (VMP) que carece de la preceptiva autorización administrativa (inscripción en el Registro de Vehículos Personales Ligeros y etiqueta identificativa).	200/100 €	JPT	SÍ
Falta de Placa	Art. 25.1.5A RGV	Circular con un Vehículo de Movilidad Personal (VMP) que, estando obligado a ello por encontrarse inscrito en el Registro, carece de la placa de matrícula (etiqueta identificativa) obligatoria.	200/100 €	JPT	Criterio del Agente

Infracción	Precepto Legal	Descripción de la Infracción	Cuantía/reducción	Órgano	Inmovilización
Sin Seguro (Circulando)	Art. 2.1.5A SOA	Circular con el vehículo reseñado (VMP) careciendo del seguro obligatorio de responsabilidad civil.	800/400 €	JPT	SÍ
Sin Seguro (No suscrito)	Art. 2.1.5B SOA	Incumplir el propietario del vehículo la obligación de suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro que cubra la responsabilidad civil obligatoria (VMP).	601/300.5 €	JPT	SÍ
Sin Certificado	Art. 22 bis.2.5A RGV	Circular con un vehículo de movilidad personal careciendo del certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigidos por la normativa nacional e internacional. El usuario no está obligado a llevar el "Manual de características" físicamente, sino que el vehículo debe estar certificado (lo cual se comprueba con la placa/QR o consultando la base de datos de la DGT si el modelo está registrado).	200/100 €	JPT	NO (salvo duda técnica)
Reformas de importancia	Art. 7.2.5B RGV	Circular con un VMP cuyas características han sido modificadas para superar los 25 km/h.	500/250 €	JPT	SÍ
Auriculares	Art. 18.2.5A RGC	Conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.	200/100 €	Ayto.	NO (si cesa la infracción)
Telefonía Móvil	Art. 18.2.5B LSV	Conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil.	200/100 €	Ayto.	NO (si cesa la infracción)
Uso de la Acera	Art. 121.5.5B RGC	Circular con el vehículo reseñado por la acera o zonas peatonales no autorizadas.	200/100 €	Ayto.	NO (si cesa la infracción)

Infracción	Precepto Legal	Descripción de la Infracción	Cuantía/reducción	Órgano	Inmovilización
Conducir VMP llevando pasajero/s	Art. 9.1.5B RGC	Conducir un vehículo ocupado por un número de personas que exceda del 50% de las plazas autorizadas, excluido el conductor. VMP=1 ocupante	200/100 €	Ayto.	NO (si cesa la infracción)
Alcoholemia	Art. 20.1.1A RGC	Circular con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,25 hasta 0.50 mg/l	500/250€	Ayto.	Sí
Alcoholemia	Art. 20.1.1B RGC	Circular con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,25 sobrepasando los 0.50 mg/l.	1000/500€	Ayto.	Sí
Alcoholemia	Art. 20.1.1D RGC	Conducir el vehículo reseñado (VMP) con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0 mg/l , siendo el conductor menor de edad.	500/250€	Ayto.	Sí
Carga mal acondicionada	Art. 14.1.5A RGC	Circular con el vehículo reseñado (VMP) cuya carga y/o accesorios de acondicionamiento o protección están dispuestos de forma que pueden caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.	200/100€	Ayto.	Sí (si no puede ser acondicionada debidamente)
Exceso de Dimensiones	Art. 15.1.5B RGC	Circular con el vehículo reseñado (VMP) transportando una carga que sobresale de la proyección en planta del mismo.	200/100€	Ayto.	Sí (si no puede ser acondicionada debidamente)
Uso de Remolque	Art. 12.4.5A RGC	Circular con el vehículo reseñado (VMP) arrastrando un remolque o semirremolque que no cumple con las condiciones de homologación o cuya utilización no está permitida para esta categoría de vehículo.	200/100€	Ayto.	Sí

Infracción	Precepto Legal	Descripción de la Infracción	Cuantía/reducción	Órgano	Inmovilización
No llevar alumbrado encendido	Art. 98.1.5 A RGC	Circular con el vehículo reseñado (VMP) entre la puesta y la salida del sol sin llevar encendido el alumbrado reglamentario, siendo este obligatorio.	200/100€	Ayto.	Sí (o continuar sin circular)
Carecer de sistema de alumbrado	Art. 12.1.5 A RGV	Circular con el vehículo reseñado (VMP) careciendo de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica obligatorios para su categoría de vehículo.	200/100€	JPT	Sí
Ordenanzas Municipales		El incumplimiento de la normativa local dispuesta mediante ordenanza. municipal.		Ayto.	

9. ALCOHOL Y DROGAS EN VMP

9.1. La obligación legal de someterse a las pruebas de alcohol o drogas.

La obligatoriedad de someterse no nace del tipo de vehículo, sino de la condición de "conductor". El Tribunal Supremo y la Ley de Seguridad Vial son claros: quien maneja un VMP es un conductor a todos los efectos.

¿En qué casos están obligados? (Art. 21 del RGC y Art. 12 de la LSV):

1. Implicación en accidente: Cualquier conductor de VMP involucrado directamente como posible responsable.
2. Síntomas evidentes: Cuando el agente observe manifestaciones que denoten razonablemente que el usuario conduce bajo la influencia de sustancias.
3. Infracción previa al Reglamento General de Circulación: Cuando sea denunciado por cometer una infracción a las normas del éste reglamento.
4. Controles preventivos: Los conductores de VMP están obligados a someterse a las pruebas en controles de carácter preventivo programados por la Autoridad.

9.2. Análisis de las Tasas Aplicables

Aquí debemos diferenciar dos escenarios según la edad del conductor, basándonos en la reforma de la Ley de Seguridad Vial:

- Conductores Mayores de Edad: Se aplica la tasa general del Art. 20 del RGC.
- Alcohol: 0,25 mg/l en aire espirado (0,5 g/l en sangre).

- Drogas: Presencia de sustancias en el organismo (tolerancia cero).
- Conductores Menores de Edad (Tasa 0,0):
- Alcohol: 0,0 mg/l en aire espirado (0,0 g/l en sangre). No existe margen de cortesía. Cualquier detección positiva, por mínima que sea, es motivo de sanción.
- Justificación: El legislador busca proteger al menor dada su falta de experiencia y la vulnerabilidad del vehículo.

9.3. El procedimiento con Menores de Edad

Aunque la prueba técnica es idéntica el procedimiento administrativo tiene matices:

1. Notificación obligatoria: Se debe contactar de inmediato con los padres o tutores legales para informar de la situación y del resultado de la prueba.
2. Responsabilidad solidaria: La sanción económica (500 € o 1.000 €) será respondida solidariamente por los padres o tutores (Art. 82.b LSV).
3. Inmovilización y entrega: El VMP debe quedar inmovilizado. El menor no puede continuar la marcha si ha dado positivo, y el vehículo solo se entregará bajo acta a un adulto responsable que se haga cargo.

9.4. La conducción de un VMP bajo influencias de bebidas alcohólicas o sobrepasando la tasa de 0.60 mg/l de aire espirado o la negativa a someterse a las pruebas: ¿Administrativa o Delito?

De conformidad con la normativa vigente, el conductor del Vehículo de Movilidad Personal (VMP) queda excluido del ámbito de aplicación de los delitos contra la seguridad vial tipificados en los Artículos 379.2 y 383 del Código Penal. Esta imposibilidad de encaje típico se fundamenta en que los referidos preceptos penales exigen que la conducta se realice a los mandos de un 'vehículo a motor o ciclomotor'. Según la definición técnica actualizada por el Real Decreto 970/2020, el cual establece literalmente que: «Vehículo a motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal», el VMP no ostenta dicha consideración legal. Por tanto, al no ser un vehículo a motor ni un ciclomotor, los hechos deben tramitarse exclusivamente por la vía administrativa al amparo del Artículo 20 del Reglamento General de Circulación, careciendo de relevancia penal el resultado de la tasa de alcohol arrojada o la negativa a someterse a las pruebas."

10. EL RETO POLICIAL ANTE LA NUEVA MICROMOVILIDAD URBANA

Tras el análisis exhaustivo realizado en este artículo, queda una certeza clara: el VMP ha dejado de ser un "invitado" en nuestras calles para convertirse en un protagonista del tablero urbano. Como agentes de la autoridad hemos sido testigos directos de esta transición. Lo que comenzó como un vacío legal —un "todo vale" donde los auriculares

y las aceras eran la norma— se ha transformado en 2026 en un escenario de madurez administrativa.

La exigencia de certificación, la matriculación obligatoria y la consolidación del seguro de responsabilidad civil no deben entenderse como trabas, sino como la armadura jurídica que protege tanto al usuario como al resto de ciudadanos. Nuestra labor diaria ya no consiste solo en sancionar, sino en instruir. Cada atestado bien redactado tras un accidente y cada diligencia de identificación precisa son los ladrillos con los que construimos la seguridad vial del futuro.

El desafío para los próximos años no será solo tecnológico, sino cultural. El éxito de la movilidad eléctrica urbana no se medirá en cuántos patinetes circulan, sino en cuántos lo hacen respetando la jerarquía vial, donde el peatón sigue siendo el centro. Como Policías Locales, nuestro compromiso es seguir adaptándonos a la misma velocidad a la que evoluciona la tecnología y la normativa, garantizando que el progreso nunca rueda por encima de la seguridad.

11. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS LEGISLATIVAS

Para la elaboración de este artículo se ha realizado una labor de consultoría y análisis de las siguientes normas y documentos técnicos:

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV). (Incluyendo las modificaciones sustanciales de la Ley 18/2021 en materia de tasas de alcohol y uso de dispositivos).

- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (RGC) para la aplicación y desarrollo de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (RGV). (Fundamental tras las modificaciones introducidas por el RD 970/2020 que define y categoriza legalmente a los VMP).
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos en materia de medidas de regulación de tráfico urbano.
- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM). (Referencia clave para la obligatoriedad del seguro en VMP en 2026).
- Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor.

- Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Características Técnicas de los Vehículos de Movilidad Personal. (Documento que establece los requisitos de certificación, marcaje y registro obligatorio).
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. (Artículos del Título XVII, Capítulo IV sobre Delitos contra la Seguridad Vial e imprudencias de los artículos 142 y 152).
- Instrucción 2/2021 de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial, sobre el tratamiento de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en el ámbito penal tras la reforma operada por el Real Decreto 970/2020.
- Oficio de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial (2024/2026), sobre la unificación de criterios en la persecución de delitos de imprudencia grave con vehículos de movilidad personal.
- Instrucción técnica de la Dirección General de Tráfico (DGT) sobre el uso de VMP y criterios de denuncia en vía urbana.

CIUDADES INTELIGENTES Y CONDUCCIÓN AUTÓNOMA: DESAFÍOS POLICIALES ANTE LA PRÓXIMA MOVILIDAD URBANA



AUTOR/ES: JUAN PERAGÓN GARRIDO

CIUDADES INTELIGENTES Y CONDUCCIÓN AUTÓNOMA: DESAFÍOS POLICIALES ANTE LA PRÓXIMA MOVILIDAD URBANA

Autor: Juan Paragón Garrido

ÍNDICE

1. RESUMEN

2. INTRODUCCIÓN

3. CUERPO DEL ENSAYO

1.- SINIESTRALIDAD VIAL: TESTIMONIOS DE LAS VÍCTIMAS.

2.- SOLUCIONES TECNOLÓGICAS EN LA CONDUCCIÓN Y SISTEMAS AVANZADOS PARA LA PREVENCIÓN DE SINIESTROS VIALES.

3.- IA EN EDUCACIÓN VIAL.

4. EPÍLOGO

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. RESUMEN

La seguridad vial combina concienciación humana e innovación tecnológica. Los accidentes no son fortuitos, son evitables. Factores como alcohol, drogas, distracciones y mal uso de sistemas de retención provocan lesiones irreversibles y tragedias que afectan a las víctimas y a su entorno. Para mitigar este problema y los errores humanos, se propone evolucionar hacia la conducción autónoma, uso de sensores (Lidar, radar, cámaras) que interpretar el entorno con una precisión superior a la humana, eliminando el error de los conductores; la tecnología del vehículo no es suficiente si la infraestructura es analógica; soluciones en infraestructuras inteligentes como semáforos adaptativos, carreteras calefactables, barreras de rodillos que absorben impactos y pavimentos drenantes reducen la siniestralidad. Se requiere una legislación que implemente estas tecnologías que ayuden a salvar vidas; este progreso debe complementarse a través de educación vial obligatoria en el sistema educativo formal y no formal. Proyectos innovadores demuestran que el uso de herramientas de Inteligencia Artificial en las aulas no solo hace el aprendizaje más práctico y atractivo, sino que fomenta un pensamiento crítico y responsabilidad individual desde la infancia. Salvar vidas depende de una infraestructura moderna y una sociedad formada en la prevención.

2. INTRODUCCIÓN

La seguridad es uno de los de salud pública más importante a nivel global, siendo la principal causa de muerte en los jóvenes; la siniestralidad vial en los accidentes de tráfico no es fortuita, donde las evidencias empíricas y los datos indican que hay factores de riesgo evitables como el alcohol, drogas y distracción al volante, no siendo los accidentes

fortuitos, sino evitables, planteando este artículo un análisis que se basa en la vanguardia tecnológica y la reforma educativa trazando una hora de ruta hacia las cero muertes en accidentes de tráfico. Se ha analizado la realidad del testimonio de una víctima, en cuya experiencia se exponen las devastadoras secuelas físicas y psicológicas de una lesión medular y craneoencefálica (patologías con una nula capacidad de regeneración neuronal, así como el impacto de las limitaciones que imponen las barreras arquitectónicas en su autonomía e integración social. El factor humano es el eslabón más débil de la seguridad, donde conductas de riesgo evitables como conducción bajo el consumo de alcohol y drogas, exceso de velocidad, distracciones al volante al usar móviles y el incorrecto uso de sistemas de retención terminan en tragedias.

En la segunda parte del ensayo se contextualiza la geopolítica de esta industria de vanguardia, donde las marcas chinas asociadas a las europeas y respaldadas por Inteligencia Artificial compiten frente al laberinto regulatorio de la Unión Europea. Se debate sobre las etiquetas medioambientales, el despliegue del vehículo híbrido y eléctrico, la antigüedad del parque móvil español y la transformación del concepto de “movilidad como servicio, donde el valor del automóvil se desplaza hacia la gestión masiva de datos; se propone una mejora para reducir la siniestralidad vial con vehículos de conducción autónoma, analizando potencialidades y limitaciones del sistema Lidar, radares, cámaras y sistemas de navegación que interpretan el entorno, así como infraestructuras inteligentes. Las nuevas tecnologías en conducción permiten que el vehículo interprete el entorno con una precisión superior a la humana. Soluciones viales de vanguardia en el modelo de Smart City como el asfalto drenante, biondas rotatorias, vías con calefacción y pasos de peatones inteligentes basados en densidades peatonales y de vehículos mejoran la seguridad y fomentan la sostenibilidad medioambiental, requiriendo una apuesta decidida por parte de la administración pública.

Y finalmente esta tecnología debe complementarse con el factor humano en la formación, proponiendo una educación vial transversal e institucionalizada tanto en el currículo escolar como en las Escuelas de Educación Vial de las Policías Locales, reforzando la importancia de la conciencia sobre la salud del conductor. Se expone este desafío pedagógico en el proyecto del profesor Pablo Dúo, actual docente en la Universidad de Granada, quien implementó con éxito herramientas de Inteligencia Artificial (LearningML y Scratch) para capacitar a los alumnos en la detección de infracciones penales. Se demuestra que la IA aplicada a la educación dentro de la actual LOMLOE optimiza la labor docente y dota a los educandos de un pensamiento computacional y un sentido crítico que se puede unir a la responsabilidad individual desde la infancia, consolidando valores de prevención que servirán para la movilidad del futuro sin renunciar al derecho a la vida. El progreso técnico debe salvar vidas humanas.

Todos estos factores deben ser integrados en una legislación por la administración para implementar estos avances garantizando que el progreso técnico salve vidas humanas.

3. CUERPO DEL ENSAYO

Siniestralidad vial: testimonios de las víctimas

Félix González Dacosta es formador en cursos de recuperación de puntos y sensibilización, participando en campañas de prevención de accidentes; reflexiona sobre su experiencia personal, con un accidente de tráfico con 20 años, accidentes que sufren muchas personas, explicando lo duro que significa a esa edad; Los accidentes más graves no tienen cura y se pueden prevenir y explica que es una lesión medular y craneal y los diferentes tipos que existen y los efectos psicológicos y físicos para hacer una vida normal.

