

Universidad Miguel Hernández de Elche

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche

Grado en Seguridad Pública y Privada



Trabajo Fin de Grado

“La comisión de fraudes en los transportes públicos por accidentabilidad”

Curso académico 2022 – 2023

Convocatoria ordinaria de junio 2022

Autor: José Piñana Zubieta

Tutora: Dolores Marhuenda Amorós

INDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	7
1.1.- CONCEPTOS BÁSICOS CLAVE	8
1.1.1 Concepto de fraude.....	9
1.1.2. Concepto de estafa	9
1.1.3. Concepto de transporte.....	9
1.1.4. Concepto de accidentabilidad.....	9
1.2.- EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE.....	11
1.2.1. Qué transportes públicos son los más utilizados en la actualidad por los viajeros.....	11
1.2.2. Los sistemas de seguridad en el transporte público.....	12
1.2.3. Medidas preventivas de seguridad.....	16
1.3.- SIMULACIÓN VS ACCIDENTE	20
1.3.1. Criminología y Victimología Vial.....	20
1.3.2. El accidente de tráfico. Conceptos más utilizados.....	23
1.3.3. Accidente de trabajo.....	26
1.4.- LAS ORGANIZACIONES CRIMINALES EN EL FRAUDE DEL SEGURO AUTOMOVILÍSTICO.....	28
1.4.1. Perfiles criminológicos más destacables.....	28
1.4.2. Las mafias, organización y su modus operandi.....	30
1.4.3. Tipos de fraudes más habituales en el transporte público.	33
2.- OBJETIVOS.....	35
2.1. OBJETIVO GENERAL.....	35
2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	36
3.- METODOLOGÍA.....	36
4.- RESULTADOS Y DISCUSION	
4.1.- COMPARATIVA Y ANÁLISIS CRIMINOLÓGICO.....	37

4.2.-CASUÍSTICA Y SENTENCIAS DE INTERÉS CRIMINOLÓGICO.....	39
4.3.- LESIONES FRAUDULENTAS MÁS RECLAMADAS A LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS POR ACCIDENTABILIDAD.....	47
4.4.- ANALISIS DEL PAPEL DE LAS ORGANIZACIONES CRIMINALES EN EL FRAUDE DEL SEGURO AUTOMOVILÍSTICO.....	50
5.- CONCLUSIONES.....	52
6.- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	54

ABREVIATURAS

ART.	Artículo
AP	Audiencia Provincial
CP	Código Penal
CNP	Cuerpo Nacional de Policía
DGT	Dirección General de Tráfico.
Etc.	Etcétera
FF.CC.Seg.	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad
LO	Ley Orgánica
LTSV	Ley de Tráfico y Seguridad Vial
LGSS	Ley General de la Seguridad Social
Núm.	Número
ORD	Orden
OMS	Organización Mundial de la Salud
p. / pp.	Página / páginas
RD	Real Decreto
RDL	Real Decreto Legislativo
RAE	Real Academia Española
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TS	Tribunal Supremo

RESUMEN

El fraude en el transporte público por accidentabilidad, concretamente en el transporte público terrestre de viajeros, es un tipo de fraude que ha ido evolucionando con los años, siendo muy buscado tanto por delincuentes comunes como por organizaciones criminales, con el propósito de delinquir defraudando a las compañías de seguros para poder cobrar indemnizaciones económicas por lesiones simuladas.

El objetivo principal de este trabajo es analizar y realizar un estudio analítico-criminológico sobre las simulaciones de diversas lesiones corporales por accidentabilidad en los transportes públicos terrestres, provocadas por un tipo específico de viajeros con la intención de poder cobrar las correspondientes indemnizaciones por los daños causados de las respectivas compañías aseguradoras del automóvil, provocando fraudes y estafas a las diversas entidades aseguradoras.

En el presente trabajo se analizan diversas casuísticas y resoluciones judiciales de diferentes estamentos, para llegar a conclusiones en función de los hechos y fundamentos de derecho expuestos en las que se han condenado a las víctimas y/o victimarios por dichos fraudes y estafas, así como por pertenecer a bandas, mafias o grupos organizados para la realización de este tipo de defraudaciones o estafas.

También se realiza un estudio sobre los tipos de fraude y estafas más usuales que cometen este tipo de bandas organizadas, en función de las distintas sentencias de los respectivos tribunales y noticias de interés criminalístico.

Por último, se basándome en estudios realizados, llego a establecer un perfil criminológico aproximado del tipo de estafador en esta materia.

Palabras clave: Fraude, estafa, transporte, accidentabilidad.

ABSTRACT

Accident fraud in public transport, specifically in public passenger land transport, is a type of fraud that has evolved over the years, being highly sought after by both common criminals and criminal organisations, with the purpose of defrauding insurance companies in order to collect financial compensation for simulated injuries.

The main objective of this work is to analyse and carry out an analytical-criminological study of the simulations of various bodily injuries caused by accidents on public land transport, provoked by a specific type of travellers with the intention of being able to collect the corresponding compensation for the damages caused from the respective automobile insurance companies, provoking fraud and swindling of the various insurance companies.

In this work, we analyse various cases and court rulings from different jurisdictions, in order to reach conclusions based on the facts and legal grounds in which the victims and/or perpetrators have been sentenced for these frauds and swindles, as well as for belonging to gangs, mafias or groups organised to carry out these types of frauds or swindles.

A study is also carried out on the most common types of fraud and swindles committed by this type of organised gangs, based on the different sentences handed down by the respective courts and news of criminalistic interest.

Finally, based on studies carried out, I establish an approximate criminological profile of the type of fraudster in this area.

Keywords: Fraud, swindle, transportation, accidentability.

1.- INTRODUCCIÓN.

La delincuencia es un problema actual en nuestra sociedad, la cual como bien sabemos causa inseguridad ciudadana, en la que sin querer nos vemos envueltos en un mundo delictivo que evoluciona vertiginosamente hasta puntos insospechables con dificultades para su investigación y resolución delictiva.

Como delincuencia a destacar y no menos importante que el otras, es la que engloba el fraude hacia las compañías aseguradoras por accidentabilidad. Este tipo de fraude es uno de los que me ha llamado personalmente la atención, motivado a mis 21 años de trabajo como Agente de la Policía Local en diversos municipios de la provincia de Castellón, en el cual he podido observar y comprobar sobre todo en las unidades de Atestados, como algunas de las personas implicadas en accidentes de circulación una vez dadas las manifestaciones in situ en el lugar del accidente, a posteriori en las tomas de manifestaciones en sede policial, habían variado las mismas respecto a las formuladas en el lugar del accidente, con la intención de poder beneficiarse de una indemnización económica de las compañías aseguradoras contrarias, de poder exculparse de los daños provocados, o llegar a falsificar partes amistosos. Este tipo de fraude se ha convertido en un beneficio económico de fácil acceso en las que ya participan organizaciones criminales.

El estudio de las mafias y organizaciones criminales es un tema que ha sido bastante atrayente en las últimas décadas, debido a una proliferación de este tipo de grupos criminales en la sociedad, creando gran alarma social.

Estos grupos criminales se especializan constantemente en la ejecución de determinados delitos; tráfico ilegal de personas, extorsiones, tráfico de armas, de drogas y un gran etc., cuya recompensa siempre es la económica. Sus organizaciones internas, cohesión y estructuras avanzan vertiginosamente con el paso del tiempo en función de los actos delictivos a cometer.

La proyección de este tipo de delincuencia va en aumento con una perpetración de delitos cada vez mayor y más sofisticados, avanzando al paso de la tecnología actual, lo que supone una mayor dificultad para las fuerzas y cuerpos de seguridad (en adelante

FF.CC.Seg.) el poder investigarlos y resolverlos, provocando un continuo aumento de inseguridad en la sociedad.

En este sentido, en el presente trabajo de “la comisión del transporte público por accidentabilidad” se ha podido analizar que actualmente es un tipo de fraude muy practicado por este tipo de organizaciones criminales y por otros delincuentes, siendo una práctica delictiva que ha ido in crescendo en el territorio español por su fácil desenlace y beneficios económicos que proporciona. Esto supone un coste económico importante para la sociedad y las empresas aseguradoras del sector del automóvil, que cada día se ven más afectadas por el mismo.

Dada la problemática actual por esta práctica delictiva en el desarrollo del presente trabajo se realiza un estudio y análisis empírico criminológico de este ilícito penal, de los más puestos en práctica en la actualidad, para la consumación de este tipo de fraude.

El enfoque principal del presente trabajo es analizar y estudiar la comisión de este tipo de delito aplicado dentro del transporte público, utilizando principalmente como base de estudio, sentencias judiciales y casuísticas de interés, todas ellas relacionadas con la comisión del fraude en el transporte público terrestre en situaciones de simulaciones de caídas en las subidas y bajadas del medio de transporte, durante las frenadas o manejos bruscos de los mecanismos de dirección, la provocación voluntaria de un choque con el medio de transporte, simular un atropello etc..

También será importante mencionar y tener claro las medidas de seguridad existentes para analizar los aspectos criminológicos.

Por otra parte, se hará referencia a que tipos de transportes públicos son los más utilizados por los viajeros y las medidas de seguridad más actuales para la prevención de accidentes, haciendo mención al accidente “*in itinere*”, siendo éstos una de las principales causas de accidentabilidad en el ámbito laboral.

1.1.- CONCEPTOS BÁSICOS CLAVE.

Para iniciar el estudio debemos de conceptualizar ciertos aspectos básicos y claves relacionados con el presente trabajo, siendo de vital importancia para el desarrollo del mismo, procediendo a definir los conceptos de fraude, estafa, transporte y accidente

respectivamente, recogidos en el Diccionario de la Real Academia Española¹ (en adelante, RAE), enlazando los conceptos clave como son el fraude y la estafa con la denominación que establece la Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre del Código Penal² (en adelante, CP).

1.1.1. Fraude: “Acción contraria a la verdad y a la rectitud, que perjudica a la persona contra quien se comete” (RAE 2022).

1.1.2. Estafa: “Delito consistente en provocar un perjuicio patrimonial a alguien mediante engaño y con ánimo de lucro, (ente otras)” (RAE 2022).

1.1.3. Transporte: “Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. *El transporte público*”, (entre otras), definición de (RAE 2022), por lo que entenderíamos como transporte público “el tipo de transporte utilizado por personas para el desplazamiento de un sitio a otro”.

1.1.4. Accidentabilidad: Según la RAE la define como “frecuencia o índice de accidentes” (RAE 2022). La definición de accidentabilidad va ligada con la definición de accidente, que según la RAE lo define como “un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”.

Como se puede observar, una de la palabras clave y punto de referencia en este tema es el fraude, y según la RAE lo define como, “una acción contraria a la verdad”, lo que entendemos como la “mentira, falsedad o el engaño”, siendo estos hechos los utilizados para producir la estafa deseada.

Una vez vistas las definiciones genéricas de importancia de los conceptos claves incorporados en la RAE, para profundizar más en el presente estudio es conveniente enfocar el mismo basándose en lo establecido en el C.P., siendo ésta la norma básica en la que se enfoca el presente trabajo, como base de estudio.

¹ ESPAÑOLA, Diccionario de la Real Academia. Edición 23ª. Madrid, 2021. [Consulta:08/02/2022] Disponible en: <http://www.rae.es/recursos/diccionarios/drae>

² Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, nº 281. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10>

En este sentido, el CP en su Capítulo VI, “De las defraudaciones”, en su Sección 1ª, lleva la rúbrica “De las estafas”, artículos 248 a 251 bis (en adelante arts.), del CP³, ambos inclusive. La pretensión y el objetivo mediante la utilización de la estafa, es obtener una indemnización económica mediante la utilización del engaño, produciendo así un error en la víctima, como es el caso de las compañías aseguradoras de automóviles, el cual supone un fraude de los intereses patrimoniales de las mismas compañías, repercutiendo sustancialmente en sus asegurados.

Según establece el C.P., cometerán los delitos anteriormente reseñados los que, “Con ánimo de lucro, utilizaren engaño bastante para producir error en otro, induciéndolo a realizar un acto de disposición en perjuicio propio o ajeno” (CP, 1995, p. 34016).

Siguiendo con lo establecido en el C.P., diremos que, los reos de estafa serán castigados con la pena de prisión de seis meses a tres años. Para la fijación de la pena se tendrá en cuenta el importe de lo defraudado, el quebranto económico causado al perjudicado, las relaciones entre éste y el defraudador, los medios empleados por éste y cuantas otras circunstancias sirvan para valorar la gravedad de la infracción. Si la cuantía de lo defraudado no excediere de 400 euros, se impondrá la pena de multa de uno a tres meses ⁴ (CP, 2015, p. 27128).

Si se analiza criminológicamente al sujeto o sujetos activos que cometen este tipo de delitos, diremos que los puede cometer cualquier persona individualmente o en grupo, también actuando como cómplices o como cooperadores necesarios para el desarrollo y obtención de los resultados propuestos. Este tipo de delitos los estudiaremos más adelante diversas sentencias de estamentos judiciales.

³ Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, nº 281, p.34016. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>

⁴ Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 31 marzo de 2015, nº77, p. 27128. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-3439>

1.2.- EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE.

1.2.1. Qué transportes públicos son los más utilizados por los viajeros.

En la época actual dada la problemática en la masificación del tráfico y los problemas actuales de movilidad urbana, la población se está concienciando en la utilización para sus desplazamientos en el transporte público como medio de transporte y desplazamiento, principalmente en grandes ciudades, extendiéndose al resto de poblaciones.

