

Universidad Miguel Hernández de Elche
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche
Grado Seguridad Pública y Privada
Trabajo Fin de Grado
Curso 2022-2023

**PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON
VEHÍCULOS EXTRANJEROS**

Alumno: Rubén Bonus Pomares

Tutor: Ignacio Díaz Castaño



PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

RESUMEN: El constante proceso de globalización trae consigo un consecuente aumento de la movilidad personal, especialmente desde la eliminación de fronteras y la libre circulación de ciudadanos miembros de Espacio Económico Europeo, propiciando un exponencial aumento de circulación de vehículos extranjeros por territorio español. El presente estudio tiene como objetivo identificar problemas a los que se enfrenta el Policía Local a la hora de intervenir con estos vehículos. Para ello se recurrió a la técnica del Grupo Nominal (TGN), una técnica grupal que combina estrategias cualitativas y cuantitativas, que forma parte de los métodos mixtos de investigación. En las sesiones de TGN se contó con 15 Policías Locales de Elche distribuidos en tres grupos de 5. Los resultados muestran como problemas principales la falta de acceso a bases de datos oficiales de otros países, de formación específica, así como la diversidad de documentos, la falta de medios técnicos y barreras idiomáticas. Las necesidades o soluciones propuestas guardan relación directa con la problemática.

PALABRAS CLAVE: globalización, libre circulación, matrícula extranjera, barrera idiomática, técnica grupo nominal.

ABSTRACT: The constant process of globalization results in a subsequent increase in personal mobility, especially since the elimination of borders and the free circulation of citizens of the European Economic Area, leading to an exponential increase in the circulation of foreign vehicles across Spain. The objective of this study is to identify problems faced by the Local Police when intervening with these vehicles. To this end, the Nominal Group Technique (NGT) was used, a group technique that combines qualitative and quantitative strategies, which is part of the mixed research methods. In the NGT sessions, there were 15 Local Police officers from Elche distributed in three groups of 5. The results show that the main problems are the lack of access to official databases of other countries, lack of specific training, as well as the diversity of documents, the lack of technical means and language barriers. The needs or the proposed solutions are directly related to the issue.

KEYWORDS: globalization, free movement, foreign vehicle registration, language barrier, nominal group technique.

SUMARIO 1. Introducción. 2. Marco teórico. 3. Método. 4. Resultados. 5. Discusión
6. Conclusiones

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

1. Introducción

La evolución de los cuerpos policiales ha sido una constante desde el momento de su nacimiento, debido a la necesidad de adaptación a los distintos cambios sociales, políticos, económicos (Bello Montes, 2012) o tecnológicos que se producen con el paso del tiempo y la evolución de la sociedad. Esta necesidad de adaptación de los cuerpos policiales se ha visto acelerada a causa de la globalización, que constituye el estadio supremo de la internacionalización, la introducción en el sistema-mundo de todos los lugares y de todos los individuos, aunque en diversos grados, en este sentido, con la unificación del planeta, la Tierra se convierte en un solo y único mundo y se asiste a una refundación de la tierra como totalidad (Santos, 1993).

Este hecho produce cambios en distintos ámbitos de la vida, y la delincuencia no escapa a los mismos. La globalización tiene un impacto significativo en la configuración del delito a nivel mundial, en la medida en que crea nuevas oportunidades y ventajas para las actividades delincuenciales. (Bello Montes, 2012). En estas actividades delincuenciales, a mi juicio, tenemos que incluir por supuesto, a todas las relacionadas con la circulación de vehículos.

La globalización trae consigo un consecuente aumento de la movilidad personal, especialmente desde la eliminación de fronteras y la libre circulación de ciudadanos miembros de Espacio Económico Europeo desde el 1 de enero de 1994.¹

La libre circulación de personas, sin obstáculos físicos, en el espacio Schengen se garantiza tanto para los ciudadanos europeos como para los nacionales de terceros países; y ninguna de estas categorías está sujeta a un control de fronteras intracomunitarias. (Rayo, 2012).

¹ El Espacio Económico Europeo (EEE) reúne a los Estados miembros de la UE y a tres de los cuatro Estados de la AELC (Islandia, Liechtenstein y Noruega) en un mercado interior regulado por las mismas normas básicas. La finalidad de estas normas es posibilitar la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas en todo el EEE en un entorno abierto y competitivo. El Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo entró en vigor el 1 de enero de 1994 <https://www.eesc.europa.eu/es/tags/el-espacio-economico-europeo>

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

La libre circulación de personas implica además la libre circulación de vehículos. Esto es lo que nos hila directamente con el objeto de estudio del presente trabajo, la libre circulación por carreteras españolas de vehículos procedentes de cualquier parte del mundo y los problemas que de ello se derivan en la actuación de la policía local.

La ordenación y regulación del tráfico en vías de titularidad local, son competencia exclusiva de las policías locales en sus respectivos municipios², por tanto, representa una de las funciones primordiales de la actuación diaria de los agentes de este colectivo policial, tanto de las unidades específicas de tráfico, como del patrullero que diariamente interviene en la confección de atestados por accidentes de circulación, denuncias por infracciones a la distinta normativa de tráfico o en controles preventivos.