Se considera afortunado al hacer uso de sus extremidades superiores, pero en su vida no puede hacer actividades normales, necesitando modificaciones en su vehículo y vivienda, esfuerzos de usar un ascensor, rampas, moverse, necesitando ayuda de familiar y amigos que padecen sufrimientos, frustración y tristeza; otras personas no pueden mover las cuatro extremidades y subir un escalón cuando la rampa está ocupada por un conductor poco empático es imposible; otros aspectos que influyen son las relaciones de pareja y el dolor, llamado neuropático, que sufre de forma continua en la zona de la lesión, infecciones de orina por utilizar sondajes, escaras por presión por la inmovilidad prolongada; estos efectos sobre la vida desgasta mucho.

Indica que los accidentes son evitables, así como lesiones craneoencefálicas, donde las neuronas no se regeneran como el resto de células; el accidente de coche es la principal causa de muerte en el mundo entre los jóvenes de 10 y 19 años, siendo evitable.

El alcohol y sus efectos altera la percepción, recomendando usar bus, taxi o metro y nunca montar en un vehículo con un conductor que haya bebido, y asociado al alcohol están las drogas, a la velocidad y el no utilizar cinturón de seguridad. Distracciones conduciendo como manipular radio, móvil o guantera, hacen importante el evitar un accidente de tráfico. Un error es pensar que no utilizar los sistemas de seguridad pasiva como el cinturón de seguridad existiendo el airbag disminuye las consecuencias, donde muchos sistemas de seguridad van aparejados a la activación del cinturón. Recomienda hacer una buena regulación del reposacabezas, del uso de los espejos retrovisores y de los sistemas de retención infantil.

Los más vulnerables son los motociclistas, ciclistas y peatones; un casco homologado con visera reduce el impacto de una piedra en la cara, el respeto a los ciclistas por los conductores y la precaución de los peatones que deben comprobar que se ha parado el vehículo antes de iniciar el cruce de la calzada, son actos imprescindibles para evitar un accidente.

Félix llevaba abrochado el cinturón de seguridad cuando el vehículo en el que iba se salió de la carretera tras un derrape, un vehículo que no tenía control de estabilidad, sistema que hace de frenen las ruedas de forma selectiva para provocar un efecto de giro lo más fiel posible al que el conductor marca con su volante cuando el coche resbale, chocando con una valla y cayendo por un terraplén donde el techo se aplastó haciendo que se torciese el cuerpo y la médula; tras salir del hospital fue a la comandancia para agradecer a los agentes de tráfico su rescate, y uno de los que lo sacaron del barranco le sugirió que colaborara dando a conocer la importancia de conducir sin alcohol ni drogas, o

conducción negligente y evitar tragedias; hoy está agradecido a su rescatador, si bien éste a raíz de una enfermedad, los médicos no lo pudieron salvar con 48 años; su vida gira en la sensibilización haciendo hincapié que los accidentes son evitables. Los accidentados hoy en día tienen problemas sociales con barreras arquitectónicas, vivienda, transporte y ocio y deporte, porque te puede pasar.

Soluciones tecnológicas en la conducción y sistemas avanzados para la prevención de siniestros viales

La movilidad permite llegar a sitios que no se conocen, y en España ha cambiado pasando en poco tiempo de ser un país por motorizar después de la guerra civil, a los 60-70 donde nuestras familias pudieron adquirir un automóvil, hasta hoy, creciendo el parque móvil de vehículos muy rápido en los últimos 20 años; En este país existe una cultura de utilizar el vehículo para todo, y si no hay más vehículos por familia es por falta de estacionamiento; la tendencia de tener más de un vehículo por familia se ha complicado por el aumento de los costes de los mismos.

A la hora de adquirir uno hay que pensar cuando nos queremos gastar y para que lo queremos, su tasa de ocupación y kilómetros que se harán, y lo racional es elegirlo en función del precio; en general se tienen los vehículos hasta que dejen de funcionar, influyendo en la edad media de los que circulan en nuestro país. El negocio de los vehículos de segunda mano ha subido más que el de los coches nuevos ya que la economía familiar no lo permite, siendo actualmente España un país importador de coches usados; uno de segunda mano o de ocasión suelen tener más de 15 años de antigüedad, estando al final de su vida útil, siendo vehículos que se venden una y otra vez. Los vehículos de renting son los más fiables e interesantes, con cuatro años o menos, estando bien revisados generalmente, y son estos vehículos seminuevos los que tienen más éxito.

Las marcas asiáticas están en los primeros puestos de ventas en USA, y son los que tienen menos elementos susceptibles de fallar. Unido a las averías se unen los mantenimientos, si bien las marcas más baratas suelen ser más caras en recambios o productos que utilizan.

Los coches eléctricos en España es una tecnología reciente, con mucha oferta, con una red de recarga en carretera suficiente pero mejorable, siendo un precio más interesante que hace diez años; el mantenimiento y combustible es más barato respecto a los vehículos térmicos, si bien, de cara a estacionar el vehículo con un cargador es difícil y complicado. Por lo general, los vehículos eléctricos han estado por delante de la infraestructura, siendo el valor de la batería sobre el 30-40% del valor del vehículo. Para el 2030 se espera un vehículo eléctrico con un precio y autonomía razonable alrededor de los 400 kms; Es una tecnología nueva y los fabricantes están aprendiendo y utilizan productos que son proveídos por otros, especialmente las baterías, que es una tecnología supercompleja, donde la formación de los servicios de postventa aumenta los tiempos de satisfacción, si bien, la tecnología más contrastada hoy son los vehículos híbridos, que son los que utilizan más los taxistas.

Respecto a la seguridad, las pruebas crash tests de Euro NCAP han ayudado a mejorar la seguridad aumentando los estándares, siendo una referencia para el resto del mundo, aunque, en el afán de subir el listón, se ha metido de por medio todos los sistemas de protección activa incluidos en los atropellos, algo que no podía soñar hace 20 años, y donde el precio de los vehículos con estos estándares de seguridad no se ha visto reducido con esta seguridad. La seguridad es vista como algo muy importante, y que un coche se arrugue forma parte de los sistemas de seguridad; cualquier coche de hoy en día es superseguro comparado con los coches de hace 25 años.

Las marcas chinas construyen con estándares diferentes a los europeos, creciendo no obstante sus ventas a gran velocidad, pero al crecer tan rápido están teniendo problemas en su cadena de suministros de piezas, existiendo en el noroeste de Madrid un gran centro de distribución para evitar estos problemas, a lo que se une poca formación y conocimiento a la hora de repararlos y no son más fiables que los que se fabrican en Europa, si bien, cuando se detecta algún problema, la cultura china es rápida en repararlo, cambiando bloques enteros.

Sobre las etiquetas medioambientales es una norma basada en criterios que no tienen en cuenta el sistema de combustión y la potencia de los vehículos, sino que lo hace en función del consumo y el uso que se hace, contaminando más un vehículo con menos emisiones que hace 50.000 kms/año respecto de otro más antiguo que hace 5.000 kms al año; cada vez hay más ciudades que restringen el acceso a la misma si no tiene etiqueta, a pesar de que pasan la ITV sin problema, por lo que mucha gente se plantea venderlo, trasladando el problema de la contaminación a otros lugares; podría ser que la norma se tumbe en la vía jurisdiccional, pero la tendencia es que no se deje circular en nuestras ciudades.

El transporte público cada vez es más utilizado estando los consumidores satisfechos, aunque las infraestructuras deben mejorar, especialmente los trenes; se ha recortado mucho el precio en la movilidad por AVE y otros tipos de trenes, pero falta mantenimiento en las estructuras que están sometidas cada vez más al uso de la población. La restricción del uso del transporte privado en las ciudades debe ir aparejado a la potenciación del uso del transporte público; el aumento masivo de viajeros está generando un gran caos en el uso del tren; tardar más de treinta minutos en un desplazamiento para ir al trabajo es algo que quita calidad de vida.

Hay una tendencia a la baja en la gente joven para obtener el permiso de conducción, siendo más proclives a utilizar la modalidad compartida, por lo que el concepto de sacarse el carné a los dieciocho y cuando pueda me compro un coche, es cosa del pasado, compitiendo hoy el vehículo con otras muchas opciones.

En las siguientes décadas, la Unión Europea se ha equivocado con la transición hacia la electrificación al planificar los plazos, siendo más lenta de lo pensado inicialmente, pudiendo ser que el hidrógeno o combustibles derivados de éste compita en el año 2035, donde seguro que todavía existirán motores de combustión.

En los vuelos hay expectativas a que se dupliquen hacia el año 2040, y en la movilidad la tendencia es que los jóvenes utilicen otros medios diferentes al vehículo, si bien en la ciudad aumentará compartir un vehículo y la utilización del eléctrico.

Pero lo importante es que no se pierda el derecho a conducir un vehículo cuando se quiera y a donde se quiera a pesar de las restricciones y las imposiciones del automóvil eléctrico.

Junto al control de estabilidad mencionado se le puede unir la conducción autónoma, la cual guía al vehículo sin intervención humana, según el grado de asistencia al conductor. La automatización total ha sido planteada por la Sociedad de Ingenieros de la Automoción, donde el documento J3016 detalla los términos clave de esta tecnología y los niveles de autonomía de los vehículos.

La conducción autónoma mejora la seguridad vial al evitar errores humanos, optimizando la movilidad vial, reduciendo contaminantes, ayudando a conductores inseguros y aumentando la productividad al ahorrar tiempo empleado en la conducción. Existen seis niveles de autonomía en un vehículo, desde la automatización de nivel 0 al nivel 5, donde China comenzó a destacarse ofreciendo además avances en inteligencia artificial y en la tecnología 5G, partiendo así con cierta ventaja; el impacto será profundo en un escenario emocionante y desconocido. En el Baidu World 2018 celebrado en Beijing se presentó la relación comercial con Volvo para conquistar el futuro de los coches sin conductor, ligado a la IA y a las ciudades inteligentes, acordando desarrollar coches eléctricos autónomos produciéndolos mayoritariamente para China, donde la innovación se ha mantenido en Europa en los niveles 1, 2 y 3, frente a Estados Unidos que ha realizado pruebas en los niveles 3 y 4. China tiene prisa. Tesla, Volvo, Mercedes y Audi están trabajando para llegar lo más pronto posible al nivel 5.

Veamos los niveles de conducción:

- Nivel 0: Sin automatización. En el más bajo el conductor tendría que realizar todas las tareas de conducción. El coche puede ser mejorado con sistemas de advertencia o intervención, pero el humano tiene el control de todo para tomar las decisiones. El coche no toma ninguna.
- Nivel 1: Asistencia al conductor. Incluiría programador de velocidad activo o ayuda al aparcamiento donde solo se puede accionar con el volante, operando el conductor con los pedales, la dirección, la aceleración o desaceleración utilizando información sobre el entorno de conducción.
- Nivel 2: Automatización parcial. Sería automatización parcial de la conducción, si bien el vehículo no está preparado para ejecutar una respuesta ante la detección de obstáculos imprevistos. La conducción autónoma controla la dirección, aceleración y desaceleración y el conductor es responsable de cambiar de carril, salir de la vía y hacer giros.
- Nivel 3: Automatización condicional. El conductor decide o no que el sistema tome el control del vehículo, estando alerta solo porque el sistema no sepa actuar ante

una situación de riesgo. El sistema de conducción automatizada controla el entorno de conducción, la aceleración, frenado y dirección y el humano está al control y responde ante la solicitud de intervención del vehículo.

- Nivel 4: Alta automatización. El sistema actúa ante una situación imprevista de peligro, situaciones donde el humano no responde adecuadamente cuando se le pide que intervenga; aún se le pide al conductor que haga algo.
- Nivel 5: Automatización completa. Es el nivel más alto, es la automatización total de la conducción, todas las condiciones y lugares por donde puede circular el conductor, prescindiendo el sistema de un conductor y de pedales o volante, que se conseguirá en corto o medio plazo. La inteligencia artificial que se utilice será de tipo cognitivo, es decir, responderá sin hacerle preguntas, donde la conducción dinámica será en todo tipo de vías y condiciones ambientales autónoma. Serán los primeros coches sin volante y con asientos girados hacia el centro del vehículo.

En el nivel 5 te podrás recostar y relajar mientras el vehículo te lleva de forma seguro; así, perderá sentido semáforos, señales de tráfico, parkings y coches en propiedad. Será como una especie de transporte público.

Lo más probable es que los fabricantes de coches sean los dueños de todos los coches y nos los dejen usar según las circunstancias. Su negocio no será los coches o la movilidad, si no los datos que les vamos a regalar circulando en sus vehículos.

Baidu ha alcanzado un acuerdo con Volvo, que será uno de los proveedores favoritos a nivel mundial, siendo elogiada por Baidu por su seguridad; Baidu contribuirá a la conducción autónoma Apollo y Volvo proporcionará experiencia y tecnología avanzada. La movilidad como servicio será viajes autónomos en taxi y viajes compartidos. Ya hay vehículos en servicio de movilidad sin conductor y China será el mercado más grande para autos que vayan solos. En China se trabajó para que ya se esté implementando mientras que Europa se perdió en un laberinto de regulaciones administrativas.

La conducción automatizada depende de sensores con distinta tecnología:

- Sensores ultrasónicos: detectan elementos a poca distancia del vehículo, emitiendo ondas sonoras no audibles y estando hoy en los vehículos por su bajo coste, utilizándose para ayuda al aparcamiento.
- Posicionamiento y navegación por satélite: desde hace varios años, localiza un vehículo mediante la trilateración: GPS, GLONASS o GALILEO.
- Navegación inercial: Sensores de movimiento y giroscópicos que calculan la trayectoria y velocidad del vehículo.
- Sensores infrarrojos: Detecta y realiza objetos en condiciones de baja luz.
- Sistemas de cámaras: Bajo coste y alta calidad, el desafío radica en el software que interprete correctamente imágenes y elabore el sistema de respuestas acordes, así como con la climatología adversa y condiciones de baja luz.

- Radar: ondas electromagnéticas que detectan y siguen objetos; precisión en la detección de cuerpos y alta efectividad con baja visibilidad o climatología adversa, siendo de coste bajo. Se está empezando a utilizar en detección de objetos en ángulos muertos, frenado de emergencia o protección previa a la colisión.
- Lidar: Pulsos de luz láser que se reflejan, generando una nube de puntos, reconstruyendo el entorno del vehículo, identificando objetos, calculando movimientos que anticipa reacciones. Mejor resolución y precisión que radar y cámaras haciendo que el vehículo entienda el entorno con mayor detalle de altura, volúmenes, distancias y trayectorias, pudiendo obtener un mapa de 360º; el rendimiento decae cuando llueve o hay niebla o nieve.

Estos sistemas cartografían la situación del vehículo y lo guían, utilizando las empresas diferentes tecnologías (Tom Tom, HERE, ...), dando preferencia al radar o las cámaras. Ejemplos: sistema Super Cruise de Cadillac, Autopilot de Tesla o Waymo, donde su legislación nacional permite la conducción sin manos en el volante o taxis sin conductor.

Los accidentes son evitables, y la conducción automatizada está diseñada para dar respuesta sin poner en peligro a los ocupantes, las personas del entorno y al propio vehículo; pero no hay que obviar el factor humano, al ser las personas las que toman las decisiones sobre el movimiento del vehículo; Médicos por la Seguridad Vial de Mapfre hace ver a los pacientes la relación entre el bienestar y calidad de vida y la prevención de accidentes, informando de como enfermedades y sus síntomas pueden ser causa de riesgo en la vía pública, como peatones o conductores. La campaña Ponle Freno incide en utilizar cinturón de seguridad, no ingerir alcohol o drogas, respetar los límites de velocidad, no usar teléfonos móviles o estar en plenas condiciones; se producen muertos y heridos graves mientras conductores o personas que auxilian reparaban el vehículo en la vía pública, por lo que la educación vial recibida en el cumplimiento de las normas no hay que obviarla.