Esta concienciación en la utilización del transporte público suele ser debido a diversos motivos de los que nombramos a continuación; por tener una mayor seguridad del tráfico, por la colaboración con el medio ambiente reduciendo considerablemente la contaminación atmosférica, a su prohibida circulación de según qué tipos de vehículos por zonas con bajas emisiones de contaminación de CO₂, a la repercusión de la crisis económica actual y otras ya pasadas, que afecta económicamente a los bolsillos de los usuarios que utilizan este tipo de transporte, a la utilización de este tipo de transporte es para el usuario más económicos que el suyo propio, el tener menos peligro a la hora de tener un accidente de tráfico, a los ruidos molestos y continuos que produce el tráfico, a los atascos a diario con la pérdida de tiempo que eso conlleva, a la dificultad de poder localizar un estacionamiento libre, el no tener que aparcar en estacionamientos de pago como zonas azules o parkings con el gasto que conlleva, y una de la más importantes que influye directamente en nuestra salud, a la relajación física y mental que nos produce viajar o desplazarnos en un transporte público el tráfico eliminando el estrés continuo que nos produce muchas veces cualquier circunstancia relacionada con el tráfico, y un gran etc., por todos estos motivos de entre otros, es lo que hace que el ciudadano utilice más el transporte público en su vida diaria.

Derivado a toda esta problemática, son las administraciones públicas las que colaboran y se suman a las campañas que promueve la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT), especialmente en el uso de la bicicleta en las diversas ciudades. Mencionar que los Ayuntamientos son de las administraciones públicas que más colaboran directamente con la DGT en la utilización de este tipo de transporte urbano, facilitando la

adquisición de bicicletas de alquiler por diversas zonas accesorias para la población, siendo asequible económicamente a cualquier usuario, facilitando para su desplazamiento los carriles bici con infraestructuras adaptadas a ese tipo de circulación y otros vehículos de movilidad personal.

Por lo referido anteriormente, cada vez más, nos estamos mentalizando y concienciando en hacer uso de este tipo de movilidad sostenible, para realizar los diversos desplazamientos en el interior de las ciudades con el ahorro y facilidad en su movilidad que eso conlleva.

1.2.2. Los sistemas de seguridad en el transporte público.

Cuando se habla de los sistemas de seguridad en el transporte público, se puede decir que son a aquellos elementos que estando en su conjunto comunicados o entrelazados entre sí en la misma unidad de transporte, nos advierten y ayudan a prevenir algún acontecimiento inesperado, los cuales ayudan a prevenir a que se produzca un accidente o minimizar sus efectos.

En referencia a lo anterior, entendemos que el objetivo prioritario de la seguridad vial en el transporte público, es salvaguardar la vida e integridad física de las personas que hacen uso de dicho transporte.

Dentro de los sistemas de seguridad se encuentran varios sistemas de última generación utilizados en el transporte público sobre todo en autobuses y autocares, siendo también adquiridos y utilizados progresivamente en otros medios de transporte, destacando de entre los más novedosos:

Sistemas de control de tracción (ASR)

Estos sistemas ayudan a reducir la pérdida de adherencia de las ruedas evitando que éstas patinen cuando el conductor se excede en la aceleración del vehículo o el firme esté muy deslizante.

Sistemas de reparto electrónico de frenada (EBD)

El sistema de reparto de frenada determina cuánta fuerza aplicar a cada rueda para detener al vehículo en una distancia mínima y sin que se des controle.

Programas electrónicos de estabilidad (ESP)

Es similar al sistema utilizado en los turismos, pero cuenta con funciones ampliadas específicas para este tipo de vehículos. Integra las funciones de ABS + ASR en un único sistema electrónico.

Suspensión neumática controlada electrónicamente (ECAS)

Sistemas de suspensión inteligente que ayudan a mejorar la estabilidad, reparto de pesos óptimo, seguridad y el confort de los pasajeros.

Sistemas de control adaptativo de cruceo (ACC)

Los sistemas de control de cruceo permiten controlar la velocidad y adaptarla a las condiciones del tráfico existente. El autobús permanece a una distancia adecuada con el vehículo precedente manteniendo una velocidad más constante y optimizando el consumo de combustible.

Limitadores de velocidad en bajada

Estos sistemas permiten limitar la velocidad máxima que el vehículo va a poder alcanzar en bajadas, evitando que el vehículo incremente la velocidad por encima de ese límite de seguridad.

Sistemas de arranque en pendiente

Los sistemas de ayuda al arranque evitan que el vehículo retroceda en caso de que se inicie la marcha cuesta arriba.

Sistemas electrónicos de control de estabilidad (ESC)

Son elementos que actúan frenando individualmente las ruedas en situaciones de riesgo para evitar derrapes, tanto sobre virajes, como sub virajes. El control de estabilidad centraliza las funciones de los sistemas ABS, EBD y de control de tracción.

Detectores de fatiga (DFW)

Dispositivos que permiten supervisar los parpadeos y movimientos de los ojos y la cabeza del conductor. Estos sistemas permiten detectar acciones anómalas que conducen a reacciones de riesgo por parte del conductor. En ese caso se activan las alarmas de aviso mediante la vibración del asiento al conductor.

Sistemas de aviso de salida involuntaria de carril (LDW)

Estos sistemas permiten avisar y alertar al conductor cuando ha existido un cambio de carril que pudiera estar motivado por una distracción. La detección de los cambios de carril se realiza mediante una cámara frontal que obtiene imágenes de la carretera y las procesa utilizando técnicas de visión artificial. El sistema lee al mismo tiempo el estado de los intermitentes para averiguar si se ha señalado la maniobra y el cambio ha sido intencionado o no.

Sistemas de detección de señales de tráfico (SDW)

Estos sistemas detectan las señales de tráfico de límite de velocidad, de modo que cuando el vehículo excede de la velocidad indicada envía alertas al conductor para prevenirle.

Sistemas de lectura de temperatura y presión de los neumáticos (TPMS)

Mediante sensores se monitoriza la temperatura y la presión de los neumáticos previniendo posibles reventones por presiones inadecuadas. Asimismo, estos sistemas permiten aumentar la vida útil de los neumáticos optimizando la tracción y el consumo de combustible.

Cinturones de seguridad

Los cinturones de seguridad son uno de los elementos indispensables de seguridad en autobuses. Su uso reduce entre un 20 y un 80% la probabilidad de sufrir lesiones graves y mortales en caso de accidente⁵ (YOLCAR Autocares).

En relación a los sistemas de seguridad, éstos evolucionan con el paso del tiempo, si bien, si tenemos que hacer referencia a los sistemas más actuales, cabe mencionar que la nueva modificación de la Ley de Seguridad Vial, aprobada por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial⁶, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, la cual entró en vigor el día 21 de marzo del 2022, entre sus distintas novedades respecto a la seguridad en el transporte público en su disposición adicional decimoquinta hace referencia de los dispositivos alcoholímetros antiarranque estableciendo, que a partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3 que dispongan de interface normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo (p. 156160).

Siguiendo con este nuevo sistema de seguridad que se implantará con la nueva reforma de la ley sobre tráfico es el sistema de seguridad denominado **alcolocks**, el cual va conectado al sistema de arranque, procediendo al bloqueo del vehículo cuando detecta una tasa en alcohol por aire espirado regulada legalmente, que realiza el conductor del vehículo antes de proceder a poner en marcha el mismo. Cuando el conductor supera la tasa de alcoholemia permitida en el momento de proceder a la conducción, el dispositivo automáticamente impide el encendido del motor del vehículo.

⁵ YOLCAR Autocares. *Principales sistemas de seguridad en autobuses*. (s.f.) En YOLCAR.es [en línea], [Consulta: 28/03/2022]. Disponible en: <https://www.yolcar.es/sabias-que/sistemas-seguridad-autobuses/>

⁶ Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Boletín Oficial del Estado, 21 de diciembre de 2021, nº 304, pp. 156147 a 156170. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2021/12/21/>

Decir que estos sistemas son unas medidas más de seguridad ubicados en dichas unidades de tráfico con el fin de prevenir accidentes de tráfico por el consumo de alcohol.

1.2.3. Medidas preventivas de seguridad.

En la utilización del transporte público terrestre cuando se habla de medidas preventivas de seguridad, generalmente se ha enfocado su estudio hacia los pasajeros que viajan sentados, dejando prácticamente de lado al resto de pasajeros que viajan de pie. Entre este tipo de pasajeros siempre hay unos pasajeros más vulnerables que otros, sobre todo cuando hablamos de personas de avanzada edad, niños o mujeres en periodo de gestación, perteneciendo al grupo de mayor riesgo a la hora de sufrir un accidente o lesión.

En este sentido, SAFEBUS desarrolla un proyecto de “Sistemas Avanzados de Seguridad Integral en Autobuses”⁷, donde en una primera fase de investigación se realizó:

Un estudio de los accidentes de autobuses, tanto desde el punto de vista del exterior, donde se incluyen accidentes con atropello en las zonas de subida/bajada de viajeros (paradas), como interior, analizando la accidentabilidad de viajeros en el interior del autobús por caídas, impactos y golpes.

Para dicha actividad se centró en un análisis de estudios previos relacionados con los accidentes sin colisión en los autobuses urbanos, así como de bases de datos de accidentes procedentes de las principales aseguradoras de España.

El objetivo final fue detectar las mejoras necesarias de diseño del interior del autobús para que sea más seguro. Como resultado se obtuvieron los momentos clave de uso del autobús en cuanto a seguridad, teniendo en cuenta el riesgo de que ocurran incidencias, y se buscaron soluciones en función de la problemática.

Para ello, se realizaron dos estudios observacionales de una semana de duración, sobre una muestra representativa de determinadas líneas de autobús, en las ciudades de Valencia (EMT) y Zaragoza (TUZSA). Además, en el estudio de Zaragoza se instalaron en

⁷ SOLER VALERO, Andrés [et al.]. La seguridad viaja en autobús. En: Revista de biomecánica [en línea], 2012, n°58, pp.11-14. [consulta: 18/03/2022]. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4512629>

los autobuses de cada línea un sistema de medida con capacidad para registrar velocidad, aceleración, distancia de frenado y coeficiente de rozamiento equivalente durante la frenada. Se midieron las aceleraciones longitudinales y transversales del vehículo, permitiendo identificar aquellos instantes en los que el usuario podría ser susceptible de caerse en la aceleración y relacionarlos con los incidentes que pudieran ocurrir en el autobús (Soler et al. 2012, p.13).

Tras la realización del presente estudio, se llegó a la conclusión que “la frecuencia de incidentes en la red metropolitana de autobuses de Zaragoza, al igual que en la de Valencia, es muy baja. Los accidentes que ocurren están ocasionados en su mayoría por aceleraciones o frenadas bruscas del autobús” (Soler et al. 2012, p.14).

En cuanto a los incidentes registrados se pueden relacionar directamente con elementos de diseño, tales como la anchura del pasillo, el espacio del asiento, la altura del escalón, los agarradores, el cierre de puertas, etc.

La frecuencia de los incidentes ha permitido determinar las ubicaciones más conflictivas en la cabina interior (entrada/salida del autobús, entrada/salida de los asientos, pasillo central) que serán objeto de estudios en las siguientes fases para el desarrollo de nuevos sistemas de seguridad.

Con todo ello, se ha observado que el conjunto de sujetos más susceptible de estar involucrado en un incidente es el de las personas mayores. Sin embargo, la gran mayoría de las personas de avanzada edad hacen uso de los asientos reservados y son muy precavidos; de hecho esperan a que el autobús esté completamente frenado para desplazarse y bajar del autobús (Soler et al. 2012, p.14).

Por otra parte y siguiendo con el desarrollo del proyecto SAFEBUS⁸ en relación a sus “Sistemas Avanzados de Seguridad Integral en Autobuses”, tras haber observado un incremento del índice de accidentabilidad por parte de los autobuses urbanos en aspectos de

⁸ ARMESTO, Leopoldo [et al.]. Proyecto Safebus: Sistemas Avanzados de Seguridad Integral en Autobuses. En: *Revista iberoamericana de automática e informática industrial*, [en línea], Vol. 13. N°1. 2016. pp.103-114. [consulta: 18/03/2022]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6014511>

seguridad exterior del mismo, se ve en la necesidad de estudiar y proponer nuevos sistemas de seguridad para las situaciones de baja velocidad, paradas o arrancadas del autobús. Se aportan ideas conceptuales del presente proyecto, relacionadas con el sistema de seguridad de personas, sistema avanzado de seguridad al conductor, así como de dispositivos de realimentación háptica y audio-visual.

Posteriormente, el proyecto SAFEBUS se amplió y desarrolló, participando entre otros, Armesto et al. (2016) que realizaron un estudio para poder reducir la accidentabilidad en los transportes públicos, en el cual se dieron cuenta que, uno de los problemas más difíciles de resolver, cuando se desea reducir la accidentabilidad de los vehículos de transporte público de pasajeros es aquel que se produce cuando los usuarios, por su baja estatura, quedan fuera del alcance de visión del conductor y tratan de cruzar la carretera por delante o por detrás del vehículo, justo cuando éste reinicia la marcha. Es el caso de los menores, o personas que se desplazan en silla de ruedas (p. 104).

Los estudios demuestran que los sistemas de seguridad en el transporte público tanto activa como pasiva, están en continua evolución de investigación y desarrollo en el tiempo.

En cuanto a los sistemas de detección de personas han ido evolucionando en cuanto a su seguridad, ejemplo de ello lo tenemos en los conocidos sensores por proximidad, cuya función es advertir al conductor de las aproximaciones de objetos o personas, en relación a estos sistemas, en la actualidad presentan grandes mejoras en cuando a la seguridad de los pasajeros, adoptando unos sistemas ODS (Objet detection system), permiten que una vez interceptado el obstáculo se procede un aviso visual y acústico al conductor.

Según (García et al. 2013, como se citó en Armesto et al. 2016) los sistemas de seguridad activos de mayor efectividad en entornos urbanos son aquellos basados en sistemas de aviso de colisión frontal, lateral atropellos o frenadas de emergencia, lo que se conoce como sistemas avanzados de asistencial al conductor (ADAS o Advanced Driving Assistance System), que permiten la intervención sobre el estado de atención de éste mediante el uso de dispositivos visuales, hápticos y auditivos, con el objeto de contribuir al número de accidentes y su gravedad. De entre todos los ADAS posibles de ser utilizados en entornos urbanos, resultan de especial relevancia aquellos que actúan a baja velocidad para

detectar la presencia de peatones en las inmediaciones del vehículo y modifican el comportamiento del conductor mediante estímulos reactivos, condicionando la toma de decisiones para mejorar la seguridad de tráfico, evitando atropellos o ayudando al conductor a realizar maniobras de cambio de carril o de frenadas de emergencia (p. 104).

Continuando en relación con el proyecto SABEFUS para la prevención y medidas de seguridad de los autobuses urbanos, hacemos mención al estudio de los siguientes sistemas de seguridad:

Sistema de seguridad exterior:

En estos sistemas de seguridad nos centramos en la detección de personas con sistema de visión en las proximidades del autobús (modelo TEMPUS) de Castrosua S.A., focalizando la problemática a las situaciones de parada y arrancada del mismo por debajo de los 15 Km/h. El proyecto se ha desarrollado mediante unos dispositivos de alerta al conductor con realimentación audio-visual, con una pantalla instalada en el propio panel del autobús y dispositivos hápticos con el objeto de hacer consciente al conductor del peligro. En cualquier caso, si el autobús circula a muy baja velocidad, inferior a 5 Km/h, se puede activar una señal de emergencia que provoca el bloque del motor del mismo, con objeto de garantizar la ausencia de colisiones. La solución propuesta consistente en el desarrollo de un conjunto de cámaras inteligentes con capacidad de detectar a personas, ubicadas en puntos ciegos del conductor, como parte frontal del autobús y en los accesos de las puertas (Armesto et al. 2016, p. 105).

Sistema de detección de personas:

Este sistema utiliza unas cámaras estéreo que permiten obtener imágenes para detectar personas por su apariencia, así como información 3D al respecto del entorno para detectarlas por su volumen (Armesto et al. 2016, p. 106).

Sistema Avanzado de Asistencia a la Conducción:

Este sistema está compuesto por varios sistemas de seguridad, tales como; sistema de evaluación del riesgo de la conducción, un pedal háptico mediante un sistema motorizado de palanca de bloqueo, un sistema de bloqueo de la columna de dirección mediante un mecanismo de frenado por electroimán y pastilla de freno, una pantalla de visualización de las imágenes captadas por las cámaras en las diferentes zonas de monitorización, y un sistema de aviso acústico estéreo (Armesto et al. 2016, p. 109).

En los medios de transporte de viajeros se están realizando continuos estudios sobre el uso de la tecnología háptica, siendo uno de los sistemas de seguridad en plena innovación e investigación para ser aplicados a distintos elementos de transporte. Como parte innovadora diremos que se está aplicando en el asiento del vehículo del conductor, advirtiendo a través de vibraciones sobre cambios de carril involuntarios, así como en otros elementos de futuros estudios, como las pantallas táctiles que proporcionarán información al conductor sin que tenga que desviar la visión.

Los sistemas de seguridad se han ido adaptando e instalando a diferentes tipos de transporte, ofreciendo en su conjunto una mayor seguridad vial activa y pasiva para los viajeros y el resto de usuarios de la vía.

Por este orden de cosas, decir que el proyecto SAFEBUS en cuanto a sus sistemas de seguridad y vigilancia, con carácter general, nos son de gran utilidad para **“combatir los delitos de estafas y fraudes por accidentabilidad hacia las compañías aseguradoras”** en este tipo de transportes, así como para mejorar la seguridad tanto activa como pasiva de este servicio público, en aras a proteger a la ciudadanía tanto de hurtos y robos que se puedan producir en su interior.

1.3.- SIMULACIÓN VS ACCIDENTE.

1.3.1. Criminología y Victimología Vial.

El concepto de la criminología ha ido evolucionando a través del tiempo. La palabra Criminología deriva del latín con el nombre de “crimins”, cuyo significado proviene de una ciencia interdisciplinaria que abarca otras áreas del conocimiento como son la biología, psicología, sociología y antropología.

La criminología es definida por la RAE, como “una ciencia social que estudia las causas y circunstancias de los distintos delitos, la personalidad de los delincuentes y el tratamiento adecuado para su represión”.⁹

La criminología centra su estudio en la identificación del delito, en el estudio del delincuente, en el de su víctima, la forma de prevenir los delitos, y el comportamiento desviado y personalidad del delincuente en la sociedad.

Los Criminólogos durante décadas han estado estudiando e investigando sobre la ciencia de la criminología, concretamente en el estudio del delincuente, investigando su comportamiento antes y después de la comisión de los delitos, de los motivos por los cuales una persona llegaba a delinquir etc. Con el paso del tiempo tras observar que siempre enfocaban el estudio en el delincuente, no teniendo para nada en cuenta a las víctimas, dejándolas apartadas en el olvido, es cuando los investigadores mostraron su interés en analizar y estudiar la situación en que se quedaban las víctimas.

El autor Ezzat A. Fattah (2014), fue uno de los que postuló y defendió la victimología, y señaló que; las primeras nociones victimológicas no fueron desarrolladas por criminólogos o sociólogos, sino más bien por poetas, escritores y novelistas. Thomas de Quincey, Khalil Gibran, Aldous Huxley, el Marqués de Sade, Franz Werfel, son sólo algunos de los escritores que pueden ser descritos como victimólogos literarios¹⁰ (FATTAH, Ezzat A. 2014, r2p.4).

En relación con las víctimas, el criminólogo alemán Hans Von Hentig, efectuó un estudio desde una perspectiva multidisciplinar, el cual estableció unas categorías, y de entre ellas hace mención en una en concreto, mencionando a “la víctima con ánimo de lucro que por codicia es fácilmente victimizable, por estafadores”, refiriéndose a la víctima que con ánimo de lucro, aceptaba ser partícipe en un accidente de tráfico, pero con la promesa de

⁹ ESPAÑOLA, Diccionario de la Real Academia. Edición 23ª. Madrid, 2021. [Consulta:02/03/2022] Disponible en: <https://dle.rae.es/criminolog%C3%ADa?m=form>

¹⁰ FATTAH, Ezzat A. Victimología: pasado, presente y futuro. Traducción y notas de María del Mar Daza Bonachela. Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología (en línea). 2014, núm. 16-r2, p. r2:1- r2:33. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4965987>

recibir una parte de la indemnización a cambio. Personas que se hacían pasar por víctimas falsas, victimizándose para obtener un beneficio, claro ejemplo de buscar un accidente para cobrar del seguro¹¹ (Carreras, 2011, p. 11).

Como definición de victimología vial a tener en cuenta, es la que aporta Carreras (2015), definiéndola como una disciplina criminológica encaminada al estudio y prevención de los delitos contra la seguridad vial, y a la resolución de todo conflicto que surja tras un siniestro vial (hecho de tránsito); actuando sobre los comportamientos delictivos o desviados dentro de las vías, a la restitución de la víctima a su estado original; haciendo hincapié en las formas de control social, tanto formal como informal y a la reacción social que causan los siniestros viales¹² (Carreras, 2015, p.32).

Tras estudio realizado por Von Hentig, se puede observar que es un claro ejemplo de victimología vial, aplicable **“la comisión de fraude en el transporte público por accidentabilidad”**, al simular la víctima unos daños físicos no existentes inicialmente, a veces con dificultades propuestas demostrativas para las compañías aseguradoras ya sean médicas o de investigación por parte de las compañías aseguradoras para poder demostrar dicha estafa o fraude, pasando en este caso la compañía de víctima a victimario.

En relación con la supuesta víctima, persona que está implicada en un accidente de circulación con propósito de estafar económicamente a la compañía aseguradora, a tenor de las pruebas e investigaciones propuestas por parte de la compañía aseguradora, se convierte, nada más de producirse el accidente, inicialmente en una víctima supuestamente falsa, pasando a ser parte victimario, y finalmente puede terminar siendo delincuente.

¹¹ CARRERAS ESPALLARDO, José Antonio. Victimología Vial: La prevención victimal en los siniestros de tráfico. En: Cuadernos de Criminología: revista de criminología y ciencias forenses [en línea], 2011, nº 15, p.6-15.[consulta: 03-03-2022]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3795475>

¹² CARRERAS ESPALLARDO, José Antonio. Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. En: Skopein: La Justicia en manos de la Ciencia [en línea], 2015,nº7, p.32. [consulta: 18-02-2022]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001975>

1.3.2. El accidente de tráfico. Conceptos básicos.

El concepto de accidente de tráfico ha tenido con el paso del tiempo múltiples definiciones según diversos escritores, unos más concretos que otros. Cuando hablamos de accidentes de tráfico, dicho concepto puede variar en función del país de residencia, hay algunos lugares que lo denominan accidente de tránsito, otros accidente de circulación, siniestro vial etc.

Para definir en el concepto de accidente de tráfico o circulación, recurriremos a lo que establece el criminólogo J. Stannard Baker en su ‘Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico’, definiéndolo como: “un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas.”¹³ (Carreras, 2015, p.30)

Si realizamos un análisis criminológico parcializado de la definición de accidente de tráfico que establece J. Stannard Baker, observamos los siguientes elementos de estudio:

1.- “Un suceso eventual o fortuito”, es decir, que no se trata de un hecho buscado o intencionado, pues en dicho caso no nos encontraríamos ante un accidente de circulación, sino ante un delito de lesiones, daños dolosos y/o, en su caso, una simulación de delito. Sin embargo, en la mayoría de las ocasiones aunque el hecho en sí no pueda ser tildado de doloso o voluntario, sí que se puede hablar como mínimo de hechos previsibles, por lo tanto en la mayoría de los siniestros tampoco se puede hablar de hechos fortuitos, sino de “imprudencia” o “negligencia” en la conducción. Ejemplo de ello, podría ser la maniobra de frenado brusco realizada por un conductor de autobús para evitar una colisión con otra unidad de tráfico, al circular más rápido de lo establecido por una vía urbana, y a consecuencia del mismo, se lesionan varios pasajeros o usuarios del autobús.

¹³ CARRERAS ESPALLARDO, José Antonio. Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. En: Skopein: La justicia en manos de la ciencia. [en línea], 2015, nº7, p.30. [consulta: 03-03-2022]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001975>

2.- **“A consecuencia o con ocasión del tráfico”**, ello implica que el siniestro se ha de producir en el ámbito de aplicación de la normativa que regula la LSV.

3.- **“Ha de intervenir al menos una unidad de tráfico en movimiento”**. En este sentido, debo matizar que se debe considerar al peatón como unidad de tráfico, siempre que intervenga otro vehículo en movimiento. En el caso que nos ocupa, el transporte público terrestre es considerado como unidades de tráfico, y los viajeros del mismo son ocupantes o usuarios del servicio público que presta.

4.- **“Se han de producir muertes o lesiones en las personas, o daños en las cosas”**, es decir, que el accidente de tráfico, para ser considerado como tal, además de lo expuesto requiere de la producción de daños físicos o materiales, en síntesis, un resultado.

Tras lo expuesto anteriormente, hablaríamos de **accidente de circulación**, cuando una persona que está viajando en un transporte público se produjera lesiones como consecuencia de un frenazo, maniobra accidental, inapropiada o brusca por parte del conductor. Sin embargo, hablaríamos de **accidente**, si al subir o bajar del transporte público encontrándose detenido o parado una persona cayera, tropezara o resbalara y como consecuencia de algunas de esas incidencias se produjera una lesión física. Por otra parte, si hubiese intencionalidad por parte de la víctima de provocarse a sí misma una lesión para simular un accidente, ésta podría incurrir en un ilícito penal de simulación de delito y por consiguiente también un delito de estafa o fraude hacia la compañía aseguradora.

Es interesante destacar de los accidentes de tráfico o circulación los datos durante el año 2021 ofrecidos por la Organización Mundial de la Salud¹⁴ (en adelante OMS), la cual establece que “cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas a consecuencia de estas lesiones”, aportando a su vez como dato característico, que “los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su Producto Internacional Bruto” (en adelante PIB). También establece unos factores de riesgo enfocados a la seguridad,

¹⁴ Organización Mundial de la Salud, (21 de junio de 2021). Traumatismos causados por el tránsito. [consulta: 03-03-2022],. Disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

determinando al ser humano como responsable de todos ellos, citando; la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias psicoactivas, la no utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños, las distracciones al volante durante la conducción, la falta de infraestructura vial, la seguridad en los vehículos, la atención insuficiente tras las colisiones, y el incumplimiento insuficiente de las normas de tránsito (OMS, 2021).

La OMS aporta otros datos de vital importancia en referencia a la mortalidad, informando que, “los traumatismos debidos al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de cinco a 29 años” (OMS, 2021).

Por otra parte, en cuanto a los conceptos básicos relacionados con los accidentes de tráfico, haremos referencia a los establecidos en la Orden de 13 de marzo de 1981¹⁵, por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación en carretera y demás vías públicas, en el anexo del artículo 1 de la citada Orden, destacando los siguientes:

Accidente mortal: es todo aquel en que una o varias personas resultan muertas.