Respecto a las últimas tecnologías que se están probando aplicadas a la seguridad vial en las vías públicas de circulación, serían las siguientes:

- Adoquines absorbentes: En el futuro las vías estarán libres de charcos. Fabricados con cerámica reciclada, donde las astillas iniciales se tratan a 1200 ° C tras un prensado, permiten el paso del agua y evitan la formación de charcos: 1 metro cuadrado absorbe 11 litros de agua. Sus características no difieren de las vías convencionales al poseer una resistencia y durabilidad óptima y previene inundaciones y exceso de escorrentía, permitiendo el paso del agua a las raíces, favoreciendo el ciclo natural del agua. Estilo sencillo que se adapta a cualquier estética.
- Set on speed man (reductor de velocidad): Los tradicionales pierden sus propiedades de colar rápidamente, causando el desgaste imperfecciones con reparaciones costosas. La empresa de USA Set On ofrece un diseño con diferentes partes de las bandas reductoras que se conectan entre sí y se fija a la calzada con raíles. Sistema sencillo y rápido de montaje, con reflectantes que aumentan la seguridad en la noche, con garantía de por vida y diseño hueco permitiendo conectar cables en su interior.

- **Semáforos inteligentes:** En Alemania y China, se están probando sistemas que pueden eliminar los problemas de atasco de tráfico con software de sensores de movimientos, instalados en postes y semáforos; no se requiere personal cualificado para su instalación. Existe versión para peatones donde una cámara analiza el número de peatones en un cruce, ajustando la duración de las luces rojas y verdes según la densidad peatonal, o hasta que no haya pasado el último peatón, no se abre el ciclo para vehículos.
- **Carreteras con calefacción:** Funcional para la retirada de nieve, ahorrando tiempo y esfuerzo. Un sistema eléctrico especial derrite la nieve y el hielo en las vías pavimentadas. En la etapa de construcción se colocan placas calefactoras especiales bajo la capa superior de asfalto, que se encienden o apagan en cualquier momento.
- **Cruces peatonales inteligentes:** Funcionando ya en China; unos sensores de movimiento a ambos lados del paso para peatones detectan cuando cruza un peatón, iluminándolas marcas viales por donde va andando el peatón.
- **Wattway:** Vía fabricada con paneles solares. Experimento realizado en 2016 en Francia, donde se instaló 28800 paneles fotovoltaicos en un tramo de la vía. La idea es fabricar kilovatios y poder iluminar las calles de la ciudad más cercana. Dieron fallos al no calcular las horas de sol sobre dicha vía, y no se contó con los árboles existentes al márgen que cubrían con sus hojas los paneles. La instalación no sufrió ningún daño por la circulación vial.
- **Eti Roller Barrier:** El dispositivo hace segura la conducción en curvas, cerca de barrancos o ríos. Fabricado por la empresa surcoreana Shindo Saftey, reemplaza las barreras tradicionales o biondas, donde al colisionar un vehículo o motociclista, se produce menos destrucción material o humana ya que los rodillos absorben la energía del impacto y la transforman en movimiento impidiendo que sean expulsados de la carretera. Igual de funcional para un utilitario o un camión.
- **Vías de plástico:** Módulos prefabricados con materiales reciclados, huecos para evitar inundaciones al almacenar el agua de la lluvia, siendo evacuada hacia un vierteaguas o aliviadero, permitiendo un drenaje efectivo y controlado. El aguante de temperaturas extremas, el bajo peso y la construcción por módulos ahorra materiales y mano de obra, no necesitando obras intensivas de cimientos o losas de hormigón. El reciclaje posterior de los materiales permite una economía circular que aporta sostenibilidad, adecuándose a la Agenda 2030.
- **Noaq Boxwall:** Protección temporal contra las inundaciones, siendo diseñado para calles asfaltadas; Detienen una avalancha de agua de 50 centímetros de altura, usando el peso de la parte baja de la avalancha para no desplazarse la protección; piezas individuales fáciles de transportar formando diques que dirigen caudales de agua en lluvias torrenciales en determinados momentos donde peligro la vida.

Estas propuestas ayudan a prevenir accidentes y salvar vidas; los legisladores deben crear leyes haciendo obligatorio la implementación de estas medidas para reducir muertes y lesiones graves por accidentes. Los vehículos comercializados deben incluir

todas las tecnologías propuestas; ayudas y subvenciones a la sostenibilidad y medio ambiente deben compatibilizarse con la protección a la vida. Educación vial en la educación formal y no formal, debe ser obligatoria igualmente.

IA en Educación Vial

El profesor Pablo Dúo desarrolló con alumnos de un Centro de Educación Primaria en Ceuta un proyecto para aprender educación vial, que posteriormente fue utilizado por la Dirección General de Tráfico para utilizar drones con Inteligencia Artificial para detectar infracciones de tráfico. La IA cambiará el ámbito educativo en general y la educación vial en particular. Pablo Dúo, hoy profesor de la Universidad de Granada, propuso a sus alumnos entrenar una Inteligencia Artificial para detectar infracciones de tráfico, proyecto que fue premiado posteriormente. El proyecto “¿Digitalizar con IA el tráfico? Consistía en aprender que era la IA y cómo funcionaba, y adquirir conocimientos sobre las normas viales. Explicó a sus alumnos que la IA es una máquina que aprende con datos que se le proporcionan, utilizando en ese proyecto imágenes de infracciones, pudiendo identificar patrones y elaborar predicciones. Los alumnos, utilizaron las herramientas LearningML (plataforma educativa para enseñar el aprendizaje automático para entrenar modelos de inteligencias sin saber programar) y Scratch (plataforma de educación y lenguaje de programación visual para niños), tomaron muchas fotos en el aparcamiento de la escuela de dos de las infracciones más comunes, como es conducir sin cinturón y usar el móvil, así como al conductor conduciendo de forma correcta. Estos tres tipos de fotos se utilizaron en la aplicación LearningML en tres categorías: con móvil, sin cinturón y de forma correcta. El programa extrajo las características numéricas de esas imágenes e identificó patrones; se ensayó si la Inteligencia Artificial había aprendido al identificar las dos infracciones en imágenes reales. Posteriormente se utilizó el programa Scratch, programando tres mensajes distintos (sonoros y de imagen) para cada situación: “Ponte el cinturón”, “Suelta el móvil al volante” y “Puede circular”, y posteriormente se recreó en clase las tres situaciones y se comprobaba si la cámara de Scratch podía detectar, en base a lo que había aprendido la IA, la situación correctamente y emitir el mensaje adecuado.

Utilizar la IA en educación cambia la forma en que los estudiantes aprenden, además de como los maestros enseñan y planifican la educación. La IA puede ser utilizada de forma nueva para enseñar conceptos complejos y pensamiento computacional; los alumnos, además de aprender sobre IA, desarrollan pensamiento crítico. Los alumnos comprobaron que la IA aprende, ya que detectó una infracción inexistente cuando el conductor se tocaba la oreja o que confundía la correa del bolso con el cinturón de seguridad.

El objetivo final del proyecto era que los alumnos aprendieran las normas de circulación al desplazarse, que sepan aplicarlas correctamente y que se adquirieran valores sociales que fomenten la convivencia social y la seguridad vial. La IA hace de la enseñanza que sea más efectiva, y que la Educación Vial se aprenda y aplique de forma práctica y que sea atractiva para los educandos; este aprendizaje tiene cabida dentro de la actual Ley de Educación LOMLOE, donde el docente planifica desde el principio, desarrolla y evalúa

los contenidos, facilitando su labor al confeccionar la unidad didáctica, ahorrando con esta tecnología tiempo y proporcionando nuevas inspiraciones y enfoques que enriquecen la vida del aula. Las posibilidades para la educación son increíbles y nunca vistas, donde en el futuro docentes, alumnos y máquinas verán facilitados los procesos de enseñanza-aprendizaje; la tecnología en el ámbito urbano no solo será complementaria, sino que mejorará la eficiencia del aprendizaje fomentando un espíritu crítico que es lo que demanda hoy la escuela.

El profesor Pablo Dúo indica que es “prioritario fomentar el sentido crítico” desde los 8-9 años utilizando la IA, ya que “se enseña cómo funcionan las vías y las normas de convivencia vial; el objetivo del docente debe ser crear personas críticas ante los retos del impacto de la IA, por lo que los conocimientos de los docentes ante las nuevas tecnologías deben mejorar, precisándose formación docente. Un alumno no puede saber más que un docente”.

4. EPÍLOGO

La bibliografía analizada para este ensayo, permite extraer varios resultados relevantes:

- La inevitabilidad del accidente: la mayoría de los siniestros viales no son accidentes fortuitos, sino eventos evitables vinculados al factor humano como alcohol, drogas, distracciones o exceso de velocidad. Concienciación y cumplimiento de las normas de tráfico es defensa son innegociables.
- El impacto de la lesión: las consecuencias trascienden lo físico, afectando a la salud mental, el entorno familiar, la autonomía y la integración social debido a barreras arquitectónicas en vivienda y ocio y falta de empatía social.
- La transición hacia vehículos autónomos y uso de datos y sensores eliminan el error humano. Directrices de la Sociedad de Ingenieros de la Automoción y sistemas innovadores como Eti Roller Barrier o pasos de cebra inteligentes demuestran que la infraestructura es un agente activo en la protección de la vida mitigando la gravedad de los impactos salvando vidas. Analistas estratégicos como Marc Vidal pronostican que el coche autónomo estará liderado por el mercado asiático, transformando el modelo tradicional de propiedad hacia el modelo de movilidad como servicio, donde los datos generados durante la circulación será un activo económico.
- Transición energética y parque móvil. Según J. F. Calero la transición hacia el vehículo eléctrico se enfrenta a una infraestructura de recarga mejorable, el elevado coste de las baterías y una regulación excesiva en las etiquetas medioambientales que no tiene en cuenta el kilometraje real realizado. Esto provoca un envejecimiento del parque móvil y un auge del mercado de segunda mano con vehículos que superan los 15 años de antigüedad.

Sobre la metodología utilizada para llegar a estas conclusiones fue analizar el testimonio del ponente en el curso de Formación en Educación Vial de la UNED Félix González Dacosta, víctima de una lesión medular, llegando a comprender el dolor físico y emocional y de barreras. Se ha estudiado la ingeniería vial y se contrastaron las causas

del accidente del ponente (falta de control de estabilidad y aplastamiento estructural del techo) con las soluciones tecnológicas actuales y futuras como el documento J3016 de la SAE así como las limitaciones y viabilidad de los sistemas de sensores de Dávila en la revista Km 77 y las propuestas formativas de A. Mayoral César, observando que estas mejoras al igual que en la innovación de materiales como plásticos reciclados y adsorbentes, y sistemas de seguridad activa y pasiva pueden reducir la mortalidad en los siniestros viales. Y se estudió finalmente la experiencia didáctica del profesor Pablo Dúo que analizó la eficiencia de algoritmos de clasificación de imágenes en entornos escolares como herramienta de sensibilización social.

En seguridad vial no bastan coches más inteligentes si la infraestructura donde circulan es analógica; es necesario reforzar con leyes que obliguen a implementar sistemas de seguridad avanzados en todos los vehículos comercializados, sin obviar una educación a lo largo de toda la vida, donde la seguridad vial no termina con la obtención del permiso de conducción, requiriendo una actualización constante sobre nuevas tecnologías.

Como reflexión final, un segundo de distracción o una decisión negligente puede alterar una vida para siempre, a pesar de que hoy nunca hemos tenido tantas herramientas tecnológicas para evitarlo. ¿Es la solución un sensor Lidar más avanzado o asfalto más drenante o una responsabilidad individual o voluntad política?, ¿cero muertes es una utopía tecnológica o hay que empezar en las aulas a consolidar la educación vial garantizando una movilidad vial compatible con el derecho a la vida?

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Dávila, I. (2025, 10 diciembre). Sensores LIDAR o cámaras, ¿qué tecnología de conducción asistida es más fiable? Revista Km77. <https://www.km77.com/revista/engendro-mecanico/sensores-lidar-camaras-comparativa/>
- Dirección General de Tráfico. Revista Tráfico y Seguridad Vial. Número 271. Octubre 2024.
- González Dacosta, F. 2026. Las víctimas de siniestros viales. Su testimonio. Formación en seguridad vial (tercera edición). UNED Ourense.
- Mayoral César, A. 2023. Curso de formación Nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad vial. Sindicato de Policía Local de Andalucía.
- OCUTV (video). Youtube (20 de mayo de 2025). Entrevista a @jfcálero: movilidad, coches eléctricos, etiquetas y transporte público en España. <https://www.youtube.com/watch?v=0WDk-lZmEzM&t=1206s>
- Techzone (video). Youtube. (19 de mayo de 2020). 7 tecnologías modernas de seguridad vial que están en un nivel completamente nuevo. <https://www.youtube.com/watch?v=7895Me1RbQM>

- Vidal, Marc (Blog). (14 de junio de 2019). La industria del coche autónomo será china y su gasolina serán tus datos. <https://www.marccvidal.net/blog/2019/6/10/la-industria-del-coche-autonomo-sera-china-su-gasolina-seran-tus-datos>

LA IMPORTANCIA DE LOS SISTEMAS INFORMÁTICOS PARA LA POLICÍA LOCAL DEL SIGLO XXI



AUTOR/ES: ALBERTO MANUEL MUÑOZ RIVAS

LA IMPORTANCIA DE LOS SISTEMAS INFORMÁTICOS PARA LA POLICÍA LOCAL DEL SIGLO XXI

Autor: Alberto Manuel Muñoz Rivas

ÍNDICE

1. LA INFORMÁTICA EN LA POLICÍA LOCAL
 - 1.1 ¿QUÉ ES EL HARDWARE Y EL SOFTWARE EN INFORMÁTICA?
 - 1.2 HARDWARE UTILIZADO EN LA POLICÍA LOCAL
 - 1.3 SOFTWARE UTILIZADO EN LA POLICÍA LOCAL
2. LA INFORMÁTICA COMO HERRAMIENTA DE GESTIÓN EN LA POLICÍA LOCAL
 - 2.1 SISTEMAS DE GESTIÓN DE INCIDENCIAS Y EXPEDIENTES
 - 2.2 GESTIÓN DE PATRULLAS Y MOVILIDAD DE LOS AGENTES
 - 2.3 GESTIÓN DE PERSONAL Y RECURSOS HUMANOS
 - 2.4 ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS MATERIALES
 - 2.5 VENTAJAS DE LA INFORMÁTICA EN LA GESTIÓN DE LA POLICÍA LOCAL
 - 2.6 CONCLUSIÓN
3. HERRAMIENTAS INFORMÁTICAS UTILIZADAS EN LA POLICÍA LOCAL
 - 3.1 SISTEMAS DE GESTIÓN DE CASOS Y EXPEDIENTES
 - 3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE EMERGENCIAS Y COMUNICACIÓN EN TIEMPO REAL
 - 3.3 HERRAMIENTAS DE INTELIGENCIA Y ANÁLISIS PREDICTIVO.
 - 3.4 TECNOLOGÍAS DE VIGILANCIA Y CONTROL.
 - 3.5 HERRAMIENTAS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN
 - 3.6 CONCLUSIÓN
4. BENEFICIOS DE LA INFORMATIZACIÓN EN LA POLICÍA LOCAL
 - 4.1 MAYOR EFICIENCIA EN LA GESTIÓN DE CASOS
 - 4.2 MEJORA EN LA COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN ENTRE UNIDADES
 - 4.3 OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS
 - 4.4 MEJORA EN LA SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE DELITOS
 - 4.5 AUMENTO DE LA TRANSPARENCIA Y RESPONSABILIDAD.
 - 4.6 REDUCCIÓN DE COSTOS OPERATIVOS

4.7 CONCLUSIÓN

5. FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN EN TIC PARA LA POLICÍA LOCAL.

5.1 IMPORTANCIA DE LA FORMACIÓN EN TIC PARA LA POLICÍA LOCAL

5.2 MÉTODOS DE CAPACITACIÓN EN TIC PARA LA POLICÍA LOCAL

5.3 DESAFÍOS Y BARRERAS EN LA FORMACIÓN EN TIC

5.4 CONCLUSIÓN

6. DESAFÍOS Y CONSIDERACIONES ÉTICAS

6.1 DESAFÍOS TECNOLÓGICOS

6.2 CONSIDERACIONES ÉTICAS

6.3 CONCLUSIÓN

7. FUTURO DE LA INFORMÁTICA EN LA POLICÍA LOCAL

7.1 TENDENCIAS EMERGENTES EN LA INFORMÁTICA PARA LA POLICÍA LOCAL

7.2 TECNOLOGÍAS EMERGENTES EN COMUNICACIÓN Y COORDINACIÓN

7.3 DESARROLLO DE PLATAFORMAS DE INTELIGENCIA COLECTIVA

7.4 FORMACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO TECNOLÓGICO

7.5 CONCLUSIÓN

INTRODUCCIÓN A LA INFORMÁTICA PARA LA POLICÍA LOCAL: HARDWARE Y SOFTWARE

En la actualidad, la informática juega un papel clave en la mejora de la eficiencia y eficacia de las fuerzas de seguridad, especialmente en la policía local. Gracias a la tecnología digital, los agentes pueden gestionar información, coordinar intervenciones y tomar decisiones informadas en tiempo real. La informatización permite optimizar el uso de hardware y software que facilitan la operativa diaria, mejoran la seguridad pública y, en muchos casos, salvan vidas.