Accidente con heridos: es todo aquel en que no haya resultado muertos, pero en que una o varias personas resulten heridas.

Accidente solo con daños materiales: son aquellos en que no hayan resultados muertos ni heridos.

Víctima: es toda persona fallecida en el acto o como consecuencia del accidente, dentro de las veinticuatro horas siguientes al mismo.

Herido: es toda persona que no haya resultado muerta en un accidente, pero que ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

Heridas graves: se consideran como tales la fracturas, conmociones, lesiones internas, aplastamiento, cortes o desgarrones graves *schock* general grave que necesite un tratamiento médico y cualquier otra lesión grave que requiera hospitalización.

¹⁵ Orden de 13 de marzo de 1981 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación en carretera y demás vías públicas. Anexo del art. 1. BOE» núm. 72, de 25 de marzo de 1981, páginas 6438 a 6441.

Heridas leves: Se consideran como tales las heridas secundarias, tales como torceduras o contusiones. Las personas que se quejen de haber sufrido un *shock*, pero que no hayan experimentado otras heridas no deberán considerarse en estas estadísticas como heridas, salvo en el caso de que presenten síntomas muy claros de *shock* y hayan recibido un tratamiento médico o hayan parecido tener necesidad de cuidados médicos.

Conductor: es toda persona que lleve la dirección de un vehículo, que guíe animales de tiro, o carga de silla, o conduzca rebaños por una carretera.

Pasajero: es toda persona que no sea el conductor y que se encuentre sobre o dentro del vehículo.

Peatón: es toda persona que no sea ni conductor ni un pasajero, de acuerdo con las definiciones anteriores. Se considerarán también como peatones las personas transportadas por uno de los siguientes medios de desplazamiento: coche de niño, silla de inválido con ruedas y sin motor, carro de mano, etc., o que manejen dichos medios de desplazamiento. Son igualmente peatones las personas que se ocupan de la reparación del motor de un vehículo de cambiar un neumático, etc., y personas que circulan sobre patines con ruedas, etc., (Ord, 1981).

1.3.3. Accidente de trabajo.

En la época actual cada vez son más los desplazamientos que se realizan por motivos laborales. El uso del automóvil y otros medios de transporte público se han convertido en una necesidad como medio de desplazamiento para acudir al centro de trabajo. Todos los días vemos una diversidad de desplazamientos con trayectos cada vez más largos hasta sus lugares de trabajo, personas que conducen o viajan muchos kilómetros para llegar al centro laboral, produciendo esto un grave riesgo en las carreteras con efectos negativos, provocando una elevada tasa de accidentabilidad en las carreteras por el cúmulo de fatiga, sueño, estrés, problemas personales, laborales etc., hace se disminuya la atención en la conducción, aumentando así el riesgo de que aparezca el fatídico accidente.

El concepto de accidente de trabajo viene contemplado en el art. 156 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social (en adelante, LGSS) que establece lo siguiente:

Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo... Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y el lugar de trabajo...No impedirán la consideración de un accidente como de trabajo la imprudencia profesional que es consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se deriva de la confianza que éste inspira¹⁶ (LGSS, 2015, p.103383).

Tampoco podemos olvidar la denominación de los accidentes producidos como consecuencia entre la ida y la vuelta al puesto de trabajo, es lo que se le denomina accidentes “in itinere”, siendo éstos una de las principales causas de accidentabilidad en el ámbito laboral.

Para tener una correcta definición y argumentación de lo que es un accidente laboral "in itinere" debemos de acudir al art. 156 de la LGSS, considerándolo que es el que sufre el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo, exigiéndose la concurrencia de los siguientes elementos:¹⁷

-Elemento teleológico: La finalidad principal y directa del viaje debe estar determinada por el trabajo.

-Elemento topográfico: Debe producirse en el **trayecto habitual** normal que debe recorrerse **desde su domicilio al lugar de trabajo y viceversa.**

-Elemento cronológico: Debe producirse en el tiempo prudencial que habitualmente se invierte en el trayecto y evitando desviaciones o alteraciones temporales que supongan la ruptura del nexo causal, desapareciendo el elemento cronológico cuando el accidente tiene lugar en un momento que no se puede considerar próximo al comienzo o al final del trabajo.

¹⁶ Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Boletín Oficial del Estado, 31 de octubre de 2015, nº 261, p. 103383.

¹⁷ LOSILLA RAYO, José Carlos. El accidente “in itinere”, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión. En: “Energía y Minas” [en línea], 2014, nº 10, pp. 23-28. [consulta 18-02-2022]. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5080415>

-Idoneidad del medio de transporte: Debe utilizarse el medio normal de transporte ya sea particular o servicio público (Losilla, 2014, p. 24-25).

Dentro de los accidentes de trabajo también debemos analizar el accidente “en misión”, considerándolo como un accidente de trabajo que se produce en el desplazamiento que tenga que realizar el trabajador (viaje de servicio) para cumplir una misión encomendada por la empresa fuera del lugar habitual de trabajo (Losilla, 2014).

1.4.- LAS ORGANIZACIONES CRIMINALES EN EL FRAUDE DEL SEGURO AUTOMOVILÍSTICO.

1.4.1. Perfiles criminológicos más destacables.

En primer lugar, con relación a la comisión de un ilícito o ilícitos penales dentro del ámbito de la “Comisión de fraudes en transportes públicos por accidentabilidad” como tema central del presente trabajo, es necesario para un correcto desarrollo abordar y conocer el término de perfil criminal o criminológico. Para ello comenzaremos por la definición de “perfil criminal”, si tenemos en cuenta la definición dada por Vicente Garrido (2012) lo define como: “Disciplina de la ciencia forense que se ocupa de analizar las huellas del comportamiento en una escena del crimen con objeto de proveer información útil a la policía para la captura de un delincuente desconocido”¹⁸ (Garrido, 2012, p.20).

Si analizamos la definición referenciada, observamos un concepto importante a tener en cuenta, la “escena del crimen”, que para la casuística que nos ocupa el fraude por accidentabilidad podría cometerse en el exterior del transporte público, en la misma vía, o en el interior del mismo transporte público.

En la escena del crimen, hemos de observar tanto el modus operandi como la firma del delincuente. Para Vicente Garrido (2012), una definición genérica del modus operandi es “señalar que la manera de comportarse de un criminal lo constituyen sus elecciones y

¹⁸ GARRIDO, Vicente. Perfiles Criminales [epub]. 1ªed. Barcelona: Editorial Planeta, S.A., 2012, epub. ISBN: 978-84-344-0018-4

conductas por las que pretende consumir un delito. El modus operandi se refiere al cómo del delito. Esto es diferente del porqué del delito o motivación del delincuente, lo que se conoce como firma del delincuente” (Garrido, 2012, p.21).

En este sentido, el modus operandi de una persona que simula un accidente en un medio de transporte, en sus diversas modalidades, con o sin implicación de otras personas en connivencia, mediante otras unidades de tráfico, sería “la simulación” (el cómo del delito). Por lo que respecta, a la firma sería el “ánimo de lucro” mediante la obtención de un beneficio ilícito en concepto de indemnización económica (el porqué del delito).

Por otra parte, siguiendo a Mercedes Ayuso Gutiérrez (1999), autora del Cuaderno de la Fundación MAPFRE, nº 47, que lleva por título “El fraude en el seguro del automóvil: cómo detectarlo”, manifiesta que su trabajo ha llevado una línea como la de los estudios realizados por Weisberg y Derrig (1993, 1998) y por Belhadji y Dionne. (1997), al presentar análisis cuantitativos para identificar los indicadores del fraude.

Sin embargo, Weisberg y Derrig (1993, 1998) clasifican los siniestros en cuatro categorías: “legítimo, con sospecha de fraude planeado (siniestro construido o simulado), con sospecha de fraude oportunista (ocurrencia del accidente real pero sin daños aparentes) y con sospecha de gastos médicos inflados”¹⁹ (Ayuso, 1999, p.213).

En síntesis, “especifican como variable dependiente la sospecha de existencia de una determinada actuación puntuada de 0 a 10. En su modelización hacen intervenir una serie de indicadores relacionados con diferentes aspectos del siniestro, de las partes que intervienen y de los daños derivados (otorgan especial importancia a los costes médicos)” (Ayuso, 1999, p.213-214).

En nuestro caso, estaríamos hablando de siniestros contruidos o simulados, principalmente, sin descartar las otras categorías reseñadas.

En este orden de cosas, con relación a la simulación stricto sensu que nos ocupa, si tuviésemos que establecer un perfil del delincuente que estafa a las compañías aseguradoras

¹⁹ AYUSO GUTIERREZ, Mercedes. El fraude en el seguro del automóvil: cómo detectarlo. En: Cuadernos de la Fundación [en línea], 1999, nº 47, p.1-230. [consulta: 19/02/2022]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2030230>

mediante el modus operandi de “La comisión de fraudes en el transporte público por accidentabilidad”, y basándome por analogía, en determinadas evidencias conductuales que en el trabajo reseñado de Mercedes Ayuso Gutiérrez (1999), se han considerado como variables interesantes para las investigaciones del fraude en el seguro del automóvil, y en virtud del análisis de los casos reales tratados en el epígrafe del presente trabajo que lleva por rúbrica “casuística y sentencias”, podría ser el siguiente:

- Suelen tener un histórico de siniestralidad elevado como asegurados. “Cuanto mayor es el historial de siniestros que el asegurado posee en la compañía, mayor es la probabilidad de que cometa cualquier tipo de fraude” (Ayuso, 1999, p.216)
- Suelen poseer un historial de antecedentes médicos amplio, sobre todo en lo referente a lesiones músculo-esqueléticas, tales como contusiones, esguinces cervicales y esguinces de tobillo, en su caso.
- De 25 a 45 años de edad.
- Son tanto hombres como mujeres.
- Suele actuar tanto en solitario de manera oportunista o planificada, en su caso, como en grupos o bandas organizadas.

1.4.2. Las mafias, organización y su modus operandi.

Cuando se habla de mafias, es posible que nos podamos imaginar a las mafias italianas donde sicarios mafiosos por arreglo de cuentas acribillaban a balazos a otros mafiosos de bandas rivales, también conocidos como gánster, y que principalmente se mueven por intereses económicos, habiendo oído hablar de la mafia siciliana.

Para entender el concepto de mafia, la RAE la define como una organización criminal²⁰. En este sentido nuestro C.P. aprobado por L.O. 10/95, modificado por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, en su art. 570 bis 1, entiende como organización criminal “la agrupación formada por más de dos personas con carácter estable o por tiempo

²⁰ Definición de “mafia” según la RAE. Disponible en: <https://dle.rae.es/mafia>

indefinido que de manera concertada y coordinada se repartan diversas tareas o funciones con el fin de cometer delitos”²¹, siendo los elementos que caracterizan una organización criminal, la composición de una pluralidad de personas, la estabilidad en el tiempo, el reparto de diversas funciones o tareas de entre sus miembros y un fin común, que es cometer el delito.

En relación al párrafo anterior, art. 570 bis 1 del CP, comentamos la Sentencia del Tribunal Supremo STS 636/2016, de 14 de julio²² (en adelante STS), en la cual viene a establecer que para que se pueda apreciar una organización criminal, no es suficiente con tener una estructura distributiva de entre sus diferentes miembros, sino que es preciso tener un reparto de responsabilidades y diversidad de tareas de las que se requiere la suficiente rigidez y consistencia de las mismas, así como que pueda perdurar en el tiempo, para superar así los actos delictivos propuestos.

Estas organizaciones criminales son de gran importancia criminológicamente ya que nos permiten conocer y estudiar mejor sus comportamientos, ideologías y organización dentro de la sociedad, pudiendo tener más herramientas para conocer a este tipo de delincuencia perniciosa rechazada por todos. Todas ellas, se componen de grupos de personas que se promueven por intereses económicos, con el objetivo de legitimar el dinero que obtienen de sus actividades ilegales, sobrepasando para ello si fuere necesario los límites que establece la ley.

Este tipo de organizaciones criminales se dedican a una diversidad de tareas delictivas, tales como; blanqueo de capitales, tráfico de vehículos, explotación sexual, tráfico de armas, tráfico de drogas, falsificación de tarjetas, estafas, robos con violencia e intimidación y un gran etc., dicho esto, los grupos de personas que “estafan y cometen fraudes a las compañías aseguradoras del transporte público simulando un accidente” se estarían dentro de lo que se denomina una organización criminal.

²¹ Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 31 de marzo de 2015, nº 77, p. 27165

²² vlex.es. Sentencia nº 636/2016, del Tribunal Supremo. Sala segunda, de lo Penal, de fecha 14 de julio de 2016. Recurso de Casación nº 67/2016 [en línea]. Madrid: Aranzadi, 2015 [consulta 06/05/2022]. Disponible en: <https://vlex.es/vid/646218745>

Las planificaciones actuales de este tipo de bandas y su posterior ejecución grupal preocupan extendidamente a las sociedades actuales, estando sus miembros cada vez más especializados en la comisión de diversos delitos.

Según estudios realizados, sus estructuras internas así como la organización de las mismas son muy variadas en función de la actividad criminal a la que pertenecen. Como referencia haremos mención al estudio sobre “Como se organizan los grupos criminales según su actividad delictiva principal. ¿Descripción desde una muestra española”,²³ realizado por (Jordá S., C. y Requena E., L. 2013), en el cual se efectuó sobre un anterior estudio de la situación de la delincuencia organizada en España sobre atestados policiales de la UCO de la Guardia Civil, entre 2009 y 2010, de Giménez-Salinas y Requena, en el que se analizaron 17 tipos de actividad delictiva (pp. 31-48).

En el presente estudio establecieron que en la actualidad el tipo de estructura interna llevada a cabo por este tipo de grupos criminales es la establecida por Naciones Unidas (2002), destacando las siguientes; **jerárquica estándar** –se trata de una estructura jerárquica piramidal, con un líder o cúpula directiva y una fuerte disciplina interna–, **jerárquica regional** –se organiza en grupos que delinquen con cierta autonomía, aunque subordinados a una cúpula directiva–, **jerárquica en racimos** –son grupos criminales que colaboran normalmente con un grupo central que actúa de nexo–, **en red** –se trata de un grupo reducido de personas que se asocian de forma temporal para la comisión de actividades delictivas, atendiendo fundamentalmente a habilidades, intereses o afinidades–, **de grupo central**–un número reducido de miembros conforman un grupo cohesionado y con cierta estructura, y un número superior de individuos asociados con los que colaboran según las necesidades de cada operación– y otros tipos de estructura (Jordá S., C. y Requena E., L. 2013, p.36).

²³ Scielo.org. “¿Cómo se organizan los grupos criminales según su actividad delictiva principal? Descripción desde una muestra española”. Revista de Criminalidad vol.55 no.1 Bogotá Jan./Apr. 2013. [Consulta: 10/05/2022]. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082013000100003

En los resultados obtenidos en la investigación se encuentran grupos con actividades principales que se caracterizan por un solo tipo de estructura, siendo uno de ellos los “delitos de estafa”, organizándose éstos en red.

Seguidamente, según (Jordá S., C. y Requena E., L. 2013), a la hora de estudiar la naturaleza de los vínculos sobre los integrantes de la organización, atendiendo a criterios de lazos familiares, étnico, cultural, lenguaje, así como que compartan lazos geográficos de proximidad viviendo en la misma comunidad o aunque no se conozcan y trabajen juntos en redes sociales, en lo que respecta a relación de las organizaciones cuya actividad principal es “la estafa”, sus integrantes combinan vínculos étnicos al 100% y familiares al 50%, (p. 37).

Por consiguiente, si analizamos la división de tareas que lleva a cabo la organización criminal para obtener sus objetivos, los grupos dedicados a la comisión de “estafas”, dividen sus tareas atendiendo a dos criterios por igual; el conocimiento y la experiencia, y se refleja en su estructura (p. 37).

Por otra parte, (Jordá-Sanz y Requena E., L. 2013), afirman que alrededor de la mitad de los grupos están formados por miembros de nacionalidades diferentes, además de la española; que 73 de los 542 grupos identificados correspondían a la categoría de grupos de crimen organizado. Añadiendo, que en el año 2010 estas organizaciones criminales en cuanto a su dinámica interna presentaban un perfil como grupos especializados en una sola actividad y con conexiones internacionales (p.35).

1.4.3. Tipos de fraudes más habituales en el transporte público.

El transporte público viene a ser un medio idóneo tanto para el delincuente ocasional como el organizado, y así poder perpetrar la comisión de diversos delitos cuyas víctimas son desde los propios pasajeros hasta las compañías de los medios de transporte.

No hay día en el que no se denuncie algún tipo de fraude cometidos en estos medios de transporte, aprovechándose el delincuente del gran tumulto de pasajeros tanto fuera como dentro del medio de transporte, dando mucho juego a este tipo de delincuencia para escoger su presa y cometer sus hazañas delictivas.

Al hablar de los fraudes o estafas más cometidas relacionadas con el transporte público se pueden observar que hay diversidad de tipos delictivos que se pueden desarrollar en este apartado, en el cual veremos los delitos más usuales que se pueden desarrollar.

Como delitos de interés comenzaremos hablando de los delitos denominados al descuido. Es un tipo de delito que como bien su nombre indica, aprovechan que la víctima se encuentra distraída para poder perpetrar el delito, como sustracción de carteras, bolsos, móviles, monederos, joyas etc., cometidos normalmente sin ningún tipo de complicación delictiva, dada la facilidad y pericia para la sustracción de este tipo de artículos, bien ocultando los movimientos para cometer el delito con un abrigo, periódico etc. Como noticia de interés citamos la siguiente nota de prensa, “*Cae la banda de carteristas que robaba en los autobuses de Tussam*”²⁴, según refiere la noticia; la Policía ha detenido a un grupo de cuatro personas de nacionalidad cubana que formaban un grupo coordinado e itinerante de carteristas dedicado a robar a viajeros en los autobuses, aprovechando las horas de mayor afluencia en el transporte público para robar carteras y teléfonos móviles a personas mayores (Diario de Sevilla, 2022).

Por otro lado, se encuentran los delitos cuyas víctimas ya no son los usuarios de los medios de transporte, si no las empresas dueñas de las propias compañías. En la actividad delictiva son muchas las suspicacias utilizadas para poder estafar, uno de los procedimientos que también se suelen utilizar por éste tipo de delincuentes es a través de la falsificación de las tarjetas que te permiten acceder a este tipo de transporte, cuyo procedimiento del estafador es la creación de tarjetas fraudulentas para poder acceder gratuitamente el medio de transporte, procediendo a falsificar la tarjeta identificativa como es el caso de una estación de Zaragoza, siendo denunciado por la propia compañía, cuya noticia dice, “*Detectados 300 posibles casos de estafa en las recargas de bus y tranvía de Zaragoza*”²⁵. Según el desarrollo de la noticia en el diario de la provincia de Aragón, el

²⁴ Diario de Sevilla, (5 febrero, 2022). “*Cae la banda de carteristas que robaba en los autobuses de Tussam*”. [Consulta: 23/05/2022]. Disponible en: https://www.diariodesevilla.es/sevilla/sucesos-sevilla-carteristas-robaba-autobuses-Tussam-video_0_1654034739.html

²⁵ Raúl Gascón Tella (17 de mayo de 2019). “*Detectados 300 posibles casos de estafa en las recargas de bus y tranvía de Zaragoza*”. aragóndigital.es. [Consulta: 23/05/2022]. Disponible en:

Ayuntamiento de Zaragoza tiene sospechas sobre un presunto fraude en las recargas de la Tarjeta Ciudadana, al detectar 300 incidencias (aragóndigital.es, 2019).

Por otra parte, existen otros tipos de fraudes que siendo más complicados en su desarrollo y ejecución que los expuestos anteriormente, los resultados económicos son más beneficiosos para el delincuente. Hablamos de la simulación de caídas en el interior del transporte público para poder cobrar de las respectivas compañías de seguros de automóviles. En este caso, los delincuentes estudian el momento propicio para caerse y así poder fingir una lesión, que a través de la reclamación oportuna procedería a cobrar una indemnización de la compañía de seguros. Casos de este tipo lo podemos encontrar como el ocurrido en Córdoba, según la noticia dice, *“Un matrimonio se enfrenta a cárcel por fingir caerse en un autobús de Aucorsa y poner una reclamación”*²⁶, en el que según la sentencia indica que la mujer ha recibido desde 2014 más de 8.000 euros por diferentes caídas (córdobahoy, 2021).

Todos estos son tipos de delitos expuestos son cada vez más buscados por los delincuentes alguno por la facilidad a la hora de cometerlos y otros por los grandes ingresos que se pueden llegar a percibir, sobre todo van en aumento en épocas de crisis económica.

2.- OBJETIVOS.

Como objetivos generales y específicos en el presente TFG determinamos los siguientes:

2.1. OBJETIVO GENERAL.

En este Trabajo Final de Grado (en adelante TFG) como objetivo genérico planteado, realizar un estudio jurídico y un análisis criminológico de las estafas y fraudes asociados a accidentes de tráfico, tanto cometidos por ciudadanos individuales como por

<https://www.aragondigital.es/2019/05/17/el-ayuntamiento-investiga-una-posible-estafa-en-la-recarga-de-las-tarjetas-ciudadana-y-lazo-2/>

²⁶ Córdoba hoy, (5 de septiembre de 2021). *“Un matrimonio se enfrenta a cárcel por fingir caerse en un autobús de Aucorsa y poner una reclamación”*. Disponible en: <https://www.cordobahoy.es/articulo/la-ciudad/piden-carcel-matrimonio-acusado-reclamacion-falsa-supuesta-caida-autobus/20210915142335102513.html>

grupos organizados de delincuentes con el propósito de obtener un beneficio económico de las respectivas compañías de seguros de automóviles.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

En primer lugar, como objetivo específico y principal haré referencia al estudio de aspectos criminológicos, y en segundo lugar a los aspectos jurídicos.

Respecto al estudio de aspectos criminológicos, consistirá en realizar el estudio criminológico de los aspectos asociados al modus operandi de los grupos u organizaciones criminales que se especializan en defraudar a las compañías aseguradoras, de los aspectos asociados a la víctima como delincuente, aspectos individuales, sociales y criminológicos.

Respecto al estudio de los aspectos jurídicos, consistirá en realizar un estudio de los aspectos judiciales asociados a los grupos u organizaciones criminales que se especializan en defraudar a las compañías aseguradoras, de los aspectos asociados a la víctima como delincuente y a la víctima como compañía aseguradora, recogidos en sentencias judiciales.

3.- METODOLOGÍA.

La metodología utilizada para el desarrollo del presente TFG, ha sido mediante la realización de una investigación “stricto sensu” de sentencias relacionadas con los fraudes a las compañías aseguradoras, así como de un abanico variado de citas bibliográficas encontradas en diversas plataformas digitales de Internet.

Por lo que respecta a las fuentes de información, concretamente he realizado búsquedas selectivas en páginas como Google Académico, Cendoj, Dialnet, ProQuest, Google Books y Scielo, entre otras, así como sentencias recogidas en Vlex facilitadas en la página web de la Universidad de Miguel Hernández.

Para realizar las búsquedas en estas plataformas digitales, se han utilizado palabras clave para una mejor obtención de resultados en la misma y obteniendo así una búsqueda

con óptimos resultados, palabras como; fraude, estafa, accidente, accidentabilidad, transporte, transporte público, mafias, organizaciones criminales, grupos criminales.

Por lo que respecta a los criterios de exclusión, han sido aquellos documentos o apartados de documentos que no se centraban en el tema de interés concreto que buscaba o bien, proporcionaban escasa información ya encontrada en otros documentos de manera más exhaustiva.

4.- RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

4.1.- COMPARATIVA Y ANÁLISIS CRIMINOLÓGICO.

Comparativamente, y analizando en lo que respecta a la simulación, en la Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del CP, en su Capítulo V, que lleva por rúbrica “De la acusación y denuncia falsas y de la simulación de delitos”²⁷, artículos 456 a 457, ambos inclusive, contempla dos tipos delictivos, que van cogidos de la mano en la praxis jurídica, puesto que uno conlleva normalmente al otro, y estos dos, a su vez, cuando se persigue como el caso que nos ocupa, obtener una indemnización económica de una compañía aseguradora, también aparecería en escena, en su caso, el delito de estafa, tipificado en los artículos 248 a 251, del CP²⁸, ambos inclusive.

Concretamente, los delitos reseñados lo/s comete/n el que o los que:

a) Con ánimo de lucro, utilizaren engaño bastante para producir error en otro, induciéndolo a realizar un acto de disposición en perjuicio propio o ajeno... (CP, 1995, p. 34016).

Los reos de estafa serán castigados con la pena de prisión de seis meses a tres años. Para la fijación de la pena se tendrá en cuenta el importe de lo defraudado, el quebranto económico causado al perjudicado, las relaciones entre éste y el defraudador, los medios

²⁷ Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, nº 281, p.34038.

²⁸ Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, nº 281, p. 34016.

empleados por éste y cuantas otras circunstancias sirvan para valorar la gravedad de la infracción. Si la cuantía de lo defraudado no excediere de 400 euros, se impondrá la pena de multa de uno a tres meses²⁹(CP, 2015, p. 27128).

b) Con conocimiento de su falsedad o temerario desprecio hacia la verdad, imputaren a alguna persona hechos que, de ser ciertos, constituirían infracción penal, si esta imputación se hiciera ante funcionario judicial o administrativo que tenga el deber de proceder a su averiguación...³⁰(CP, 2015, p. 27159).

No podrá procederse contra el denunciante o acusador sino tras sentencia firme o auto también firme, de sobreseimiento o archivo del Juez o Tribunal que haya conocido de la infracción imputada. Estos mandarán proceder de oficio contra el denunciante o acusador siempre que de la causa principal resulten indicios bastantes de la falsedad de la imputación, sin perjuicio de que el hecho pueda también perseguirse previa denuncia del ofendido” (CP, 1995, p. 34038).

c) Ante alguno de los funcionarios señalados en el artículo anterior, simulare ser responsable o víctima de una infracción penal o denunciare una inexistente, provocando actuaciones procesales, será castigado con la multa de seis a doce meses (CP, 1995, p. 34038).

En este orden de cosas, en lo relativo al concepto de caída, desde la óptica médico-legal puede definirse, de manera genérica, como; desplome del cuerpo sobre el plano de sustentación o sobre un plano que se encuentra muy próximo al plano de sustentación. En la caída, además del factor altura, debe tenerse en cuenta el factor aceleración, es decir, la velocidad con la que se desplaza el cuerpo³¹ (Muñiz [et al], 2009, p. 203).

No obstante, para poder analizar criminológicamente al sujeto activo que suele cometer este tipo delictivo en solitario, o con otras personas como cómplices, en su caso, deberemos estudiar varios casos reales y sentencias de diversos estamentos judiciales.

²⁹ Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 31 marzo de 2015, nº77, p. 27128.

³⁰ Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 31 marzo de 2015, nº77, p 27159.