1. LA INFORMÁTICA EN LA POLICÍA LOCAL.

La policía local depende de las herramientas informáticas tanto en las actuaciones en vía pública como en las instalaciones de jefatura. Estas herramientas incluyen tanto hardware como software, los cuales trabajan juntos para proporcionar un entorno eficiente, seguro y rápido para las operaciones policiales.

1.1 ¿QUÉ ES EL HARDWARE Y EL SOFTWARE EN INFORMÁTICA?

- **Hardware:** Son los componentes físicos de un sistema informático. Incluyen dispositivos como computadoras, servidores, estaciones de trabajo, cámaras de seguridad, vehículos patrulla equipados con tecnología y dispositivos móviles, entre otros.

- **Software:** Se refiere a los programas y aplicaciones que corren en el hardware y permiten realizar tareas específicas. Ejemplos de software utilizados en la policía incluyen sistemas de gestión de casos, plataformas de comunicación en tiempo real, bases de datos y programas de análisis de datos.

1.2 HARDWARE UTILIZADO EN LA POLICÍA LOCAL.

El hardware es esencial para las operaciones cotidianas de la policía local, ya que permite a los agentes interactuar con el sistema informático y realizar tareas esenciales. A continuación, se detallan los componentes más relevantes.

1.2.1 ESTACIONES DE TRABAJO Y COMPUTADORAS PORTÁTILES.

Los ordenadores de escritorio y los portátiles o dispositivos móviles son fundamentales tanto en las jefaturas como para los agentes de patrulla. Las estaciones de trabajo permiten a los agentes realizar tareas administrativas, mientras que los portátiles o móviles son utilizados por los agentes a pie de campo para acceder a información en tiempo real y recibir instrucciones de sus superiores.

- **Ordenadores de escritorio:** Usados principalmente en las jefaturas para gestionar expedientes, realizar búsquedas en bases de datos y utilizar programas de administración.
- **Portátiles, móviles y tablets:** Utilizados en los vehículos de patrulla y por los agentes para acceder a sistemas de gestión de incidentes, realizar investigaciones, recibir notificaciones y actualizar datos de manera remota.

1.2.2 SISTEMAS DE COMUNICACIÓN.

La policía local depende de sistemas de comunicación avanzados para coordinar las actividades de los agentes y garantizar una respuesta rápida ante cualquier incidente. Los sistemas de radio digital y las plataformas de mensajería encriptada permiten a los agentes mantenerse en contacto en tiempo real, mientras que los vehículos de patrulla en muchas ocasiones están equipados con sistemas GPS y dispositivos de localización para asegurar que los agentes estén donde más se les necesita.

1.2.3 CÁMARAS DE SEGURIDAD Y SISTEMAS DE VIDEOVIGILANCIA.

Las cámaras de seguridad son un componente clave en la vigilancia urbana. En algunas ocasiones los agentes pueden acceder a las imágenes en tiempo real para monitorear eventos en áreas críticas de la ciudad. Las cámaras de videovigilancia, equipadas con tecnología como el reconocimiento facial y el análisis de vídeo inteligente, permiten identificar actividades sospechosas o individuos buscados. Este tipo de hardware inteligente mejora la prevención de delitos y la gestión de la seguridad pública.

1.3 SOFTWARE UTILIZADO EN LA POLICÍA LOCAL.

El software en la policía local facilita una gran cantidad de tareas, desde la gestión de bases de datos de delitos hasta la comunicación con otros departamentos de seguridad. A continuación, se detallan algunas de las aplicaciones más utilizadas en la policía local.

1.3.1 SISTEMAS DE GESTIÓN DE CASOS Y EXPEDIENTES.

El software de gestión de casos es esencial para registrar, organizar y realizar un seguimiento de todos los incidentes y casos. Estas plataformas permiten a los agentes introducir y consultar información sobre denuncias, investigaciones, arrestos y pruebas. Además, estas herramientas mejoran la eficiencia en el seguimiento de los casos y garantizan que no se pierda información importante.

- Ventajas: Facilita la organización de grandes volúmenes de información, permite realizar búsquedas rápidas y mejorar la coordinación entre diferentes unidades.

1.3.2 BASES DE DATOS INTERCONECTADAS.

A través de las bases de datos del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil, la policía local puede acceder a información crucial sobre delincuentes, vehículos robados, personas desaparecidas y otros registros importantes.

1.3.3 SOFTWARE DE COMUNICACIÓN.

Permiten a los operadores de la central coordinar las tareas de los agentes sobre el terreno. Estos sistemas reciben solicitudes de ayuda y asignan recursos según la gravedad del incidente.

- Ventajas: Mejoran la coordinación, reducen los tiempos de respuesta y permiten que las operaciones se gestionen en tiempo real.

1.3.4 SOFTWARE DE ANÁLISIS DE DATOS Y PREDICCIÓN DE DELITOS.

Poco a poco, cada vez más se está introduciendo el uso de este tipo de software en las jefaturas de policía, pudiendo identificar patrones delictivos y anticipar situaciones de riesgo. A través de la recopilación y el análisis de grandes volúmenes de datos (como incidentes previos, informes de criminalidad, y datos socioeconómicos), el software puede prever las áreas y momentos en los que es más probable que ocurran delitos, lo que permite a los agentes realizar patrullas más enfocadas y mejorar la prevención.

- Ejemplo: en Estados Unidos ya se hace uso de herramientas como PredPol, la cual utiliza modelos predictivos para anticipar dónde y cuándo es más probable que ocurran los delitos, optimizando los recursos policiales.

1.3.5 HERRAMIENTAS DE CIBERSEGURIDAD.

Las herramientas de cifrado de datos, firewalls, y antivirus son esenciales para proteger tanto la información almacenada en los sistemas como la que se transmite a través de la red. Los agentes deben ser entrenados en el uso de estas herramientas para garantizar la seguridad y privacidad de los datos.

2. LA INFORMÁTICA COMO HERRAMIENTA DE GESTIÓN EN LA POLICÍA LOCAL.

En el contexto actual, la gestión de recursos, información y operativos en la policía local ha pasado de ser una tarea manual y fragmentada a una de alta tecnología, integrada y automatizada. La informática juega un papel esencial en este proceso, ya que

proporciona las herramientas necesarias para mejorar la eficiencia, coordinación y efectividad de los agentes, al mismo tiempo que optimiza el uso de los recursos disponibles. Este apartado aborda cómo la informática se utiliza en diversas áreas de gestión dentro de la policía local, incluyendo la gestión de incidencias, el control de las patrullas, la gestión del personal y la administración de los recursos materiales.

2.1 SISTEMAS DE GESTIÓN DE INCIDENCIAS Y EXPEDIENTES.

Uno de los pilares fundamentales en la modernización de la policía local es la implementación de sistemas informáticos para la gestión de incidencias, a día de hoy principalmente a través de la aplicación del 112. Estos sistemas permiten una gestión eficiente de los incidentes y situaciones de emergencia, garantizando que toda la información relacionada con un caso esté centralizada y sea accesible en tiempo real para todos los agentes involucrados.

2.1.1 GESTIÓN DE CASOS.

Cuando ocurre un incidente o se recibe una denuncia, la policía local debe registrar la información de manera rápida y precisa. Los sistemas de gestión de incidencias permiten a los agentes asignados a la central de comunicaciones registrar todos los detalles de un incidente en un formato digital, lo que facilita la búsqueda, consulta y actualización de los casos en cualquier momento. Este tipo de software permite que la información de los casos esté siempre disponible, incluso cuando los agentes están fuera de jefatura.

- **Beneficios:** Los sistemas de gestión de casos permiten reducir los tiempos de respuesta y mejorar la coordinación entre los agentes. Además, con el acceso remoto, los agentes pueden actualizar información sobre el terreno, sin necesidad de regresar a las instalaciones o depender de procesos manuales.

2.1.2 REGISTRO Y SEGUIMIENTO DE DENUNCIAS.

El registro digital de las denuncias permite que todos los informes y casos sean archivados de manera ordenada, y los ciudadanos también pueden presentar denuncias de forma más accesible, a través de plataformas digitales o aplicaciones móviles. Esta automatización no solo mejora la accesibilidad de los ciudadanos, sino que también facilita a los agentes el seguimiento de los casos y su resolución.

2.1.3 OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS.

Los sistemas de gestión de incidencias también ayudan a asignar recursos de manera más eficiente. Por ejemplo, si un caso requiere una intervención urgente, el sistema puede identificar qué agentes están más cerca del lugar del suceso y asignarles la tarea de manera instantánea. Esta optimización contribuye a una respuesta más rápida y eficaz ante emergencias.

2.2 GESTIÓN DE PATRULLAS Y MOVILIDAD DE LOS AGENTES.

La informatización de los sistemas de gestión de patrullas es otra de las áreas donde la policía local ha logrado avances significativos. Los sistemas de gestión de patrullas

permiten a los mandos policiales realizar un seguimiento en tiempo real de las unidades, asignar tareas y asegurar que las zonas donde patrullan estén cubiertas de manera eficiente.

2.2.1 GESTIÓN DE RUTAS DE LOS VEHÍCULOS.

Mediante el uso de GPS y software de planificación de rutas, los vehículos pueden ser gestionados de manera mucho más eficiente. Los agentes reciben instrucciones precisas sobre las áreas que deben cubrir y pueden optimizar sus rutas en función de la proximidad a puntos críticos, incidentes recientes o patrones de criminalidad.

- **Ventajas:** La gestión automatizada de patrullas reduce los tiempos de espera, mejora la cobertura territorial y asegura que las áreas de mayor riesgo tengan una presencia constante de la policía.

2.2.2 SUPERVISIÓN EN TIEMPO REAL.

Los sistemas informáticos también permiten la supervisión en tiempo real de las unidades que estén patrullando en ese momento, lo que mejora la coordinación y permite a los responsables de la gestión tomar decisiones sobre la redistribución de recursos según las necesidades del momento. Además, en situaciones críticas, la supervisión remota también facilita que los responsables puedan tomar decisiones informadas rápidamente.

- **Beneficios:** La mejora en la coordinación y eficiencia de las patrullas permite a los agentes actuar con mayor rapidez ante situaciones de emergencia, y también proporciona una visión global de las necesidades de seguridad en la ciudad.

2.3 GESTIÓN DE PERSONAL Y RECURSOS HUMANOS.

Una parte fundamental de la gestión de la policía local es la gestión de los recursos humanos. El personal policial debe ser gestionado de forma eficiente para garantizar que haya suficiente personal disponible para cumplir con los horarios de vigilancia, los turnos y las intervenciones, sin sobrecargar a los agentes.

2.3.1 CONTROL DE TURNOS Y HORARIOS.

Los sistemas informáticos permiten realizar un seguimiento automático de turnos y horarios, asegurando que haya suficiente personal disponible en cada turno sin que se sobrepasen los límites laborales. Además, la integración con sistemas de gestión de tiempos permite la gestión eficiente de vacaciones, permisos y bajas, lo que facilita el proceso administrativo de la policía local.

- **Ventajas:** La automatización de la gestión de turnos reduce la carga administrativa, mejora la eficiencia en la asignación de personal y asegura que siempre haya suficiente cobertura.

2.3.2 FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN CONTINUADA.

La informática también juega un papel crucial en la formación y capacitación del personal. A través de plataformas de aprendizaje en línea y sistemas de gestión de aprendizaje (LMS), los agentes pueden acceder a cursos de formación, talleres y seminarios sobre temas relevantes, como nuevas tecnologías, técnicas de seguridad, gestión de crisis, entre otros.

- **Beneficios:** La capacitación continua es esencial para que los agentes puedan adaptarse a las nuevas tecnologías y técnicas. Los sistemas informáticos también permiten hacer un seguimiento del desarrollo profesional de cada agente, garantizando que la policía local mantenga altos estándares de formación y desempeño.

2.4 ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS MATERIALES.

La gestión de recursos materiales es otro aspecto clave en el funcionamiento de la policía local. El uso de sistemas informáticos para gestionar vehículos, equipos de comunicación, armas, y otros recursos esenciales mejora la organización y optimiza su uso.

2.4.1 GESTIÓN DE VEHÍCULOS Y EQUIPOS.

La gestión de vehículos es especialmente relevante para patrullar y dar una respuesta rápida en situaciones de emergencia. Los sistemas informáticos permiten hacer un seguimiento de mantenimiento, disponibilidad y ubicación de los vehículos de policía, lo que garantiza que los agentes siempre tengan acceso a los recursos necesarios.

Además, los equipos de comunicación, como radios y dispositivos móviles, deben ser gestionados adecuadamente para asegurar que estén en buen estado de funcionamiento y sean accesibles para los agentes cuando los necesiten.

2.4.2 CONTROL DE INVENTARIOS.

Los sistemas informáticos también permiten llevar un control digital de inventarios de recursos materiales, como equipos de protección, uniformes, armas y municiones. De esta manera, se evita la falta de recursos o el desperdicio, y se garantiza que los materiales necesarios estén siempre disponibles cuando se necesiten.

2.5 VENTAJAS DE LA INFORMÁTICA EN LA GESTIÓN DE LA POLICÍA LOCAL.

Las aplicaciones informáticas y los sistemas de gestión permiten a la policía local mejorar diversos aspectos de su operativa diaria, lo que se traduce en beneficios tangibles para la seguridad pública:

- **Mayor Eficiencia Operativa:** La informatización reduce la carga administrativa, optimiza el tiempo y mejora la respuesta ante emergencias.
- **Mejor Coordinación:** Los sistemas permiten una coordinación eficiente entre agentes y diferentes cuerpos de seguridad.
- **Optimización de Recursos:** La distribución inteligente de recursos mejora la cobertura y la capacidad de respuesta ante incidentes.

- **Transparencia y Rendición de Cuentas:** El uso de plataformas digitales asegura que haya un registro claro de todas las actividades y operaciones, mejorando la transparencia y la responsabilidad.

2.6 CONCLUSIÓN.

La informatización de la gestión en la policía local ha revolucionado la manera en que se coordinan las tareas diarias, desde la gestión de casos y los vehículos patrulla hasta la administración de recursos humanos y materiales. La implementación de tecnologías de la información mejora la eficiencia, facilita la toma de decisiones y optimiza el uso de los recursos disponibles, lo que permite a los cuerpos de seguridad responder de manera más rápida y efectiva ante las demandas de la ciudadanía. Sin embargo, es fundamental que estas tecnologías sean adoptadas de manera responsable, respetando siempre los principios de privacidad, transparencia y equidad.

3. HERRAMIENTAS INFORMÁTICAS UTILIZADAS EN LA POLICÍA LOCAL.

El mundo de las fuerzas de seguridad locales ha experimentado una transformación significativa en los últimos años gracias a la incorporación de una amplia gama de herramientas informáticas. Estas herramientas están diseñadas para facilitar la gestión de las operaciones diarias, mejorar la eficiencia en el procesamiento de información y proporcionar a los agentes las capacidades necesarias para actuar de manera más rápida, segura y efectiva. Este capítulo aborda las principales herramientas informáticas que utilizan las policías locales, tanto en el ámbito de la gestión de datos como en el de la tecnología de campo.

3.1 SISTEMAS DE GESTIÓN DE CASOS Y EXPEDIENTES.

Una de las herramientas más importantes que utilizan las policías locales son los sistemas informáticos de gestión de casos. Estos sistemas permiten a los agentes registrar, seguir y gestionar toda la información relacionada con un incidente, desde que se recibe la denuncia hasta que se cierra el caso. La digitalización de estos procesos tiene varios beneficios, tales como la mejora en la eficiencia, la reducción de errores humanos y la capacidad de almacenar y recuperar grandes volúmenes de información de manera rápida y ordenada.

3.1.1 FUNCIONALIDADES CLAVE.

Los sistemas de gestión de casos ofrecen varias funcionalidades que ayudan a optimizar las labores de los agentes. Entre las más comunes se encuentran:

- **Registro y seguimiento de incidentes:** Permiten registrar detalles de cada incidente, como el tipo de delito, las partes involucradas, la ubicación y la fecha. Además, facilitan el seguimiento del avance de las investigaciones, el estado de las pruebas y las decisiones judiciales.
- **Búsqueda de información:** A través de filtros avanzados, los agentes pueden buscar y consultar casos previos, patrones de criminalidad y antecedentes de los implicados, lo que facilita la resolución de nuevos casos.