³¹ MUÑIZ FERNANDEZ, Carmen [et al]. “Cuestiones médico-legales de la caída y de la precipitación”. “Medicina Legal”. Villamayor (Salamanca): Solo Soluciones, S.L., 2009. p. 203. ISBN: 84-613-4846-6.

4.2.-CASUÍSTICA Y SENTENCIAS DE INTERÉS CRIMINOLÓGICO.

En la actualidad parece que el hecho de haber sufrido lesiones en un accidente, se ha convertido en una especie de lotería para algunas personas que buscan el beneficio económico. Cada vez más, aumentan las personas que utilizan múltiples de estrategias para obtener estos beneficios fraudulentos de las compañías aseguradoras.

En este sentido, es por lo que se procede a analizar y citar algunas casuísticas y sentencias judiciales de interés criminológico relacionadas con estas defraudaciones cometidas a las compañías aseguradoras. También se referenciarán noticias de interés criminológico sobre investigaciones policiales y de compañías aseguradoras hacia este tipo de delincuencia.

Según investigaciones realizadas en este tipo de delitos, comenzaremos mencionando como noticia de interés sobre un delito de fraude económico cometido por cuatro jóvenes de entre 21 y 28 años, vecinos de Cartagena, al simular un accidente de tráfico entre dos turismos en el Barrio de la Concepción, con el objetivo de estafar y obtener beneficios económicos de la compañía aseguradora. Según el modus operandi, el accidente se produjo con la implicación de dos turismos, uno de ellos en alquiler. Los jóvenes concertaron el lugar propicio para simular el accidente, colocando los turismos en un cruce. Mientras un turismo se iba aproximando al cruce a baja velocidad, la otra unidad a gran velocidad impacta perpendicularmente contra el primer turismo sin realizar ninguna frenada de emergencia. Las aseguradoras declararon siniestro el primer automóvil y el segundo automóvil fue valorado en 7.000 €. La investigación fue llevada inicialmente por Policía Local de la localidad y tras observar la visualización del accidente por las grabaciones de las cámaras de seguridad de un comercio colindante, lo pusieron en conocimiento del Cuerpo Nacional de Policía (en adelante C.N.P.), produciéndose a consecuencia de la misma, la detención de estos sujetos por delitos de estafa y falsedad documental³² (Cartagena TV., 2018).

³² Cartagena TV., (19 enero 2018). [Consulta: 29/04/2022]. Detenidos por simular un accidente de tráfico. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=IVk2tTOaqm4&ab_channel=CartagenaTV

Otra noticia de interés relacionada con las organizaciones criminales destacar por una parte, la noticia publicada en el medio informativo Antena 3 Noticias en el año 2018, la cual refiere lo siguiente: “Cae una red de estafas a aseguradoras que se dedicaba a provocar accidentes”³³. La noticia refiere a que la Policía Local descubre y se detiene a miembros de una banda que se dedicaba a provocar accidentes de tráfico para luego cobrar de las respectivas compañías aseguradoras. La banda era una organización criminal dirigida por dos autores intelectuales de la misma. Utilizaban como víctimas principalmente a taxistas y en su modus operandi, un miembro de la banda que ocupa plaza como pasajero en el interior de un taxi, compinchado con un segundo miembro de la organización y conductor del vehículo precedente, efectúa éste un frenazo repentino para provocar el accidente de tráfico deseado y así poder reclamar a las respectiva compañía de seguros. Que se produjeron un total de 82 detenciones llegando a percibir por las aseguradoras unos 260.000 euros de indemnización.

En relación con los grupos criminales es de interés hacer referencia al reportaje audio visual emitido por La Sexta, el cual refleja el número frecuente de organizaciones compuestas por estafadores y defraudadores que habitan en dicha población perfectamente organizados, con una gran estructura organizativa, lo que les supone este tipo de fraudes una entrada importante de dinero, según explica el investigador privado al 'Equipo de Investigación'. Concluyendo que las estafas a las aseguradoras son conocidas en todo el barrio, y sus protagonistas también. Se sospecha que la mafia de estafadores de Molina de Segura estafa a las aseguradoras más poderosas de nuestro país, con más de 400 fraudes a sus espaldas y con un total de 61 detenciones, pudiendo llegar a cobrar 50.000 euros en algún falso siniestro. Según el investigador de las compañías aseguradoras añade, que hay un entramado de personas entre los lesionados, clínicas, captadores, talleres de reparación de vehículos y abogados que entre todos se llegan a conseguir un gran beneficio por cada uno de los lesionados. El modus operandi de las captaciones se hacían en barrios de muy

³³ Publicación de noticia en Antena 3 Noticias, visualización de un video en el cual se observa el modus operandi de las organizaciones criminales. (2018). [Consulta 29/04/2022]. Disponible en: https://www.antena3.com/noticias/sociedad/cae-una-red-de-estafas-a-aseguradoras-que-se-dedicaban-a-provocar-accidentes-video_201810315bd9f13f0cf2f96f5c14bab3.html

bajo estatus social, cuyos captadores dos jóvenes del mismo barrio, se dedican a captar a vecinos con problemas económicos para simular un accidente de tráfico, encontrando a un gran número de personas dispuestas a simular el accidente por bajas cantidades económicas³⁴ (La Sexta, 2015).

En referencia a este tipo de mafias, es de interés mencionar uno de sus modus operandi para producir un accidente de tráfico y reclamar la indemnización correspondiente. En el caso que nos ocupa, es el que desarrollan los denominados “las mafias de las rotondas”³⁵, más conocido en este argot como los rotonderos, mafias que se dedican a circular con el vehículo por el exterior de la rotonda y cuando observan a un conductor que circula por el carril interior, aceleran y fuerzan la colisión para posteriormente tras el accidente poder cobrar del seguro fingiendo daño corporal, siendo preferiblemente de entre sus víctimas conductores de avanzada edad. Según la noticia, cada vez hay más aficionados a este tipo de fraude, sobre todo realizado por personas que tienen dificultades económicas en ese momento. Este tipo de clanes están compuestos por miembros de una misma familia cuya organización es dirigida por uno o dos miembros de la misma familia (El confidencial, 2018).

Como se puede observar en los delitos referenciados, no solo actúan organizaciones o bandas criminales, también hay delitos que son perpetrados por personas comunes, que sin pertenecer a una organización criminal delinquen buscando el deseoso beneficio económico a través de la simulación de delitos mediante el fraude a las compañías aseguradoras, tal como se refiere en la siguiente noticia; Un hombre de 29 años de edad

³⁴ LA SEXTA, TV. Molina de Segura, la zona zero a las compañías aseguradoras [en línea]. Madrid: Equipo de investigación, 2015. [Consulta: 29/04/2022]. Disponible en: https://www.lasexta.com/programas/equipo-investigacion/noticias/molina-segura-zona-cero-fraude-aseguradoras-espanolas_201505225724e8bb6584a81fd882ee60.html

³⁵ Confidencial, E. (Ed.). (2018). Las mafias de las rotondas: embestir coches de ancianos y cobrar el seguro [en línea]. En: El Confidencial.es [en línea]. 2018 [consulta 03/06/2022]. Disponible en: https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2018-01-29/fraude-timo-accidente-seguros-de-coche_1512019/

condenado por la Audiencia Provincial de Alicante a seis meses de prisión y una multa de 810 euros por simular una caída en autobús en la ciudad de Alicante, e interponer una denuncia falsa para cobrar una indemnización. El procesado solicitó un parte al conductor, con el cual acudió al Hospital Perpetuo Socorro de Alicante y manifestó tener un dolor en el antebrazo y en el cuello, presentando posteriormente en los juzgados de Alicante una denuncia falsa contra la empresa aseguradora del vehículo con el propósito de ser indemnizado. En junio de 2008 se celebró el juicio de faltas en el juzgado de instrucción nº 1 de Alicante, que absolvió a la compañía aseguradora por no constar acreditado que el imputado se cayera o golpeará en el autobús y se acordó la deducción de testimonio contra el acusado por la posible comisión de un delito de denuncia falsa³⁶ (El Mundo, 2012).

Hay que destacar que una de las estafas más buscadas en el argot del fraude hacia las compañías aseguradoras, son las lesiones producidas por el **latigazo cervical**, siendo una lesión no objetivable y que más dificultades médicas tiene para poder detectar su fraude, aportando un beneficio económico muy productivo tanto para las organizaciones criminales como para los delincuentes que no pertenecen a ninguna organización. En la siguiente noticia se puede apreciar la pericia de las supuestas víctimas para estafar y defraudar a las compañías aseguradoras a través de este tipo de lesión:

“Los Mossos d'Esquadra han desmantelado una banda especializada en simular accidentes de tráfico para estafar a compañías de seguros de vehículos en la comarca del Vallès Occidental, con el arresto de siete personas y la imputación de 49 personas, ha informado este martes la Policía catalana. En declaraciones, el subinspector jefe de la Unidad de Investigación de la comisaría de Sabadell, ha explicado que los arrestados captaban a amigos y conocidos de su confianza para simular accidentes de tráfico leves en los que fingían resultar heridos por latigazo cervical para cobrar del seguro. Los responsables de la banda buscaban personas

³⁶ EL MUNDO.es. Prisión para un hombre que simuló una caída en el autobús para cobrar la indemnización. En: El Mundo.es [en línea]. 2012 [consulta 29/04/2022]. Disponible en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2012/07/23/alicante/1343045579.html>

con dificultades económicas o con deudas pendientes por consumo de drogas, a los que ofrecían una parte de la indemnización o suministro de sustancias a cambio de participar en la simulación; en otras ocasiones, estas personas presentaban lesiones reales, pero no producidas en el lugar del accidente. La investigación ha revelado que la actividad delictiva comenzó en 2004 y se intensifica en 2006, mostrando una evolución y perfeccionamiento de la estafa: en una primera fase falsificaban todos los documentos, mientras que en una segunda hacían que los falsos lesionados visitas en los centros médicos e incluso fueran a rehabilitación, ya que los latigazos cervicales son difíciles de detectar³⁷.

Dentro del ámbito judicial resaltar también algunas sentencias de interés criminológico, las cuales aportan gran información sobre los tipos de delitos cometidos por este tipo de delincuentes, así como las estrategias de actuar y organizarse para la perpetración de este tipo de delitos. Como sentencias de interés resaltamos las siguientes:

.- Sentencia nº 125/2005, del Tribunal Constitucional. Sala Primera, de fecha 23 de mayo de 2005. Recurso de amparo nº 1138-2000. Promovido por doña Concepción Hernando Reinales frente a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza que declaró mal admitido el recurso de apelación en juicio de faltas por accidente de tráfico.³⁸

En esta Sentencia, aunque lo que se denuncia en el recurso de amparo es la vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva (artículo 24.1 de la Constitución Española), los hechos guardan relación con el tema que nos ocupa. De manera sucinta, lo que ocurrió fue que:

³⁷HOY.es. Cae una banda que simulaba accidentes para estafar a las aseguradoras. En: HOY.es [en línea]. 2013. [consulta 11/05/2022]. Disponible en: <https://www.hoy.es/rc/20131126/mas-actualidad/sociedad/banda-simular-accidentes-201311261338.html>

³⁸ España. Sentencia nº 125/2005, del Tribunal Constitucional. Sala Primera, de fecha 23 de mayo de 2005. Recurso de amparo nº 1138-2000. Promovido por doña Concepción Hernando Reinales frente a la Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza que declaró mal admitido el recurso de apelación en juicio de faltas por accidente de tráfico. Boletín Oficial del Estado, 22 de junio de 2005, nº 148 suplemento, p. 7-10.

“Como consecuencia de un accidente sufrido al bajar del autobús en el que viajaba el día 16 de noviembre de 1998, la demandante de amparo, interpuso una denuncia contra el conductor del citado autobús, que dio lugar a la tramitación por el Juzgado de Instrucción número 8 de Zaragoza del juicio de faltas núm. 216/99. El día 24 de septiembre de 1999, el Juzgado de Instrucción núm. 8 de Zaragoza dictó Sentencia, en la que absolvía al denunciado de la falta de lesiones imprudentes que se le imputaba. Por Sentencia de 1 de febrero de 2000, la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Zaragoza declaró mal admitido el recurso de apelación interpuesto por el Letrado Sr. Martínez Lafuente contra la Sentencia dictada en el juicio de faltas referenciado, la que se declara firme y ejecutoria con costas de la alzada de oficio. En el fundamento jurídico primero se justifica tal decisión del siguiente modo: la denunciante Concepción Hernando Reinales no consta que haya conferido poder al Letrado Sr. Martínez Lafuente ni mediante escritura notarial ni a través de la comparecencia apud acta ante el Secretario Judicial. De ahí que el Sr. Letrado no es apoderado de aquélla, ni puede comparecer como representante de la misma aunque sí asistirle como hizo en el acto del juicio” (Tribunal Constitucional, 2005).

En este orden de cosas, si analizamos el caso reseñado donde el Tribunal Constitucional falló denegando el amparo a la interesada, se puede deducir que la víctima demandante, no parece que haya simulado el accidente, aunque sí se aprecia que tras haber sido asesorada jurídicamente ha ejercido sus derechos constitucionales para poder reclamar una indemnización económica, manifestando tener más interés el abogado defensor del caso que su propia cliente. Presuntamente, motivado por los honorarios que recibiría si ganaba el caso.

En este sentido, citamos la siguiente sentencia de interés;

.- Sentencia nº288/2020, de TS. Sala de lo Penal, Sección 1ª, de fecha 04 de junio de 2020. Recurso de Casación nº 3744/2018.

En relación a la sentencia referenciada, destacaré que los hechos ocurrieron de la siguiente manera:

“El día 9 de enero de 2013 el acusado Carlos Daniel tenía a su disposición y utilizaba el vehículo Mercedes. En la misma fecha, el acusado Juan tenía a su disposición el vehículo Citroën AX. Carlos Daniel, Juan y los demás acusados: Ginés, Candelaria y Hipólito, puestos de común acuerdo para obtener unas indemnizaciones carentes de causa a costa de sus aseguradoras, concibieron la idea de simular un accidente de tráfico. Se trasladaron todos ellos al punto kilométrico 9,5 de la carretera LE 110 llevando Carlos Daniel el vehículo Mercedes y Juan el vehículo AX, viajando como ocupantes de este último los acusados: Ginés, Candelaria e Hipólito. Una vez en el lugar y efectuado ese simulacro, con el objeto de dotar de mayor verosimilitud al imaginario siniestro, Juan una vez producido el accidente pasó aviso a la Guardia Civil. A la llegada de los Agentes los acusados se hicieron pasar como ocupantes del vehículo Citroën AX en el momento del supuesto accidente, aparentando los tres dificultades para salir de dicho vehículo. A raíz del accidente, Juan, Ginés, Candelaria e Hipólito fueron trasladados al Hospital donde fueron atendidos, los cuales manifestaron los servicios sanitarios sus respectivas dolencias, causando todos ellos bajas por diversas contusiones y contracturas a los que se les remitieron diversas facturas por la asistencia sanitaria recibida. Juan dio parte del imaginario siniestro a AXA en relación con la póliza de seguro de accidentes, abonando a Juan la cantidad de 6.240 euros. Desde AXA se interrumpió esa serie de abonos ante las sospechas de que el accidente declarado por Juan no hubiera ocurrido. Seguidamente Juan, Candelaria y Ginés hicieron llegar a Allianz como aseguradora del vehículo Mercedes, también el parte de baja laboral. Dicha aseguradora indemnizó a Candelaria en 4.189 euros y a Ginés en 4.534 euros, sin que abonara cantidad alguna a Juan. Ante dichos hechos probados, la Audiencia condenó a Juan, Ginés, Candelaria fueron condenados como responsables en concepto de coautores de un delito de estafa, con la pena de 1 año y 4 meses de prisión, y Carlos Daniel y Hipólito, como responsables en concepto de coautores de un delito de estafa, con la concurrencia de la circunstancia atenuante de dilaciones

indebidas, a la pena de 8 meses de prisión, condenando a todos los acusados a que satisfagan a AXA la cantidad 6240 euros y a Allianz la cantidad de 8723 euros más intereses. De otra parte se absuelve libremente a Carlos Daniel y a Juan de los delitos de Falsedad documental y del delito de simulación de delito por los que venían acusados. Que contra la sentencia dictada por la Audiencia Provincial, presentaron recurso de casación ante el TS, sala de lo Penal cuyo fallo se desestima el recurso de Casación interpuestos por Ginés, Candelaria, Hipólito y Juan ante la Audiencia Provincial de León, condenando a dichos recurrentes al pago de las costas causadas”³⁹(TS, 2020).

Otro tipo de sentencia de interés criminológico es la relacionada con la falsificación del documento mercantil, documento referido al parte amistoso de accidentes, el cual suele presentar en ocasiones otro tipo de fraude de delito de falsificación de documento público para la obtención de beneficios económicos de entre las partes implicadas. De manera sucinta haremos referencia a la citada sentencia;

.- Sentencia nº 663/2018, de 20 de noviembre de 2018 de la Audiencia Provincial (en adelante AP) de Sevilla, Sección 1ª, cuyo suceso se desarrolló de la siguiente manera;

“El pasado día 4 de enero de 2014, sobre las 12,30 horas en la localidad de Sevilla, tuvo lugar un accidente de circulación en la que se vieron implicadas la unidad A, conducido por Román y la unidad B conducido por Millán. A consecuencia del accidente los conductores implicados confeccionaron el correspondiente parte amistoso, haciendo constar como responsable del accidente al Sr. Millán, el cual indicaba que el motivo del accidente fue no respetar el semáforo en fase roja. Con posterioridad y tras haber informado ambos a sus respectivas compañías aseguradoras de este incidente, entre ellas no se alcanzó un acuerdo para la

³⁹ Cendoj digital. Sentencia nº288/2020, del TS. Sala de lo Penal, Sección 1ª, de fecha 4 de junio de 2020. Recurso de Casación nº3744/2018 [en línea]. [Consulta: 11/05/2022]. Disponible en: <https://www.poderjudicial.es/search/AN/openCDocument/cac2ec927df2ac2410b129baa45c19bf8c3369b0fac1fef3>

reparación de los daños y por ello el señor Román interpuso demanda de juicio declarativo verbal en reclamación de los daños personales y materiales sufridos como consecuencia de la colisión. La demanda que ascendía en la cantidad reclamada a 3642,27 €, fue admitida a trámite y dio lugar a los autos de juicio verbal 637/14 del Juzgado de primera instancia número 20 de Sevilla. En dichas diligencias fueron convocadas las partes para la celebración de la vista oral el día 17/06/14, acto en el cual el letrado de " Mutua Madrileña Automovilística " presentó una documental consistente en un parte amistoso de siniestro que previamente le había sido facilitado por el acusado, y que era distinto del que habían rellenado ambos conductores tras el accidente el día 4/01/14, no constando en este documento la marca de la casilla correspondiente a la causa del accidente, e imitando en el apartado correspondiente a los datos del conductor y vehículo contrario, la firma del señor Román , que no intervino en la confección de este documento. Como consecuencia de dicha documental, la demanda fue desestimada mediante sentencia de fecha 30/06/14. Según el fallo de la sentencia, condenan al Sr. Millán como autor responsable de un delito de estafa procesal y de un delito de falsedad de documentos mercantil, y a indemnizar al perjudicado Sr. Román en la suma que se determine en ejecución de sentencia como daños y perjuicios causados en la colisión ocurrida el 4/01/2014, entre su vehículo y el del condenado”⁴⁰(SAP, 2018).

4.3.- LESIONES FRAUDULENTAS MÁS RECLAMADAS A LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS POR ACCIDENTABILIDAD.

Cuando se habla de lesiones personales fraudulentas por accidentabilidad en el ámbito vial, nos referiremos a aquellas que se cometen en vía pública a través de la simulación de un accidente tráfico, en la que al menos interviene un vehículo, cuya

⁴⁰ Vlex digital. Sentencia nº. 633/2018, de la AP de Sevilla. Sala de lo Penal, Sección 1ª, de fecha 20 de noviembre de 2018. [en línea]. [Consulta: 25/05/2022]. Disponible en: <https://vlex.es/vid/763331477>

finalidad es poder obtener un beneficio económico de las diversas compañías aseguradoras de vehículos por las supuestas lesiones sufridas.

En la actualidad los fraudes a las compañías aseguradoras son más frecuentes de lo que se puede imaginar. Son muchas entidades aseguradoras las que sufren constantemente y año tras año este tipo de estafas con graves perjuicios económicos.

Este tipo de delincuentes agudizan su ingenio para conseguir su propósito causando graves perjuicios económicos a las respectivas compañías aseguradoras.

Por consiguiente, la estafa más frecuente que se sigue produciendo en cuanto a lesiones personales, según MV Aseguradores⁴¹, tanto por su facilidad y de interés económico es el denominado latigazo cervical.

El **latigazo cervical** es el tipo de estafa que con frecuencia más buscadas y utilizadas por las organizaciones criminales y estafadores en la simulación de delitos producidos en el ámbito del tráfico, siendo una de las lesiones más generalizadas.

Este tipo de lesión se produce cuando vehículo impacta en la parte trasera de otro vehículo, produciendo a sus ocupantes un movimiento brusco del cuello hacia atrás y hacia adelante produciendo el latigazo cervical. Se trata de una lesión de la columna cervical producida por una hiperextensión brusca de la nuca seguida de hiperflexión, conocido también como esguince cervical. Se trata de una lesión difícil de comprobar por los especialistas si la persona sufrió algún tipo de daño, ya que esta lesión se suele manifestar con dolor en la zona, siendo difícil comprobar si el fraude ha sido intencionado.

En relación a lo expuesto anteriormente, según estudio referente a la lesión cervical de la revista Médico-Jurídica⁴² establece que; “la velocidad de colisión más baja que puede causar experimentalmente un esguince cervical se ha estimado en 8 km/h, de manera que velocidades inferiores a 8 km/h no producen lesiones indemnizables en el cuello” (Jurídica, 2022).

⁴¹MV Aseguradoras, de 27 de abril de 2020. [Consulta: 29/04/2022]. Disponible en: <https://www.mvaseguradores.com/noticias/otros-seguros/fraudes-a-las-companias-de-seguros-por-accidentes/>

⁴²Revista Médico-Jurídica, de 10 de mayo de 2022. [Consulta: 10/05/2022]. Disponible en: <https://revistamedicojuridica.com/blog/2021/06/24/estudio-de-los-esguinces-cervicales-en-los-accidentes-de-trafico/#>

Según establece en el citado estudio haciendo referencia al postulado de la llamada “teoría del umbral mínimo”, entendiéndolo como tal un umbral mecánico (velocidad, aceleración... etc.) por debajo del cual uno nunca podría tener lesiones. Continúa exponiendo, que “esto no puede aceptarse en todos los casos, ya que hay excepciones en que la evidencia científica indica otra cosa” (Jurídica, 2022). De ahí se puede entender la complejidad por parte de los expertos para determinar con exactitud en ciertos casos en sus investigaciones si se ha cometido algún delito de fraude.

Otro tipo de fraude que se produce con habitualidad es la **simulación de caídas**. Este tipo de caídas se pueden producir por un manejo inadecuado del vehículo, bien como maniobra evasiva para prevenir un accidente o por alguna imprudencia de su conductor, como frenazos bruscos, aceleraciones inadecuadas, exceso de velocidad, incorporación inadecuada curvas, rotondas, giros etc.

Por consiguiente, derivado a las caídas que se pueden producir en los pasajeros derivado a las maniobras descritas, éstos pueden llegar a sufrir fracturas de huesos, dislocaciones de las articulaciones, esguinces de pie y muñeca, distensiones musculares, etc.. Asimismo, la valoración de este tipo de lesiones puede suponer para el servicio médico una gran dificultad, puesto que el dolor es un síntoma subjetivo que no puede objetivarse mediante las técnicas actuales (resonancia magnética, radiografía...). Los pasajeros que buscan este tipo de lesión, aprovechan cualquier incidencia en el tráfico para producir una caída y reclamar a la compañía aseguradora la indemnización correspondiente.

Por último y no menos importante, incluir un tipo de lesión como son las **lesiones auto infligidas**. Consistentes en la autolesión que se produce una persona hacia sí misma. En algunos casos las lesiones también suelen ser producidas con la intervención una tercera persona, la cual colabora para la ejecución de la misma.

Con este tipo de tipo de lesión lo que se pretende es simular que la misma ha sido causada por motivos de un accidente de tráfico, engañando y defraudando de esta manera a la compañía aseguradora y poder cobrar la indemnización correspondiente.

En la habitualidad en este tipo de casos la supuesta víctima con antelación a la simulación del accidente procede a la contratación de diversas pólizas de seguros para

luego poder cobrar indemnizaciones millonarias de las compañías aseguradoras. En este tipo de fraudes la supuesta víctima, tras realizar las investigaciones oportunas por las autoridades competentes sobre su modus-operandi del antes y después del accidente, pasan de ser penalmente de víctimas a delincuentes.

Para entender mejor en qué consiste este tipo de lesión auto infligida, hacemos mención a la publicación en el diario “El Mundo” en el cual según se cita, una persona pretendió estafar y defraudar a diversas compañías aseguradoras por un total de 335.000 euros. El condenado de profesión agricultor y con problemas económicos, se cortó su mano derecha y simuló tener un accidente de tráfico, prendiendo fuego su coche dejando su mano derecha debajo del asiento del conductor y arrojándolo por un terraplén. Según publicación del citado diario, cuyo titular dice; “El Tribunal Supremo ha condenado a tres años y medio de cárcel por un delito de estafa a un hombre que simuló un accidente para cobrar de las aseguradoras y pretendió darle credibilidad a la falsedad amputándose la mano derecha con un instrumento cortante”⁴³ (ElMundo, 2016).

4.4.- ANALISIS DEL PAPEL DE LAS ORGANIZACIONES CRIMINALES EN EL FRAUDE DEL SEGURO AUTOMOVILÍSTICO.

Las organizaciones criminales cada vez van en aumento, no hay día en que no se desarticule una organización criminal del tipo que sea, tráfico de drogas, vehículos de alta gama, tráfico de personas, tráfico de órganos, prostitución y un gran etc., constituyendo una amenaza constante en nuestra vida económica y social.

Cuando hablamos de organizaciones criminales es conveniente primero obtener una correcta definición legal de lo que se entiende por una organización criminal. Para ello, recurriremos a las novedades que se introdujeron en la reforma del C.P., por la L.O. 5/2010, de 22 de junio, en la que se encuentra la creación de un nuevo Capítulo VI en el

⁴³ elmundo.es. Tres años de cárcel por cortarse la mano para estafar al seguro. En: elmundo.es [en línea]. 2016. [consulta 10/05/2022]. Disponible en: <https://www.elmundo.es/economia/2016/10/14/5800c26d268e3e78408b47bb.html>

Título XXII del Libro II, que comprende los arts. 570 bis, 570 ter y 570 quáter, bajo la rúbrica “De las organizaciones y grupos criminales“. Concretamente en el artículo 570 bis, establece; “Se entiende por organización criminal la agrupación formada por más de dos personas con carácter estable o por tiempo indefinido, que de manera concertada y coordinada se repartan diversas tareas o funciones con el fin de cometer delitos, así como de llevar a cabo la perpetración reiterada de faltas”⁴⁴ (CP, 2010, p.54869).