- Integración con otras bases de datos: Estos sistemas se integran con bases de datos locales y nacionales, permitiendo el acceso en tiempo real a información sobre personas buscadas, vehículos robados o delitos previos relacionados.

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE EMERGENCIAS Y COMUNICACIÓN EN TIEMPO REAL.

En situaciones de emergencia, la comunicación rápida y eficiente es clave. Las policías locales dependen de sistemas de gestión de emergencias y tecnologías de comunicación en tiempo real para coordinar las intervenciones, transmitir órdenes y compartir información entre los agentes y las autoridades competentes.

3.2.1 FUNCIONALIDADES CLAVE.

- Comunicación en tiempo real: Estos sistemas permiten la transmisión instantánea de datos entre los agentes de campo y los centros de control, incluyendo la ubicación exacta, el tipo de incidente y los recursos requeridos.
- Mapas interactivos y geolocalización: Los sistemas de gestión de emergencias incluyen mapas interactivos que permiten visualizar la ubicación de los agentes en el terreno, la presencia de vehículos de emergencia, así como la distribución de otros recursos, lo que mejora la toma de decisiones durante una emergencia.

3.2.2 EJEMPLOS DE HERRAMIENTAS.

- CAD (Computer-Aided Dispatch): Utilizado ya en algunos países, se trata de un sistema que facilita la asignación automática de patrullas y recursos en función de las incidencias reportadas, con base en la geolocalización y la gravedad del incidente.
- Tetra (Terrestrial Trunked Radio): Un sistema de comunicaciones de voz y datos que permite a los agentes de policía mantener una comunicación eficiente, segura y sin interrupciones durante las intervenciones.

3.3 HERRAMIENTAS DE INTELIGENCIA Y ANÁLISIS PREDICTIVO.

El análisis de datos se ha convertido en una herramienta poderosa en la lucha contra el crimen. A través del uso de herramientas de inteligencia y análisis predictivo, las fuerzas policiales pueden predecir patrones delictivos, identificar posibles puntos críticos y tomar decisiones informadas sobre la distribución de recursos.

3.3.1 FUNCIONALIDADES CLAVE.

- Análisis de patrones delictivos: Estas herramientas utilizan algoritmos avanzados e ingeniería de datos para identificar patrones de comportamiento criminal, lo que permite a los agentes anticipar y prevenir delitos antes de que ocurran.
- Predicción de áreas de riesgo: A partir de datos históricos y estadísticas de criminalidad, las herramientas de análisis predictivo ayudan a determinar las áreas de la ciudad donde es más probable que ocurran delitos, lo que permite una distribución más eficiente de los recursos policiales.

3.3.2 EJEMPLOS DE HERRAMIENTAS.

- **PredPol:** Se trata de un software de predicción de delitos que utiliza algoritmos para predecir la probabilidad de ciertos tipos de delitos en áreas específicas, permitiendo la asignación eficiente de patrullas.
- **IBM SPSS:** Una herramienta que facilita el análisis de grandes volúmenes de datos para detectar patrones en la criminalidad y realizar informes detallados.

3.4 TECNOLOGÍAS DE VIGILANCIA Y CONTROL.

Las tecnologías de vigilancia son herramientas clave en la policía local para mejorar la seguridad pública y prevenir delitos. Estas tecnologías incluyen cámaras de seguridad, sistemas de reconocimiento de matrículas y dispositivos de vigilancia móvil.

3.4.1 FUNCIONALIDADES CLAVE.

- **Reconocimiento facial:** Los sistemas de reconocimiento facial permiten identificar a personas buscadas o sospechosas a través de cámaras de seguridad, mejorando la capacidad de la policía local para detectar criminales.
- **Reconocimiento de matrículas:** Los sistemas de reconocimiento de matrículas de vehículos (ANPR) ayudan a identificar vehículos robados, con denuncias o relacionados con actividades criminales en tiempo real.
- **Cámaras de seguridad:** Las cámaras conectadas a redes inteligentes permiten monitorear áreas públicas las 24 horas del día, enviando alertas a la policía local en caso de actividad sospechosa.

3.4.2 EJEMPLOS DE HERRAMIENTAS.

- **Avigilon:** Un sistema de cámaras de seguridad avanzadas que utiliza inteligencia artificial para identificar comportamientos sospechosos y enviar alertas en tiempo real.

3.5 HERRAMIENTAS DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN.

La formación y capacitación continuada de los agentes es esencial para garantizar su eficacia en el uso de herramientas tecnológicas y técnicas de seguridad avanzadas. Para ello, las policías locales emplean plataformas informáticas de formación en línea que permiten a los agentes mantenerse al día con las últimas tendencias en seguridad y tecnología.

3.5.1 FUNCIONALIDADES CLAVE.

- **Acceso a cursos en línea:** Los agentes pueden acceder a programas de formación en línea sobre temas como ciberseguridad, nuevas tecnologías, manejo de emergencias, derechos humanos y otros aspectos clave de la seguridad pública.
- **Evaluación continua:** Los sistemas de formación permiten realizar evaluaciones periódicas del desempeño y progreso de los agentes, asegurando que todos estén capacitados para enfrentarse a los desafíos del entorno digital y físico.

3.5.2 EJEMPLOS DE HERRAMIENTAS.

- LMS (Learning Management System): Plataformas que permiten gestionar y realizar el seguimiento de los programas de formación de los agentes, asegurando que todos reciban la capacitación adecuada.
- Coursera: Algunas policías locales se asocian con plataformas de educación en línea como Coursera para ofrecer cursos especializados en ciberseguridad y otras habilidades relevantes.

3.6 CONCLUSIÓN.

Las herramientas informáticas utilizadas en la policía local son fundamentales para la mejora de la eficiencia operativa, la respuesta ante emergencias y la gestión de recursos. Desde sistemas de gestión de casos hasta tecnologías avanzadas de vigilancia y análisis predictivo, estas herramientas permiten a los agentes actuar con mayor precisión, rapidez y seguridad. La adopción y el uso adecuado de estas tecnologías no solo mejoran la calidad de las intervenciones policiales, sino que también contribuyen a una mayor transparencia y confianza en el trabajo policial.

4. BENEFICIOS DE LA INFORMATIZACIÓN EN LA POLICÍA LOCAL.

La incorporación de herramientas informáticas en la policía local no solo ha transformado la manera en que se gestionan las operaciones diarias, sino que también ha proporcionado una serie de beneficios significativos en diversas áreas. La informatización ha permitido una mayor eficiencia operativa, una mejor toma de decisiones y una optimización de los recursos disponibles. Este capítulo explora los principales beneficios que la implementación de tecnologías de la información ha aportado a la policía local, tanto a nivel organizativo como operativo.

4.1 MAYOR EFICIENCIA EN LA GESTIÓN DE CASOS.

Uno de los beneficios más evidentes de la informatización en la policía local es la mayor eficiencia en la gestión de casos. Antes de la digitalización, el registro y seguimiento de incidentes y denuncias se realizaba de manera manual, lo que implicaba una gran carga administrativa y un alto riesgo de errores humanos. Con la implementación de sistemas de gestión digital, la policía local ha logrado reducir considerablemente el tiempo necesario para procesar los casos, lo que se traduce en una mejora en la respuesta ante los incidentes y en la resolución de los mismos.

4.1.1 REDUCCIÓN DE ERRORES Y RETRASOS.

Los sistemas informáticos permiten registrar, actualizar y consultar información de manera inmediata, lo que ayuda a evitar errores comunes asociados con la gestión manual de documentos. Además, al reducir los retrasos en el procesamiento de casos, se mejora el tiempo de respuesta ante situaciones de emergencia, lo cual es crucial para la seguridad ciudadana.

4.1.2 ACCESO RÁPIDO Y CENTRALIZADO A LA INFORMACIÓN.

Los sistemas de gestión de casos permiten almacenar toda la información relacionada con un incidente en una base de datos centralizada, accesible desde cualquier lugar y en cualquier momento. Esto significa que los agentes no necesitan pasar tiempo buscando en archivos físicos, lo que mejora la eficiencia y les permite tomar decisiones más rápidas y acertadas.

4.2 MEJORA EN LA COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN ENTRE UNIDADES.

Otro de los beneficios clave de la informatización es la mejora de la coordinación y comunicación entre las distintas unidades dentro de la policía local, así como con otras agencias y cuerpos de seguridad. La comunicación en tiempo real, facilitada por tecnologías de radio y plataformas de mensajería instantánea, permite a los agentes y a los responsables de la toma de decisiones compartir información crítica de forma más rápida y eficiente.

4.2.1 COORDINACIÓN DE EMERGENCIAS.

La implementación de sistemas de gestión de emergencias permite a la policía local coordinar la respuesta en situaciones de emergencia de manera más efectiva. Cuando ocurre un incidente, la información se distribuye en tiempo real a todas las unidades involucradas, lo que asegura que todos los agentes tengan acceso a los mismos datos y actúen de manera coordinada.

4.2.2 REDUCCIÓN DE TIEMPOS DE RESPUESTA.

Gracias a la comunicación eficiente, la policía local puede responder más rápido a cualquier incidente. La asignación de patrullas y recursos se realiza de forma automática y en tiempo real, lo que reduce significativamente el tiempo de espera. Esto es especialmente importante en situaciones donde cada segunda cuenta, como en emergencias médicas, accidentes de tráfico o incidentes violentos.

4.3 OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS.

La informatización ha permitido una optimización en la gestión de recursos humanos dentro de la policía local. Las herramientas informáticas permiten gestionar de manera más eficiente los turnos de trabajo, la asignación de tareas y la planificación de descansos y vacaciones. Esto contribuye a garantizar que siempre haya suficiente personal disponible para cubrir todas las áreas y turnos sin sobrecargar a los agentes.

4.3.1 ASIGNACIÓN INTELIGENTE DE TAREAS.

Los sistemas de gestión de personal permiten asignar tareas y responsabilidades basándose en la disponibilidad, las habilidades y la cercanía geográfica de los agentes. Esto significa que los recursos humanos se distribuyen de manera más eficiente, lo que mejora la cobertura y reduce los costos operativos asociados con la asignación manual de tareas.

4.3.2 GESTIÓN DE TURNOS Y HORARIOS DE FORMA AUTOMÁTICA.

La automatización de la gestión de turnos y horarios ayuda a garantizar que los agentes no estén trabajando horas extras de manera innecesaria, reduciendo la fatiga y mejorando el bienestar general del personal. Además, se facilita la organización de vacaciones y licencias, lo que asegura que siempre haya personal suficiente para responder a las necesidades operativas.

4.4 MEJORA EN LA SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE DELITOS.

Una de las grandes ventajas de la informatización en la policía local es su impacto positivo en la seguridad y prevención de delitos. Las herramientas de análisis de datos y predicción de delitos, junto con las tecnologías de vigilancia inteligente, permiten identificar patrones criminales y puntos calientes de actividad delictiva, lo que facilita una intervención más rápida y dirigida.

4.4.1 PREDICCIÓN DE ÁREAS DE RIESGO.

El uso de herramientas de análisis predictivo permite a la policía local identificar las zonas de mayor riesgo para determinados tipos de delitos. A través de la recopilación y análisis de grandes volúmenes de datos históricos y en tiempo real, los algoritmos pueden prever con alta precisión dónde y cuándo es más probable que ocurran delitos. Esto permite realizar una planificación estratégica de las patrullas policiales, lo que reduce la incidencia de delitos en áreas específicas.

4.4.2 VIGILANCIA INTELIGENTE Y RESPUESTA RÁPIDA.

Las tecnologías de vigilancia, como las cámaras de seguridad con reconocimiento facial y los sistemas de reconocimiento de matrículas, permiten monitorear áreas clave de la ciudad y detectar actividades sospechosas de manera automática. De igual manera, este tipo de tecnologías son muy útiles para la investigación y reconstrucción de accidentes, y posterior desarrollo de los correspondientes atestados policiales, materia ésta, de especial relevancia en el día a día de las labores de las policías locales.

4.5 AUMENTO DE LA TRANSPARENCIA Y RESPONSABILIDAD.

La informatización de los procesos también ha aumentado la transparencia y la responsabilidad dentro de la policía local. El uso de sistemas digitales para registrar y seguir las actividades de los agentes y las operaciones garantiza que haya un registro claro y verificable de todas las intervenciones, lo que facilita la rendición de cuentas.

4.5.1 REGISTRO DE ACTIVIDADES.

Los sistemas de gestión de incidentes y patrullas permiten llevar un registro exhaustivo de todas las actividades realizadas por los agentes, lo que mejora la supervisión y garantiza que se sigan los procedimientos establecidos. Además, facilita la auditoría interna y la verificación de los informes.

4.5.2 CONFIANZA PÚBLICA.

La transparencia en la gestión de los recursos y en las actividades operativas también mejora la confianza pública en la policía local. Los ciudadanos pueden estar más

tranquilos sabiendo que los recursos de la policía se están utilizando de manera eficiente y que las operaciones se están llevando a cabo de acuerdo con los procedimientos establecidos.

4.6 REDUCCIÓN DE COSTOS OPERATIVOS.

La informatización de muchos procesos administrativos y operativos ha permitido a la policía local reducir significativamente los costos operativos. La automatización de tareas como la gestión de inventarios, planificación de patrullas y gestión de personal permite reducir el tiempo dedicado a tareas administrativas, lo que se traduce en un ahorro significativo de recursos.

4.6.1 AHORRO DE RECURSOS HUMANOS Y MATERIALES.

Al mejorar la eficiencia en la gestión de recursos humanos y materiales, la policía local puede reducir el desperdicio de recursos y optimizar su uso. Por ejemplo, la correcta gestión de los vehículos y el mantenimiento preventivo ayuda a reducir los costos de reparación y asegura que los vehículos estén siempre en óptimas condiciones.

4.6.2 OPTIMIZACIÓN DEL USO DE TECNOLOGÍA.

La implementación de herramientas informáticas también ayuda a maximizar la utilización de la tecnología disponible, como las cámaras de vigilancia, los sistemas de análisis de datos y las herramientas de comunicación en tiempo real, lo que incrementa el retorno de inversión en tecnología y mejora la eficiencia operativa.

4.7 CONCLUSIÓN.

Los beneficios de la informatización en la policía local son claros y múltiples, afectando positivamente a la gestión de casos, la coordinación entre unidades, la seguridad pública, la transparencia y los costos operativos. La implementación adecuada de tecnologías de la información y comunicación no solo mejora la eficiencia y efectividad de las operaciones diarias, sino que también permite a los agentes responder de manera más rápida y precisa. Así, la informatización se presenta como una herramienta esencial para garantizar una policía local más moderna, eficiente y capaz de enfrentarse a las demandas de una sociedad cada vez más digitalizada.

5. FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN EN TIC PARA LA POLICÍA LOCAL.

En la era de la tecnología, las fuerzas de seguridad, incluyendo la policía local, se enfrentan a una realidad en la que las herramientas informáticas son cruciales para su efectividad. Sin embargo, la mera adquisición de tecnología no garantiza su éxito en el ámbito operativo. La correcta formación y capacitación en Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) es esencial para asegurar que los agentes de policía puedan utilizar adecuadamente las herramientas digitales para mejorar sus labores de seguridad y cumplir con las expectativas de la comunidad. En este sentido, este apartado se enfoca en la importancia de la capacitación en TIC, los métodos más comunes de formación, y los retos asociados a todo ello.

5.1 IMPORTANCIA DE LA FORMACIÓN EN TIC PARA LA POLICÍA LOCAL.

La formación en TIC para la policía local es de suma importancia, ya que la correcta utilización de las tecnologías puede impactar directamente en la eficiencia y eficacia de las operaciones policiales. Si los agentes no están bien capacitados para usar las herramientas digitales, pueden cometer errores en la recopilación o el manejo de datos, lo que puede afectar negativamente a la resolución de casos y a la seguridad pública en general. A continuación, se detallan algunos aspectos clave de la importancia de la formación:

1. **Manejo adecuado de la información.** En el contexto de la policía local, los agentes manejan grandes volúmenes de datos sensibles, como los relacionados con investigaciones, antecedentes de personas, información sobre vehículos, entre otros. La capacidad para organizar, consultar y actualizar correctamente esta información a través de sistemas informáticos es crucial. Si un agente no sabe cómo utilizar una base de datos o no es capaz de ingresar los datos de forma adecuada, esto podría provocar errores graves que afecten la integridad de la investigación o incluso el bienestar de las personas involucradas.
2. **Optimización del tiempo y recursos.** El uso de herramientas tecnológicas como las bases de datos, los sistemas de gestión de casos y las plataformas de análisis predictivo permite a los agentes realizar su trabajo de manera más eficiente. Sin embargo, si los agentes no están familiarizados con estas herramientas, podrían no aprovechar su potencial al máximo. La capacitación les enseña a utilizar estas herramientas de manera óptima, lo que mejora la eficiencia operativa y permite que los recursos se utilicen de manera más efectiva.
3. **Respuesta más rápida y efectiva en situaciones de emergencia.** Las situaciones de emergencia a menudo requieren respuestas rápidas y coordinadas. Los agentes de policía que no están familiarizados con el uso de plataformas tecnológicas para la gestión de incidentes pueden retrasar la respuesta. La formación continua en el uso de tecnologías emergentes y sistemas de comunicación seguros permite a los mandos operativos tomar decisiones más rápidas y efectivas durante las emergencias.
4. **Mejora de la ciberseguridad.** En un mundo cada vez más digital, la policía local también se enfrenta a ciberamenazas. La formación en ciberseguridad no solo es importante para prevenir ataques a los sistemas informáticos, sino también para garantizar que los datos sensibles que maneja la policía estén protegidos. Si un agente no entiende los riesgos relacionados con la ciberseguridad, podría comprometer la integridad de los sistemas informáticos o los datos almacenados, lo que podría tener graves consecuencias legales y operativas.

5.2 MÉTODOS DE CAPACITACIÓN EN TIC PARA LA POLICÍA LOCAL.

Para que la policía local esté adecuadamente preparada para afrontar los desafíos digitales de la actualidad, la formación en TIC debe ser abordada de manera estructurada y continua. Existen diferentes métodos y enfoques que se pueden adoptar para capacitar

a los agentes de policía en el uso de herramientas informáticas y mejorar sus habilidades digitales.

5.2.1 FORMACIÓN PRESENCIAL Y CURSOS ESPECIALIZADOS.

Uno de los métodos más tradicionales y efectivos para la capacitación en TIC es la formación presencial. Los cursos especializados pueden impartirse en las propias dependencias policiales, universidades o mediante la colaboración con empresas tecnológicas. Estos cursos pueden abordar diferentes niveles de conocimiento, desde los básicos (por ejemplo, el uso de programas de oficina o bases de datos) hasta los avanzados (por ejemplo, gestión de la ciberseguridad o el uso de inteligencia artificial para el análisis predictivo del crimen).

Ventajas:

- Interacción directa con expertos: Los agentes pueden hacer preguntas y recibir retroalimentación inmediata.
- Sesiones prácticas: Los agentes pueden practicar directamente con las herramientas tecnológicas que utilizarán en su trabajo diario.

Desventajas:

- Coste y tiempo: La formación presencial requiere tiempo y puede implicar costos elevados si no se aprovechan los recursos de manera eficiente.

5.2.2 FORMACIÓN ONLINE Y E-LEARNING.

Los cursos online y la formación a distancia han ganado popularidad en los últimos años debido a su flexibilidad y accesibilidad. Plataformas de e-learning como Moodle o Google Classroom, ofrecen módulos de formación que los agentes pueden completar a su propio ritmo, desde cualquier lugar con conexión a internet. Estos cursos pueden incluir temas como el uso de software especializado, la ciberseguridad, el análisis de datos y la gestión de emergencias mediante TIC.

Ventajas:

- Flexibilidad de horario y ubicación: Los agentes pueden acceder a los cursos en su tiempo libre o fuera de su jornada laboral.
- Variedad de contenidos: Se pueden incluir simulaciones, tutoriales y materiales actualizados para cubrir una amplia gama de necesidades formativas.

Desventajas:

- Menos interacción directa: Aunque las plataformas de e-learning permiten cierta interacción, no brindan la misma oportunidad para resolver dudas o problemas complejos en tiempo real como los cursos presenciales.

5.2.3 SIMULACROS Y ENTRENAMIENTOS PRÁCTICOS.

La capacitación práctica es crucial para que los agentes puedan familiarizarse con las herramientas digitales y aprender a utilizarlas en escenarios reales. Los simulacros y ejercicios prácticos permiten que los agentes pongan en práctica lo aprendido en situaciones que simulan las condiciones de una emergencia o un caso complejo.

Ventajas:

- **Aprendizaje práctico:** Los agentes adquieren experiencia directa y saben cómo actuar en situaciones de presión.
- **Mejora de la coordinación entre unidades:** Los simulacros pueden involucrar a varias unidades dentro de la policía local, mejorando la comunicación y la colaboración.

Desventajas:

- **Requiere recursos adicionales:** Para llevar a cabo simulacros de calidad, es necesario contar con equipos adecuados y un espacio para realizar los entrenamientos.

5.2.4 FORMACIÓN CONTINUADA Y ACTUALIZACIÓN PERMANENTE.

La informática y las TIC evolucionan a una velocidad vertiginosa, por lo que la capacitación no debe limitarse a un único curso o sesión. La policía local debe establecer planes de formación continua, donde los agentes reciban actualizaciones periódicas sobre nuevos sistemas, software, riesgos cibernéticos y mejores prácticas. Este enfoque permite que los agentes se mantengan al día con las nuevas tecnologías y tendencias.

Ventajas:

- **Adaptación constante a los cambios tecnológicos:** Los agentes estarán siempre preparados para manejar nuevas herramientas y retos que surjan en el futuro.
- **Mejora de la cultura tecnológica dentro de la plantilla:** La capacitación continua fomenta un enfoque proactivo hacia la integración de nuevas tecnologías.

Desventajas:

- **Coste y tiempo:** Mantener una formación continua requiere una inversión significativa de tiempo y recursos.

5.3 DESAFÍOS Y BARRERAS EN LA FORMACIÓN EN TIC.

Aunque la capacitación en TIC es crucial, existen varios desafíos que dificultan su implementación en la policía local:

1. **Falta de recursos financieros:** Los cursos especializados y la actualización constante de equipos tecnológicos pueden ser costosos para los departamentos de policía, especialmente en áreas con presupuestos limitados.
2. **Resistencia al cambio:** Algunos agentes pueden ser reacios a aprender nuevas tecnologías, especialmente aquellos que están acostumbrados a métodos tradicionales de trabajo.

3. Desigualdad en el acceso a la formación: No todos los agentes de policía tienen las mismas oportunidades de acceder a formación de calidad, lo que podría generar disparidades en la capacidad de los equipos.

5.4 CONCLUSIÓN.

La formación y capacitación en TIC son esenciales para asegurar que la policía local pueda aprovechar al máximo las herramientas tecnológicas disponibles y mejorar la eficiencia en la resolución de casos y la seguridad pública en general. Para ello, es fundamental que los programas de formación sean accesibles, actualizados y prácticos, permitiendo a los agentes operar con confianza y eficacia en un entorno cada vez más digital.

6. DESAFÍOS Y CONSIDERACIONES ÉTICAS.

La integración de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) en la policía local ha mejorado significativamente la eficacia operativa y la respuesta ante emergencias. Sin embargo, su uso plantea una serie de desafíos técnicos, organizacionales y éticos que deben ser considerados para garantizar que las herramientas tecnológicas sean utilizadas de manera responsable y efectiva. Este punto aborda tanto los desafíos tecnológicos como las consideraciones éticas que surgen al aplicar la informática en las labores policiales.

6.1 DESAFÍOS TECNOLÓGICOS.

La incorporación de la informática en la policía local no está exenta de desafíos tecnológicos. Estos desafíos pueden tener un impacto significativo en la capacidad de los agentes para realizar su trabajo de manera eficiente y segura. A continuación, se abordan algunos de los principales obstáculos tecnológicos:

6.1.1 BRECHAS EN LA INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA.

Uno de los principales desafíos es la desigual infraestructura tecnológica entre distintas plantillas de policía local. Mientras que algunas tienen acceso a sistemas de última generación, otras carecen de los recursos necesarios para actualizar sus equipos. Esta disparidad en la infraestructura puede generar ineficiencias operativas y afectar la capacidad de respuesta ante emergencias. Además, las infraestructuras obsoletas pueden ser vulnerables a ataques cibernéticos, lo que aumenta el riesgo de pérdida de datos sensibles o compromisos de seguridad.

- Soluciones posibles:
 - o Inversiones progresivas en infraestructura tecnológica para equiparar las capacidades entre diferentes departamentos de policía.
 - o Colaboraciones con empresas tecnológicas para proporcionar equipos y formación.

6.1.2 INTEROPERABILIDAD ENTRE SISTEMAS.

Otro desafío importante es la interoperabilidad de los sistemas utilizados por distintas agencias de seguridad. La policía local, a menudo, interactúa con otros cuerpos de seguridad y agencias gubernamentales, como la policía nacional, la guardia civil, el servicio de bomberos o los servicios de emergencia médica. Sin embargo, la falta de estándares comunes o de plataformas de comunicación integradas puede dificultar la colaboración efectiva.

- Soluciones posibles:
 - o Promover la creación de estándares nacionales o regionales que faciliten la comunicación y el intercambio de información entre agencias.
 - o Invertir en plataformas de gestión de casos que sean compatibles con otras instituciones y servicios de emergencia.

6.1.3 CIBERSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS.

A medida que la policía local ha ido dependiendo cada vez más de los sistemas informáticos para almacenar y procesar información sensible, los riesgos asociados con la ciberseguridad aumentan. Las brechas de seguridad pueden ser desastrosas, tanto en términos de pérdida de datos como de vulnerabilidad frente a ataques cibernéticos. La policía local gestiona una gran cantidad de información confidencial, que incluye datos sobre ciudadanos, investigaciones en curso y procedimientos judiciales.

- Soluciones posibles:
 - o Implementación de protocolos de ciberseguridad robustos, como la encriptación de datos y la capacitación en ciberseguridad para los agentes.
 - o Creación de equipos especializados en ciberseguridad dentro de la policía local que puedan monitorear y responder rápidamente a las amenazas digitales.

6.1.4 COSTOS DE IMPLEMENTACIÓN Y MANTENIMIENTO.

La adquisición e implementación de tecnologías avanzadas para la policía local puede resultar costosa. No solo se trata de la compra de equipos y software, sino también del mantenimiento y las actualizaciones constantes necesarias para que los sistemas sigan funcionando adecuadamente. Este gasto puede ser un obstáculo importante, especialmente para las jefaturas de policía con presupuestos limitados.

- Soluciones posibles:
 - o Desarrollar estrategias de financiación colaborativa o asociaciones público-privadas para reducir los costos de implementación y mantenimiento.
 - o Priorizar la actualización gradual de los sistemas, comenzando por las áreas más críticas y extendiendo las actualizaciones a medida que los fondos públicos lo permitan.

6.2 CONSIDERACIONES ÉTICAS.

El uso de TIC en la policía local no solo implica desafíos tecnológicos, sino que también plantea una serie de consideraciones éticas relacionadas con el respeto a los derechos de los ciudadanos, la protección de la privacidad y el uso adecuado de las herramientas tecnológicas. A continuación, se detallan algunas de las principales preocupaciones éticas:

6.2.1 PROTECCIÓN DE LA PRIVACIDAD DE LOS CIUDADANOS.

Uno de los principales temas éticos que surgen al implementar TIC en la policía local es la protección de la privacidad de los ciudadanos. Las herramientas digitales, como las cámaras de vigilancia, el análisis de datos y el seguimiento de actividades en línea, pueden invadir la privacidad de los individuos si no se utilizan con el debido cuidado. La recopilación masiva de datos sin el consentimiento adecuado puede dar lugar a abusos de poder y violaciones de derechos fundamentales.

Soluciones posibles:

- o Establecer leyes y políticas claras sobre la recopilación, almacenamiento y uso de datos personales.
- o Asegurar que los agentes estén formados en el respeto a la privacidad y la protección de los derechos humanos.
- o Implementar mecanismos de supervisión y auditoría independientes para verificar el uso adecuado de la información.

6.2.2 USO RESPONSABLE DE LAS TECNOLOGÍAS DE VIGILANCIA.

Las tecnologías de vigilancia, como las cámaras de reconocimiento facial y los sistemas de monitoreo en tiempo real, son herramientas poderosas para prevenir actos delictivos, pero también pueden ser mal utilizadas. Un uso excesivo o no regulado de la vigilancia puede llevar a un estado de "vigilancia masiva", donde los ciudadanos sienten que están siendo constantemente observados, lo que afecta su libertad individual y su confianza en las autoridades.

- Soluciones posibles:
 - o Limitar el uso de tecnologías de vigilancia a situaciones donde haya una necesidad legítima y proporcional.
 - o Desarrollar políticas claras sobre cuándo y cómo se deben usar estas tecnologías, asegurando que no se utilicen de manera abusiva o discriminatoria.

6.2.3 TRANSPARENCIA Y RESPONSABILIDAD.

La implementación de tecnologías de inteligencia artificial (IA) y análisis predictivo en la policía local puede llevar a decisiones automatizadas sobre la asignación de recursos o la identificación de patrones delictivos. Estas tecnologías, aunque útiles, pueden generar

prejuicios o sesgos si no se diseñan correctamente, lo que puede resultar en discriminación, especialmente hacia ciertos grupos sociales o étnicos.

- Soluciones posibles:
 - o Garantizar que los algoritmos sean transparentes y auditables, para que puedan ser revisados por terceros y corregidos si es necesario.
 - o Promover la responsabilidad de los agentes y los responsables del desarrollo de estas tecnologías, asegurando que se utilicen de manera justa y equitativa.

6.2.4 USO DE LOS DATOS PARA ANÁLISIS PREDICTIVO.

El análisis predictivo de datos es una herramienta poderosa para la prevención del crimen, pero también plantea preocupaciones éticas sobre cómo se recogen y utilizan los datos. El uso de tecnologías de predicción puede dar lugar a la creación de perfiles, en los que se asume que ciertas personas son más propensas a cometer crímenes en función de su origen, antecedentes o lugar de residencia.

- Soluciones posibles:
 - o Asegurar que el análisis predictivo no se utilice para discriminar o tomar decisiones injustas.
 - o Fomentar la supervisión judicial y la participación de expertos en ética para guiar la implementación de estas herramientas.

6.3 CONCLUSIÓN.

El uso de la informática en la policía local ha revolucionado la forma en que se gestionan los casos y se coordina la seguridad pública. Sin embargo, este avance tecnológico no está exento de desafíos, tanto tecnológicos como éticos. A medida que la policía local continúa integrando más tecnologías en su funcionamiento, es fundamental abordar estas preocupaciones con políticas claras, formación continua y mecanismos de supervisión. Solo así se podrá garantizar que la tecnología no solo sea una herramienta eficiente para mejorar la seguridad, sino también un medio que respete los derechos de los ciudadanos y preserve los principios éticos fundamentales.

7. FUTURO DE LA INFORMÁTICA EN LA POLICÍA LOCAL.

La informática aplicada a la policía local está experimentando una transformación significativa debido al avance vertiginoso de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). Las innovaciones tecnológicas están redefiniendo la forma en que las fuerzas policiales responden a los crímenes, gestionan la seguridad pública y se comunican con el ciudadano. En este contexto, el futuro de la informática en la policía local promete avances que mejorarán tanto la eficiencia operativa como la calidad de los servicios prestados a la ciudadanía. Este apartado analiza las tendencias emergentes, los desarrollos tecnológicos futuros y las perspectivas que darán forma a la policía local en los próximos años.

7.1 TENDENCIAS EMERGENTES EN LA INFORMÁTICA PARA LA POLICÍA LOCAL.

La policía local se encuentra en una fase de integración de diversas tecnologías emergentes. A medida que estas tecnologías maduran, es probable que se conviertan en herramientas imprescindibles para mejorar las prácticas de seguridad. A continuación, se destacan algunas de las tendencias tecnológicas más relevantes que darán forma al futuro de la policía local:

7.1.1 INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y APRENDIZAJE AUTOMÁTICO.

La Inteligencia Artificial (IA) y el aprendizaje automático (machine learning) están comenzando a jugar un papel crucial en la prevención y resolución de delitos. Estos sistemas son capaces de analizar grandes volúmenes de datos (como registros de llamadas de emergencia, cámaras de seguridad, patrones de criminalidad, entre otros) para identificar patrones que pueden predecir comportamientos delictivos. En el futuro, la policía local podría utilizar la IA para:

- **Prevención predictiva de delitos:** Utilizando algoritmos de IA para anticipar la ocurrencia de crímenes y asignar recursos de manera proactiva en áreas con mayor riesgo.
- **Análisis de vídeos y fotografías:** Mejorar la capacidad para analizar imágenes de cámaras de vigilancia mediante el uso de software de IA que pueda identificar comportamientos sospechosos o reconocer rostros.