Por el contrario, el (art. 570 ter CP) lo viene a conceptualizar como “la unión de más de dos personas que, sin reunir alguna o algunas de las características de la organización criminal definida en el artículo anterior, tenga por finalidad o por objeto la perpetración concertada de delitos o la comisión concertada y reiterada de faltas”.

Dentro de las organizaciones criminales dedicadas a la simulación de accidentes que defraudan a las compañías aseguradoras para cobrar indemnizaciones, se puede analizar según las sentencias y casuísticas de interés anteriormente reseñadas, el modus operandi de estas organizaciones es variado aunque todas tienen el objetivo común que es el fraude a las compañías aseguradoras.

Por un lado, se encuentran los grupos criminales correctamente organizados y perfectamente estructurados, con unos roles y jerarquías definidas, los cuales son estables y perduran en el tiempo, teniendo una cohesión entre sus miembros.

Su estructura podría ser variada comportando un ensamblaje de la organización, vertical o jerárquico u horizontal, manejando una serie de normas de actuación, así como códigos de conducta y de actuación que son reconocido por todo el grupo y que les dota de una permanencia que les permiten coordinarse de una manera eficaz para la obtención de su objetivo. Son grupos compuestos por más de dos personas en las cuales están implicadas desde los captadores de personas, pasando por clínicas sanitarias, terminando por abogados especializados encargados de llevar la parte burocrática para cobrar la indemnización, obteniendo así todos ellos porcentualmente un beneficio económico.

⁴⁴ Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 23 de junio de 2010, n° 152, p.54869.

El objetivo de toda esta organización es delinquir haciendo de tapadera entre todos los miembros de la organización. Estos grupos requieren generalmente para su detección una investigación previa cuyo tiempo puede ser indeterminado en función de lo extensa que pueda ser la organización criminal.

Por otra parte, en este tipo de estafa también es desarrollada por otro tipo de miembros que no tienen las características que requiere una organización criminal, al no superar en dos personas el número de sus miembros, tampoco llegan a perdurar en el tiempo, pero sí mantienen el mismo objetivo que una organización criminal, que es el defraudar para obtener el beneficio económico. Este tipo de delincuentes, no suelen estar organizados y no requieren de una gran investigación, ya que por su inexperiencia en el argot de la delincuencia lo ponen relativamente fácil para poder ser detenidos.

7.- CONCLUSIONES.

PRIMERA.- Se llega a la conclusión de que la principal víctima en “la comisión de fraudes en los transportes públicos por accidentabilidad” es la entidad aseguradora, siendo la gran perjudicada al tener que indemnizar grandes cantidades económicas a las supuestas víctimas por sus lesiones.

SEGUNDA.- Respecto al perfil criminológico se puede dividir en dos grupos del estafador especializado en el fraude al seguro del automóvil, en el que se incluye el seguro de viajeros del transporte terrestre, en sus diversas modalidades, se puede afirmar que suele tener un histórico de siniestralidad elevado como asegurado.

TERCERA.- En cuanto al perfil de los autores que cometen este tipo de delitos, se puede determinar que pueden ser tanto hombres como mujeres de entre 25 a 45 años de edad aproximadamente, que poseen un amplio historial de antecedentes médicos y se pueden diferenciar en dos grupos. Por un lado se encuentra el típico delincuente ya

caracterizado, que puede actuar tanto en solitario como inmerso en un grupo criminal. Y por otra parte se encuentra otro tipo de grupo de delincuencia que sin tener las características del anterior, actuarían de forma individual pero no con la habitualidad a la que se dedica el otro grupo anteriormente mencionado, pero dadas sus necesidades económicas y circunstancias personales, tienen la posibilidad de poder defraudar y así lo hacen, no siendo conscientes algunas veces de sus repercusiones penales.

QUINTA.- En los grupos criminales su organización, cohesión y organización interna, se ha podido comprobar que afirmativamente según las resoluciones judiciales reseñadas en el presente trabajo, se observa que están muy cualificados a nivel delictivo, cada vez más avanzados a la hora de perpetrar este tipo de delitos, así como una gran habilidad para engañar y defraudar a las compañías aseguradoras simulando lesiones, con gran pericia escurridiza y engañosa hacia los servicios médicos, y así poder cobrar la deseada indemnización.

SEXTA.- En cuanto a la organización interna de los grupos criminales, por lo estudiado, suelen organizaciones criminales compuestas normalmente por miembros de una misma familia o allegados, ya que no es un tipo de delito que para su perpetración haya de que disponer de mucha organización delictiva, pudiendo haber como mucho uno o dos dirigentes de grupo que marcan las directrices a seguir.

SÉPTIMA.- No se ha podido determinar con claridad una de las hipótesis planteada en referencia a como se distribuyen internamente las organizaciones criminales que estafan a las compañías aseguradoras del transporte público terrestre. Mencionar que criminológicamente desde el punto de vista periodístico por las publicaciones estudiadas los dirigentes de las organizaciones criminales suelen ser un número de miembros dos personas, los cuales se dedican a captar a gente con importantes perjuicios económicos, quienes serán a posteriori los que finjan la lesión, obtenido como recompensa pequeñas cantidades de dinero, repartiéndose el resto de los defraudado entre los captadores, médicos, abogados todos ellos componentes de la organización. Sin embargo, el estudio de

sentencias judiciales no se ha podido determinar la composición de su organización interna. Por lo cual, se propone para futuras investigaciones sobre trabajos del fraude a las compañías aseguradoras de transportes públicos por accidentabilidad, una nueva propuesta de investigación en relación a la organización interna de este tipo de organizaciones criminales.

8.- BIBLIOGRAFÍA.

Antena 3 Noticias. (2018, Octubre 31). Cae una red de estafas a aseguradoras que se dedicaba a provocar accidentes. https://www.antena3.com/noticias/sociedad/cae-una-red-de-estafas-a-aseguradoras-que-se-dedicaban-a-provocar-accidentes-video_201810315bd9f13f0cf2f96f5c14bab3.html

Armesto, L., Arnal, L., Dols, J., Girbés, V., y Peris, J. (2016). Proyecto SAFEBUS: Sistemas Avanzados de Seguridad Integral en Autobuses. *Revista iberoamericana de automática e informática industrial*, Vol. 13, (1), 103-114. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6014511>

Carreras Espallardo, J.A. (2015). Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. *Skopein: La justicia en manos de la Ciencia*, (7), 30. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001975>

Carreras Espallardo, J.A. (2015). Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. *Skopein: La justicia en manos de la Ciencia*, (7), 32. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001975>

Cartagena, T. V. (2018, enero 19). Detenidos por simular un accidente de tráfico. Youtube.
<https://www.youtube.com/watch?v=IVk2tTOaqm4>

Carreras Espallardo, J.A. (2011). Victimología Vial: La prevención victimal en los siniestros de tráfico. *Quadernos de criminología: revista de criminología y ciencias forenses*, (15), 6-15. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3795475>

Confidencial, E. (30 de enero de 2018). Las mafias de las rotondas: embestir coches de ancianos y cobrar el seguro. https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2018-01-29/fraude-timo-accidente-seguros-de-coche_1512019/

Córdobahoy, (5 de septiembre de 2021). Un matrimonio se enfrenta a cárcel por fingir caerse en un autobús de Aucorsa y poner una reclamación. <https://www.cordobahoy.es/articulo/la-ciudad/piden-carcel-matrimonio-acusado-reclamacion-falsa-supuesta-caida-autobus/20210915142335102513.html>

Diario de Sevilla, (5 febrero, 2022). Cae la banda de carteristas que robaba en los autobuses de Tussam. https://www.diariodesevilla.es/sevilla/sucesos-sevilla-carteristas-robaba-autobuses-Tussam-video_0_1654034739.html

Mundo.es. (2016, octubre 14). Tres años de cárcel por cortarse la mano para estafar al seguro. <https://www.elmundo.es/economia/2016/10/14/5800c26d268e3e78408b47bb.html>

Mundo.es. (2012, Junio 23). Prisión para un hombre que simuló una caída en el autobús para cobrar la indemnización. *Europa Press*. <http://www.elmundo.es/elmundo/2012/07/23/alicante/1343045579.html>

- Ezzat A., F. (2014). Victimología: Presente, pasado y futuro. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, (16), 17-46.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4965987>
- Garrido, Vicente. (2012). *Perfiles Criminales*.
<https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2016/08/miscelaneas43913.pdf>
- Gutiérrez, M. A. (1999). El Fraude en el seguro del automóvil : cómo detectarlo. Cuadernos de la Fundación, (47), 1-230.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2030230>
- Hernández, C. N. (2021). Estudio de los esguinces cervicales en los accidentes de tráfico. *Revista Médico-Jurídica*, IV.
<https://revistamedicoyjuridica.com/blog/2021/06/24/estudio-de-los-esguinces-cervicales-en-los-accidentes-de-trafico/#>
- HOY.es. (2013, Noviembre 26). Cae una banda que simulaba accidentes para estafar a las aseguradoras. Europa Express. <https://www.hoy.es/rc/20131126/mas-actualidad/sociedad/banda-simular-accidentes-201311261338.html>
- La Sexta, TV. (2015, Mayo 22). Molina de Segura, la zona zero a las compañías aseguradoras. https://www.lasexta.com/programas/equipo-investigacion/noticias/molina-segura-zona-cero-fraude-aseguradoras-espanolas_201505225724e8bb6584a81fd882ee60.html
- Losilla Rayo, J. C. (2014). El accidente “in itinere”, el accidente laboral de tráfico y el accidente en misión. *Energía & Minas: Revista Profesional, Técnica y Cultural de los Ingenieros Técnicos de Minas* (10), 23-28.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5080415>

Muñiz Fernández, C., Muñoz Garrido, R., Salvat Puch, J., y Vicente González, S. (2009). Cuestiones médico-legales de la caída y de la precipitación. https://www.academia.edu/11113024/Libro_medicina_legal_2008_2009_Maquetaci%C3%B3n_1

MV Aseguradores. (2020, abril 27). Los fraudes a las compañías de seguros por accidentes. <https://www.mvaseguradores.com/noticias/otros-seguros/fraudes-a-las-companias-de-seguros-por-accidentes/>

Organización Mundial de la Salud. (21 de junio, 2021). *Traumatismos causados por el tránsito*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Raúl Gascón Tella (17 de mayo de 2019). “Detectados 300 posibles casos de estafa en las recargas de bus y tranvía de Zaragoza”. [aragondigital.es. https://www.aragondigital.es/2019/05/17/el-ayuntamiento-investiga-una-posible-estafa-en-la-recarga-de-las-tarjetas-ciudadana-y-lazo-2/](https://www.aragondigital.es/2019/05/17/el-ayuntamiento-investiga-una-posible-estafa-en-la-recarga-de-las-tarjetas-ciudadana-y-lazo-2/)

Real Academia Española. (2021). *Diccionario de la lengua española* (23^a ed.). <http://www.rae.es/recursos/diccionarios/drae>

Real Academia Española. (2021). *Diccionario de la lengua española* (23^a ed.). <https://dle.rae.es/mafia>

Real Academia Española. (2021). *Diccionario de la lengua española* (23^a ed.). <https://dle.rae.es/criminolog%C3%ADa?m=form>

Requena-Espada, C. J.-S. L. (Ed.). (2013). “¿Cómo se organizan los grupos criminales según su actividad delictiva principal? Descripción desde una muestra española (Vol. 55, Número 1). Scielo. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082013000100003

Soler Valero, A., Soriano García, C., Solaz Sanahuja, J., Signes i Pérez, E., Olona Solano, A., y Barreiro Bravo, A. (2012). La seguridad viaja en autobús. *Revista de Biomecánica*, (58), 11-14. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4512629>

Yolcar Autocares. (s.f.). *Principales sistemas de seguridad en autobuses*. <https://www.yolcar.es/sabias-que/sistemas-seguridad-autobuses/>

LISTADO NORMATVO

España. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 24 de noviembre de 1995, núm. 281. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10>

España. Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 24 de noviembre de 1995, núm. 281, p. 34016. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1995-25444>

España. Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, 31 marzo de 2015, núm. 77, p. 27128. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-3439>

España. Orden de 13 de marzo de 1981 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación en carretera y demás vías públicas. Boletín Oficial del Estado de 25 de marzo de 1981, núm. 72, pp. 6438 a 6441. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1981-6912>

España. Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Boletín Oficial del Estado, de 21 de diciembre de 2021, núm. 304, pp. 156147 a 156170. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2021/12/21/>

España. Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Boletín Oficial del Estado, de 31 de octubre de 2015, núm. 261, p.103383. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11724>

España. Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 31 de marzo de 2015, núm. 77, p. 27165. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-3439>

España. Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 24 de noviembre de 1995, núm. 281, p. 34016. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

España. Ley Orgánica 10/95, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 24 de noviembre de 1995, núm. 281, p.34038. Disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>

España. Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 31 marzo de 2015, núm. 77, p. 27128. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-3439>

España. Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 31 marzo de 2015, núm. 77, p. 27159. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-3439>

España. Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado, de 23 de junio de 2010, nº 152, p.54869. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-9953>

JURISPRUDENCIA

España. Audiencia Provincial (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Sentencia núm. 633/2018, de 20 de noviembre de 2018.

España. Tribunal Constitucional (Sala Primera) Sentencia núm. 125/2005, de 23 de mayo de 2005.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2ª) Sentencia núm. 636/2016, de 14 de julio de 2016.

España. Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Sentencia núm. 288/2020, de 4 de junio de 2020.