Perspectivas: A medida que la IA y el aprendizaje automático se integren más en las operaciones de la policía local, será esencial garantizar que estos sistemas no generen sesgos o discriminación. La implementación de estos sistemas requerirá supervisión constante y el desarrollo de algoritmos éticos.

7.1.2 TECNOLOGÍA DE RECONOCIMIENTO FACIAL Y BIOMETRÍA.

El uso de reconocimiento facial se está extendiendo rápidamente en diversas áreas de seguridad, y su aplicación en la policía local podría mejorar la eficiencia en la identificación de sospechosos. Las cámaras de seguridad equipadas con software de

reconocimiento facial pueden identificar personas en tiempo real, comparando sus características faciales con bases de datos de personas conocidas, como delincuentes o personas desaparecidas. Además, la biometría en general, que incluye huellas dactilares, iris y otros datos biométricos, también está avanzando como una herramienta para identificar a personas con mayor precisión.

- **Ventajas potenciales:** Mejora en la identificación rápida de personas, reducción de errores humanos en la identificación y mayor eficiencia en las investigaciones.
- **Preocupaciones éticas:** La implementación de tecnologías de reconocimiento facial debe abordar riesgos como la invasión de la privacidad, el uso indebido de datos y la posibilidad de falsos positivos. La policía local debe asegurarse de que estos sistemas estén sujetos a regulaciones estrictas.

7.1.3 DRONES Y VEHÍCULOS AUTÓNOMOS.

El uso de drones y vehículos autónomos está ganando terreno en muchas áreas de nuestra vida cotidiana. Así pues, más pronto que tarde su aplicación terminará llegando también al ámbito policial. Los drones pueden ser utilizados para patrullar áreas de difícil acceso, monitorear grandes concentraciones de personas en eventos públicos o capturar imágenes de crímenes en curso sin poner en peligro a los agentes. Los vehículos autónomos, como los coches sin conductor, podrán mejorar en un futuro a medio-largo plazo la eficiencia de las patrullas policiales, al realizar tareas de logística sin necesidad de intervención humana.

- Ventajas potenciales: Mayor alcance y cobertura en patrullas, menor riesgo para los agentes en situaciones peligrosas, reducción de costos operativos en el largo plazo.
- Preocupaciones éticas: Al igual que con los drones, los vehículos autónomos pueden generar preocupaciones sobre la privacidad y la supervisión de la comunidad, además de la seguridad en el control de estas tecnologías.

7.2 TECNOLOGÍAS EMERGENTES EN COMUNICACIÓN Y COORDINACIÓN.

Las capacidades de comunicación de la policía local están evolucionando rápidamente. La implementación de nuevas tecnologías de comunicación y coordinación facilitará una respuesta más rápida y eficiente ante situaciones de emergencia, al tiempo que mejorará la colaboración entre diferentes unidades y agencias. A continuación se destacan algunas tecnologías clave en este ámbito:

7.2.1 COMUNICACIONES SEGURAS Y EN TIEMPO REAL.

Las comunicaciones en tiempo real son esenciales para que los agentes de policía puedan coordinarse eficazmente durante las operaciones. El uso de redes de comunicación seguras y aplicaciones de mensajería encriptada puede garantizar que los datos y las comunicaciones sensibles no sean interceptados por actores malintencionados.

- Ventajas potenciales: Respuestas más rápidas y precisas ante emergencias, mejora en la coordinación entre unidades, y mayor seguridad en las comunicaciones.

7.2.2 PLATAFORMAS DE COORDINACIÓN ENTRE DISTINTOS CUERPOS.

El trabajo en red con otras fuerzas de seguridad, agencias gubernamentales y servicios de emergencia es crucial para la resolución efectiva de incidentes. Las plataformas digitales que faciliten la coordinación entre diferentes cuerpos pueden ser utilizadas para compartir información en tiempo real, coordinar recursos y hacer un seguimiento de las operaciones en curso.

- Ventajas potenciales: Mayor eficiencia y agilidad en la respuesta a emergencias, y un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles entre distintas agencias.

7.3 DESARROLLO DE PLATAFORMAS DE INTELIGENCIA COLECTIVA.

En el futuro, se prevé que las plataformas de inteligencia colectiva jueguen un papel clave en la recopilación y análisis de información de diversas fuentes, incluidas las denuncias de ciudadanos, las redes sociales y los informantes comunitarios. Estas plataformas pueden integrar datos dispersos para proporcionar una imagen más clara de la situación de la seguridad en una localidad. Además, permitirían a la policía local involucrar activamente a la comunidad en la resolución de problemas y el intercambio de información.

- **Ventajas potenciales:** Mejora en la participación ciudadana, mayor fluidez en el intercambio de información y una respuesta más alineada con las necesidades de la comunidad.
- **Preocupaciones éticas:** La recopilación masiva de información podría generar preocupaciones sobre la privacidad y la vigilancia injustificada. Es necesario establecer mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.

7.4 FORMACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO TECNOLÓGICO.

El futuro de la policía local también dependerá de su capacidad para adaptarse a las rápidas transformaciones tecnológicas. La formación continua y la actualización tecnológica serán esenciales para que los agentes se mantengan al día con las nuevas herramientas y desarrollos. Además, se deberá crear una cultura organizacional flexible que permita integrar tecnologías de manera ágil, sin que se vean afectadas las habilidades y la experiencia humana.

- **Ventajas potenciales:** Un equipo policial mejor preparado y capacitado, que pueda adaptarse a los desafíos tecnológicos sin comprometer la calidad del servicio.
- **Preocupaciones éticas:** El uso de nuevas tecnologías puede generar resistencia al cambio en algunos agentes o sectores de la policía, por lo que es importante implementar programas de formación y apoyo.

7.5 CONCLUSIÓN.

El futuro de la informática en la policía local está marcado por avances tecnológicos que ofrecen un gran potencial para mejorar la eficiencia, la seguridad pública y la coordinación entre distintos entes policiales y de carácter civil. Las tecnologías emergentes como la IA, el reconocimiento facial, los drones y los vehículos autónomos redefinirán las prácticas de seguridad, pero también traerán consigo una serie de desafíos éticos, legales y de formación que deberán ser cuidadosamente gestionados. A medida que la tecnología evoluciona, la policía local debe mantener un equilibrio entre el uso responsable de las herramientas tecnológicas y el respeto por los derechos fundamentales de los ciudadanos, garantizando siempre la transparencia, la responsabilidad y la justicia en su aplicación.

BIBLIOGRAFÍA.

- ❑ Distributed Systems, Andrew S. Tanenbaum & Maarten van Steen.
- ❑ Structured Computer Organization, Andrew S. Tanenbaum & Todd Austin.
- ❑ Modern Operating Systems, Global Edition, Andrew S. Tanenbaum & Herbert Bos.
- ❑ Computer Networks, Andrew S. Tanenbaum, David J. Wetherall.

Noticias

DOBLE VICTORIA JUDICIAL EN JAÉN: LA JUSTICIA RECONOCE EL DERECHO A VACACIONES DE DOS AGENTES EN PRÁCTICAS**24-04-2026**

El SIP-AN vuelve a conseguir un importante avance en la defensa de los derechos de los compañeros. El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 2 de Jaén ha dictado dos sentencias favorables que reconocen el derecho de los agentes funcionarios en prácticas a disfrutar de las vacaciones que les corresponden, desmontando la postura mantenida por el Ayuntamiento de Jaén.

Gracias al trabajo y la defensa de nuestro letrado, Antonio Javier Montoro Navas, la Justicia reconoce que los agentes en prácticas están en situación de servicio activo, tal y como recoge la Ley 6/2023 en su artículo 50, y por tanto deben tener los mismos derechos que cualquier agente, incluido el disfrute proporcional de sus vacaciones durante el período formativo.

Se trata de una victoria sindical y jurídica de enorme importancia, que marca camino para los procedimientos que aún siguen pendientes en los tribunales y que confiamos se resuelvan en el mismo sentido.

Una vez más, queda demostrado que la lucha sindical da resultados, que defender derechos merece la pena y que, frente a quienes intentan recortarlos, seguiremos dando batalla en todos los frentes.

¡Felicitaciones a los compañeros de SIP-AN Jaén, y manifestar el profundo reconocimiento a nuestro letrado para toda la provincia de Jaén, por su gran trabajo y profesionalidad puesta de nuevo de manifiesto!

Seguimos construyendo juntos. Seguimos luchando por tus derechos. Seguimos consiguiendo avances.



SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ANDALUCÍA QUE ANULA SANCIÓN DISCIPLINARIA GRAVE A UNA POLICÍA LOCAL DE SEVILLA**30-04-2026**

EL FALLO ESTIMA EL RECURSO DE APELACIÓN Y CONCLUYE QUE LA SANCIÓN IMPUESTA POR EL AYUNTAMIENTO CARECÍA DE LA MOTIVACIÓN NECESARIA

En la mañana de ayer hemos tenido conocimiento de la sentencia dictada el pasado 15 de abril por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, mediante la cual se estima el recurso presentado por una agente de policía afiliada en Sevilla, a quien el Ayuntamiento de Sevilla impuso en 2023 una sanción disciplinaria de carácter grave tras la tramitación de un expediente.

Desde el primer momento, los servicios jurídicos de SIP-AN llevaron a cabo un análisis exhaustivo del caso, participando activamente en la estrategia de defensa técnica de la compañera. Este trabajo resultó clave en la preparación del recurso de apelación, que finalmente ha sido estimado por el alto tribunal andaluz.

La sentencia concluye que la resolución sancionadora adolecía de una falta de motivación suficiente, lo que vulnera los principios básicos que deben regir cualquier procedimiento administrativo sancionador. En consecuencia, el tribunal acuerda la anulación de la sanción impuesta.

Este pronunciamiento supone un importante respaldo a los derechos de los profesionales y pone de relieve la relevancia de una defensa jurídica sólida y rigurosa.

¡¡Nuestra más sincera enhorabuena a la compañera por este resultado, así como nuestro reconocimiento al Área Jurídica de SIP-AN, que continúa trabajando de manera constante y comprometida en la defensa de los derechos de todos los policías!!



JORNADA SIPAN PRESENCIAL EN TORREMOLINOS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE CENTRADA EN LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

06-05-2026

EL EXPERTO JUAN MANUEL ESPADA GARCÍA ABORDA LA NORMATIVA, SEGURIDAD Y RETOS ACTUALES DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS EN EL ENTORNO URBANO

Torremolinos ha acogido en la mañana de hoy una jornada presencial dedicada a la movilidad urbana sostenible, con especial atención al auge de los vehículos de movilidad personal (VMP), como los patinetes eléctricos.

La sesión ha sido impartida por Juan Manuel Espada García, jefe del Departamento de Sanciones de Tráfico del Organismo Autónomo de Gestión Tributaria, quien ha ofrecido un análisis detallado sobre el marco normativo vigente, las condiciones de circulación y los principales desafíos que plantea este tipo de movilidad en las ciudades.

Durante la jornada se han abordado cuestiones clave como las normas de uso de los VMP, las infracciones más frecuentes, la problemática jurídica existente —especialmente en aspectos como el uso del casco o la diversidad normativa entre municipios— y el incremento de la siniestralidad asociada a estos vehículos en los últimos años.

Asimismo, se ha puesto el foco en la necesidad de avanzar hacia modelos de transporte más sostenibles, promoviendo alternativas al vehículo privado y favoreciendo una mejor convivencia entre peatones, conductores y usuarios de nuevos medios de transporte.

Este tipo de iniciativas contribuyen a reforzar la concienciación ciudadana y el conocimiento de la normativa, elementos esenciales para garantizar una movilidad más segura, eficiente y respetuosa con el entorno urbano.



LA JUSTICIA DA LA RAZÓN A SIP-AN EN VÉLEZ-MÁLAGA Y ANULA EL LAUDO QUE EXCLUYÓ SU CANDIDATURA SINDICAL PARA LA ELECCIÓN DEL COMITÉ DE EMPRESA

11-05-2026

EL LA SENTENCIA RECONOCE LA VULNERACIÓN DEL DERECHO FUNDAMENTAL A LA LIBERTAD SINDICAL Y REFUERZA LA CAPACIDAD DE SIP-AN PARA CONCURRIR A ELECCIONES SINDICALES SIN RESTRICCIONES POR VÍNCULO LABORAL

En abril de 2022 se celebró en el Ayuntamiento de Vélez-Málaga el proceso electoral para la elección de los miembros del Comité de Empresa. SIP-AN presentó su candidatura al contar entre sus afiliados con trabajadores que no pertenecen al colectivo de la Policía Local. Sin embargo, la Mesa Electoral rechazó la lista presentada por el sindicato alegando una supuesta falta de capacidad de representación.

Tras interponer la correspondiente reclamación ante el CMAC e impugnar posteriormente el laudo arbitral desfavorable, SIP-AN presentó demanda ante el Juzgado de lo Social. El procedimiento ha concluido con una sentencia que declara la nulidad del laudo arbitral y reconoce la existencia de una vulneración del derecho fundamental a la libertad sindical, recogido en el artículo 28.1 de la Constitución Española.

La resolución judicial establece expresamente que:

“El ámbito funcional de un sindicato, que en el caso que nos ocupa está regulado en el artículo 2.2 de los estatutos de SIP-AN, en ningún caso limita su capacidad para presentar candidaturas en las elecciones a órganos de representación unitaria, en tanto que este derecho forma parte de la libertad sindical”.

Esta importante victoria judicial refuerza la posición de SIP-AN a la hora de concurrir a procesos electorales sindicales, tanto para Juntas de Personal como para Comités de Empresa, consolidando el derecho del sindicato a representar a los trabajadores sin limitaciones derivadas de su vínculo laboral.

Además, esta es ya la segunda sentencia favorable obtenida por SIP-AN en términos similares. En octubre de 2024, un juzgado ordenó la repetición de las elecciones sindicales en el Ayuntamiento de Mijas para la elección de la Junta de Personal, después de que la candidatura del sindicato fuese rechazada por no estar integrada exclusivamente por policías locales.

Desde SIP-AN queremos trasladar nuestra enhorabuena a los compañeros de Vélez-Málaga, que tras años de esfuerzo y lucha han visto finalmente reconocidas sus legítimas pretensiones.

Asimismo, destacamos el excelente trabajo realizado por nuestros servicios jurídicos y, especialmente, por la letrada malagueña Susana Sánchez-Bayo Tierno, cuya labor ha sido clave para alcanzar este importante éxito judicial.

SIP-AN RECURRE AL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL PARA PROTEGER A AGENTES CON LESIONES AGRAVADAS TRAS JUICIOS RÁPIDOS**26-05-2026**

EL SINDICATO DENUNCIA LA INDEFENSIÓN DE POLICÍAS CUYAS LESIONES EVOLUCIONAN DESPUÉS DE LA SENTENCIA INICIAL Y RECLAMA MAYORES GARANTÍAS JURÍDICAS PARA EVITAR PERJUICIOS ECONÓMICOS Y PROCESALES

SIP-AN ha presentado un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional ante la situación de indefensión que sufren numerosos agentes agredidos en acto de servicio cuyas lesiones resultan ser más graves de lo inicialmente valorado en los Juzgados de Guardia.

Son frecuentes los casos en los que policías víctimas de agresiones durante el desempeño de sus funciones comparecen en juicios rápidos, donde se realiza una primera valoración médica de las lesiones. Sin embargo, en muchas ocasiones dichas lesiones evolucionan negativamente con el paso del tiempo, evidenciando una gravedad superior a la apreciada inicialmente.

El problema surge cuando, tras dictarse sentencia y mostrarse conformidad por parte del acusado, el procedimiento penal queda cerrado, fijándose una responsabilidad civil muy inferior a la que realmente correspondería por las secuelas finales sufridas por el agente.

En estos supuestos, la única vía legal disponible para la defensa consiste en solicitar la nulidad de actuaciones por la evidente indefensión generada. No obstante, los juzgados suelen mostrarse reacios a acordarla, al implicar la retroacción del procedimiento y terminar beneficiando, en la práctica, a la persona denunciada.

Ante esta situación, el abogado penalista Rafael Salido Rollan ha presentado recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional en representación de un agente del Ayuntamiento de Málaga, con el objetivo de evitar que este tipo de perjuicios continúen produciéndose entre los compañeros.

Desde SIP-AN seguiremos informando sobre la evolución de este procedimiento, cuya resolución favorable consideramos fundamental para garantizar una mayor protección jurídica a los agentes y evitar nuevos perjuicios derivados del ejercicio diario de sus funciones.

EL TSJA REVOCA LA SANCIÓN A UN POLICÍA DE MÁLAGA POR LA DETONACIÓN ACCIDENTAL DE SU ARMA REGLAMENTARIA

27-05-2026

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ANDALUCÍA CONCLUYE QUE NO EXISTIÓ CONDUCTA NEGLIGENTE Y CONDENA A LA ADMINISTRACIÓN AL PAGO DE COSTAS Y A LA DEVOLUCIÓN ÍNTEGRA DE LOS HABERES DESCONTADOS AL AGENTE

La Sala de lo Contencioso-Administrativo en Málaga del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) ha estimado el recurso presentado contra la sentencia 80/25, de 9 de abril, dictada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 5 de Málaga, dentro del procedimiento abreviado 327/24, dejando sin efecto la sanción disciplinaria impuesta a un afiliado de SIP-AN en Málaga.

La resolución judicial anula la sanción de 10 días de suspensión de funciones que había sido impuesta al agente como falta grave tras producirse la detonación involuntaria de su arma reglamentaria en la zona del armero de las dependencias policiales, un incidente laboral que dio lugar a la apertura de un procedimiento disciplinario por parte de la Administración.

El TSJA considera que la imputación realizada contra el funcionario carecía de base suficiente al no poder acreditarse una conducta negligente por parte del agente. En este sentido, la Sala entiende que los hechos probados no pueden encuadrarse como un incumplimiento de los deberes legales inherentes a la función policial contemplados en la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, argumento utilizado durante la instrucción del expediente sancionador para justificar la imposición de la falta grave.

La sentencia supone un importante respaldo jurídico para el compañero afectado, al entender el alto tribunal andaluz que el incidente producido no puede derivar automáticamente en responsabilidad disciplinaria sin una acreditación clara de negligencia o infracción funcional.

Como consecuencia directa del fallo, queda revocada la sentencia recurrida y anulada la sanción disciplinaria, imponiéndose además a la Administración el pago de 1.500 euros en concepto de costas procesales. Asimismo, el agente recuperará los 10 días de sueldo que dejó de percibir durante el cumplimiento de la sanción, cuantía que había sido cubierta provisionalmente por el Seguro de Nóminas de SIP-AN.

Desde SIP-AN se valora muy positivamente esta resolución judicial, que reafirma la necesidad de garantizar procedimientos disciplinarios ajustados a derecho y basados en hechos debidamente acreditados, especialmente en situaciones derivadas de incidentes laborales donde no queda demostrada una actuación negligente del funcionario afectado.

ÉXITO DE CONVOCATORIA EN LA JORNADA FORMATIVA SOBRE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP) CELEBRADA EN ALJARAQUE

05-06-2026

EL MÁS DE 90 AGENTES Y PROFESIONALES DE LA SEGURIDAD PARTICIPAN EN ALJARAQUE EN UNA DESTACADA JORNADA SOBRE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

El municipio de Aljaraque se ha convertido hoy en punto de referencia para la formación especializada en materia de movilidad urbana con la celebración de una jornada técnica dedicada a los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), una realidad cada vez más presente en las calles y que plantea importantes desafíos para los cuerpos de seguridad y las administraciones públicas.

La actividad formativa, desarrollada en modalidad presencial y homologada por el Instituto de Emergencias y Seguridad Pública de Andalucía (IESPA), ha registrado un notable éxito de participación al congregar a más de 90 alumnos procedentes de diferentes municipios y organismos relacionados con la seguridad pública. Esta acreditación oficial garantiza la calidad de los contenidos impartidos y refuerza el compromiso institucional con la actualización permanente de los profesionales del sector.



La inauguración de la jornada estuvo presidida por una mesa institucional integrada por el alcalde de Aljaraque, la directora del IESPA y el presidente del Sindicato Independiente de Policía de Andalucía (SIP-AN). Durante sus intervenciones, los representantes destacaron la necesidad de impulsar acciones formativas que permitan a los agentes adaptarse a las nuevas realidades de la movilidad urbana y afrontar con mayores garantías los cambios normativos y operativos que se están produciendo en este ámbito.

El evento contó asimismo con una amplia representación institucional y policial, entre la que destacaron la presencia de la concejala de Seguridad Ciudadana de Aljaraque, el

delegado Provincial de la Jefatura Provincial de Tráfico y numerosos jefes de Policía Local de distintos municipios de la provincia, incluido el jefe de la Policía Local de Aljaraque. Su asistencia puso de manifiesto el interés creciente que suscita esta materia y la importancia de fomentar espacios de encuentro y formación especializada para los responsables de la seguridad vial.

El núcleo de la jornada estuvo protagonizado por la ponencia impartida por D. Rafael Beltrán Zarza, reconocido experto en la regulación y control de los Vehículos de Movilidad Personal. Su intervención despertó un gran interés entre los asistentes, abordando de forma rigurosa y práctica cuestiones relacionadas con la normativa vigente, los procedimientos de intervención policial, la identificación de infracciones, la problemática derivada del uso indebido de estos vehículos y las herramientas disponibles para garantizar una aplicación eficaz de la legislación.

A lo largo de la sesión se analizaron numerosos casos prácticos y situaciones reales que permitieron a los participantes intercambiar experiencias y resolver dudas sobre la actuación policial ante los distintos escenarios que plantean los VMP. Este enfoque eminentemente práctico fue especialmente valorado por los asistentes, quienes pudieron adquirir conocimientos aplicables de forma inmediata a su labor diaria.

Desde el SIP-AN, valoramos muy positivamente esta jornada, reafirmando nuestro compromiso con la formación continua y de calidad para los profesionales de la seguridad pública en Andalucía, pieza clave para ofrecer un servicio a la altura de las necesidades de la ciudadanía.



SIP-AN LOGRA QUE LA JUSTICIA ANULE EL DECRETO QUE OBLIGÓ A POLICÍAS LOCALES A CUBRIR LA CARRERA DEL PADRE MARCELINO EN GRANADA

18-06-2026

LA SENTENCIA CONSIDERA QUE LA MEDIDA ADOPTADA POR EL AYUNTAMIENTO DE GRANADA NO SE AJUSTABA A DERECHO AL TRATARSE DE UN EVENTO PREVISIBLE Y CONDENA AL CONSISTORIO AL PAGO DE LAS COSTAS

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal de Instancia de Granada ha anulado el decreto firmado el 4 de abril de 2025 por la alcaldesa de Granada, Marifrán Carazo, mediante el que se declaró obligatoria la realización de servicios extraordinarios por parte de agentes de la Policía Local para cubrir la Carrera Popular Padre Marcelino.

La sentencia, dictada el pasado 3 de junio por la Sección de lo Contencioso-Administrativo, Plaza 1, estima el recurso presentado por SIP-AN y declara nulo el decreto por considerar que «no es conforme a derecho». Además, impone al Ayuntamiento el pago de las costas del procedimiento, fijadas en 600 euros.

El origen del conflicto se encuentra en la falta de agentes voluntarios para prestar estos servicios extraordinarios durante la celebración de la prueba deportiva. En aquel momento existía un conflicto laboral entre el Ayuntamiento y parte de la plantilla de la Policía Local relacionado con cambios en las productividades y en los turnos de trabajo, circunstancia que, según defendió el Consistorio, dificultó la cobertura del dispositivo previsto para la carrera.

Sin embargo, el juzgado entiende que la Carrera del Padre Marcelino no puede considerarse un acontecimiento imprevisible que justifique la imposición obligatoria de servicios extraordinarios. La resolución recuerda que se trata de una prueba consolidada que se celebra desde hace 19 años, por lo que su organización podía haberse previsto con antelación.

El fallo recoge además que el acuerdo regulador de las relaciones entre el Ayuntamiento y el personal funcionario, vigente desde 2016, establece como principio general el carácter voluntario de los servicios extraordinarios. Solo circunstancias excepcionales y no previsibles permitirían apartarse de esa norma.

Durante el juicio, SIP-AN sostuvo que, de no ser suficiente el servicio ordinario, debía recurrirse primero a la cobertura voluntaria y únicamente acudir a la obligatoriedad ante situaciones extraordinarias. Por su parte, el Ayuntamiento defendió la legalidad del decreto alegando que la ausencia de voluntarios hacía imposible garantizar el dispositivo necesario para el correcto desarrollo del evento.

La sentencia toma como referencia otro pronunciamiento anterior del mismo órgano judicial relativo a la Media Maratón de Granada, en el que se analizó una situación que considera «sustancialmente idéntica» y en la que también se anuló la imposición de servicios extraordinarios obligatorios.

La resolución supone un nuevo revés judicial para el Ayuntamiento en relación con las medidas adoptadas durante el conflicto laboral de la Policía Local en 2025, después de que otro decreto similar, dictado con motivo de la Semana Santa, también haya sido anulado en primera instancia.

Asimismo, destacamos el excelente trabajo realizado por nuestros servicios jurídicos y, especialmente, por el letrado Domingo, cuya labor ha sido clave para alcanzar este importante éxito judicial.

Noticia en periódicos:

Granada Hoy: https://www.gradahoy.com/granada/juzgado-anula-decreto-trabajo-policia-local-granada-carrera-marcelino_0_2006991730.html

El independiente de Granada:

<https://www.elindependientedegranada.es/politica/justicia-anula-otro-decretos-carazo-imponer-servicios-extraordinarios-policia-local>

ABC: <https://www.abc.es/espana/andalucia/granada/ayuntamiento-granada-condenado-nuevo-obligar-policia-local-20260610111700-nts.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fespana%2Fandalucia%2Fgranada%2Fayuntamiento-granada-condenado-nuevo-obligar-policia-local-20260610111700-nts.html%3Fref%3Dhttps%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fespana%2Fandalucia%2Fgranada%2Fayuntamiento-granada-condenado-nuevo-obligar-policia-local-20260610111700-nts.html>

Descuentos

PARQUES REUNIDOS

CONVENIO DE COLABORACIÓN

DISPONIBLES VENTAJOSOS DESCUENTOS EN DIFERENTES PARQUES PARA AFILIADOS A SIP-AN Y UN MÁXIMO DE 3 ACOMPAÑANTES.

➡ Puedes solicitarnos tu código de descuento en el email de contacta@sip-an.es indicándonos tu nombre, apellidos y DNI y el nombre del parque para el que necesitas el código

Descuentos especiales en Zoo, Atlantis, Parque de Atracciones de Madrid, Faunia, Aquopolis y Parque Warner

Sirven para entradas de adulto y niño / senior. A todos ellos se les aplica el mismo precio. No aplican a otros tipos de entradas (2º día, discapacitados...) ni servicios (parking de pago, menús, fast pass...), ni son acumulables a otras promociones.

Cada código permite comprar hasta 4 entradas en total.

Deben usarse, al menos, con un día de antelación (no para el mismo día de la visita).

Son válidos hasta 31-01-2027, según días oficiales de apertura de cada parque.

No aplican para visitas los días 31 de octubre y 1 de noviembre de 2026 en Parque Warner Madrid y Parque de Atracciones de Madrid.

Los precios indicados son unitarios, incluyen IVA y pueden ser modificados por los parques en cualquier momento sin previo aviso.

Consultar calendario, horarios de apertura y normas de cada parque en su web oficial.

El enlace a la web: <https://sip-an.com/descuento/parques-reunidos/>



UOC CORPORATE (UNIVERSITAT OBERTA DE CATALUNYA)

CONVENIO DE COLABORACIÓN

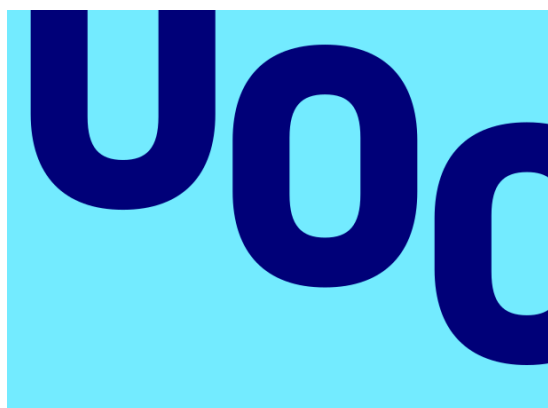
FORMACIÓN A PRECIOS REDUCIDOS CON UOC, ACREDITANDO PERTENECER AL SINDICATO SIP-AN

Todos los afiliados al sindicato SIP-AN podrán beneficiarse del precio reducido de:

10% de descuento en toda la oferta formativa

15% de descuento en el grado de derecho y criminología

Accede al apartado de documentación de tu zona de afiliados para encontrar los códigos de descuento.



Universitat
Oberta
de Catalunya

AQUAMIJAS (PARQUE ACUÁTICO EN MIJAS)

CONVENIO DE COLABORACIÓN

Descuento para adultos y junior de 8 a 12 años, presentando la “Tarjeta Platinum” nominativa de empresa en la taquilla del Parque Acuático, junto al documento nacional de identidad.

Accede a la ‘zona de afiliados’ y en el apartado de documentación encontrarás la información para acceder a tu tarjeta Platinum

*Esta tarjeta es válida para el titular y un máximo de tres acompañantes.

Para cualquier consulta, contactar a través de: www.aquamijas.com

Carretera Nacional 340, km. 209, 29640, Mijas, Carretera de Circunvalación de Fuengirola

Tlf. 952 460 404

Enlace a la web: <https://sip-an.com/descuento/parque-acuatico-mijas/>



Aquamijas te ofrece la Tarjeta Platinum para que disfrutes de precios especiales en la compra de entradas General, Junior y Niño en taquilla.

40 años de diversión

aqua Mijas
mijas water park

Entrada	Price
ENTRADA JUNIOR Junior ticket	19 ^{55€}
ENTRADA GENERAL General ticket	24 ^{50€}
ENTRADA NIÑO Child ticket	13 ^{80€}

OXYGEN SPORTS CLUB CALAHONDA (GYM)

CONVENIO DE COLABORACIÓN

¡DESCUENTOS ESPECIALES PARA AFILIADOS Y FAMILIARES DIRECTOS!

Desde Oxygen Sports Club Málaga, queremos rendir homenaje al esfuerzo, compromiso y entrega diaria de nuestros agentes de la Policía Local de Andalucía. Por eso, les extendemos una invitación muy especial para entrenar en nuestras instalaciones con una promoción única pensada especialmente para ustedes.

PROMOCIÓN EXCLUSIVA SIPAN (AFILIADOS, PAREJA E HIJOS)

4 meses completos por solo 228€

Incluye acceso total a:

Gimnasio completo

Más de 100 clases colectivas semanales, entre ellas:

CrossFit, Hyrox, Yoga, Pilates, Zumba, Functional Training, Xycling...

Uso libre de todas nuestras zonas y equipamiento

Ambiente motivador, moderno y con espíritu de comunidad

Esta es una gran oportunidad para cuidar cuerpo y mente, mejorar el rendimiento físico y formar parte de un club donde el compromiso y la energía se viven cada día.

Para activar esta promoción deben inicialmente enviar un email a; Jessicaoxygensportsclub@gmail.com para registrarse y después presentarse en recepción con acreditación del Sindicato SIPAN (carnet de afiliado).

Más info: <https://sip-an.com/descuento/oxygen-sports-club-calahonda/>



REALE SEGUROS

CONVENIO DE COLABORACIÓN

DESCUENTOS OFERTADOS EN LAS DISTINTAS MODALIDADES DE PRODUCTOS

- Descuentos de un 30 % en Seguros de Vida
- Descuentos de un 15 % en Seguros de Hogar
- Descuentos de un 20 % en Seguros de Coche

Con la intención de poder realizar una oferta significativa y real que pueda adecuarse al interés general de todos sus afiliados.

Se presenta una oferta con las mejores tarifas que se pueden obtener en la entidad aseguradora Reale Seguros.

Las condiciones de la oferta sólo serán válidas para nuestra Agencia Reale Seguros realizaran a través de nuestra webs en <https://agenciareale.es/> o <https://www.seguosenleon.com>, o telefónicamente a través de números de teléfono: 679857533 y 68595355. Consulta toda la información y solicita cita de valoración.

Más información: <https://sip-an.com/descuento/reale-seguros/>