España es uno de los destinos predilectos para el turismo internacional, lo cual hace que anualmente millones de extranjeros, muchos de ellos con sus vehículos particulares, circulen por nuestro territorio. A lo largo de 2021, llegaron a España, 31.180.802 de turistas procedentes de otros países. En los siete primeros meses de 2022 el número de turistas que visitan España aumenta un 299,9% y roza los 39,3 millones. En el mismo periodo de 2021 llegaron 9,8 millones. Los principales países emisores en los siete primeros meses de 2022 son Reino Unido (con cerca de 8,4 millones de turistas y un aumento anual del 908,5%), Alemania (con casi 5,5 millones, y un incremento del 190,7%) y Francia (con más de 5,3 millones, un 159,7% más). La tercera comunidad de destino principal por número de turistas es Comunitat Valenciana con 1,1 millones, Reino Unido es el principal país de origen (con el 22,4% del total), seguido de Francia (22,1%). Estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras (FRONTUR) Nota de prensa INE 01-09-22³

² Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Art 53.1.b Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.

³ <https://www.ine.es/daco/daco42/frontur/frontur0722.pdf>

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

A su vez cada vez son más los ciudadanos extranjeros que acaban residiendo en España, según datos de estadística del Padrón Continuo del INE, cinco de los diez municipios con un mayor porcentaje de empadronados extranjeros se ubican en la provincia de Alicante: Llíber, Rojales, San Fulgencio, Daya Vieja y el Poble Nou de Benitatxell.

Por lo tanto, es cada vez más habitual la circulación de vehículos con matrícula extranjera por las carreteras del ámbito competencial de las policías locales.

Todo lo anteriormente expuesto nos deja al descubierto un gran número de personas de diversa nacionalidad que puedan verse implicada en un accidente o en cualquier intervención policial que nos exija un conocimiento básico de la legislación de vehículos matriculados en una nacionalidad principalmente europea pero también extracomunitaria. (Luna Durán, 2016)

A la infinita casuística ante la que la policía se puede encontrar al intervenir con vehículos de matrícula extranjera, hay que añadir la barrera lingüística.

Contrariamente a los efectos que el fenómeno de la globalización parece tener en determinados aspectos de la comunidad internacional, en el área de la comunicación lingüística nos hallamos lejos de conseguir la utopía de la unidad. (Garcés, 2004)

Este es uno de los principales problemas ante los que se encuentra el policía local en la actuación con vehículos de matrícula extranjera, ya que la documentación a comprobar viene redactada en el idioma originario del vehículo.

Pero el idioma probablemente no es el único problema en este tipo de actuaciones: Para identificar distintos factores se han realizado tres sesiones de grupo nominal llevadas a cabo con 15 miembros de la Policía Local de Elche, para analizar la problemática en este contexto geográfico.

2. Marco teórico.

Para abordar la problemática de la circulación de vehículos de matrícula extranjera por carreteras españolas parece lógico empezar por conocer cuál es la legislación aplicable en cada uno de los casos que se nos pueden plantear. Se expone en el presente trabajo únicamente parte de la legislación básica y más importante de la que se debe conocer en la actuación con vehículos de matrícula extranjera, para mostrar la multitud de supuestos posibles y la dificultad que conlleva poder determinarlos.

Como recoge (Luna Durán, 2016) en su libro *Policía Local, actuación con vehículos extranjeros*, básicamente, en la labor policial nos podemos encontrar 3 casos según sea la nacionalidad del vehículo:

Caso 1. Vehículos con matrícula de un país de la unión europea.

Caso 2. Vehículos con matrícula de un país del espacio económico europeo (E.E.E.).

Caso 3. Vehículo con matrícula del resto de países.

En los dos primeros casos, por su similitud, la legislación aplicable y el modo de actuación coinciden, siendo los aspectos más importantes de la legislación aplicable la siguiente:

Como dice la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales⁶, en su disposición adicional primera, deberán ser objeto de matriculación⁷ definitiva en España los medios de transporte, nuevos o usados, a que se refiere la presente Ley, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean

⁶ «BOE» núm. 312, de 29 de diciembre de 1992, páginas 44305 a 44331 (27 págs.)

<https://www.boe.es/eli/es/l/1992/12/28/38>

⁷ En la Ley 38/1992 se regulan dos plazos para la matriculación de vehículos extranjeros en España: 30 ó 60 días, dependiendo de las circunstancias. Los 30 días serían de aplicación, por ejemplo, a un residente en España que adquiere en un país de la Unión Europea (p.ej. Alemania) un turismo ya matriculado en Alemania para importarlo y destinarlo a uso particular en España, por lo que los 30 días para efectuar la matriculación en España se contarían en principio desde la introducción del vehículo en España, ya tuviere placas alemanas ordinarias, o de cualquier otro tipo (para exportación, temporales, etc.).

Los 60 días se aplican para el residente en cualquier país de la U.E. o del E.E.E. que traslada su residencia a España, trayendo sus bienes para uso privado, entre los que se incluyen los turismos de uso particular, siempre que se sea de aplicación la exención del pago del impuesto del Art. 66 1-l) y la matriculación definitiva en España se solicite en el citado plazo de 60 días. Si no se reúnen los requisitos de dicho artículo, el plazo para solicitar la matriculación del vehículo sería también de 30 días.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España. Esto quiere decir que todos los vehículos utilizados por personas, españolas o extranjeras, que tengan residencia habitual en España o tengan algún negocio domiciliado en España, tendrán que tener obligatoriamente matrícula española. Aquí radica uno de los problemas para el policía, poder determinar si la persona en cuestión tiene residencia habitual en España. En caso de detectarse el incumplimiento de esta obligación se dará a un plazo de cinco días, pasado ese plazo se procederá a la inmovilización del medio de transporte hasta que se acredite la regularización de su situación administrativa y tributaria.

Para poder determinar dicha residencia habitual, debemos observar lo expuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social⁸, según la cual se considerará residencia habitual cuando una persona permanezca más de 183 días, durante el año natural, en territorio español o cuando radique en España el núcleo principal o la base de sus actividades o intereses económicos, de forma directa o indirecta. De nuevo el policía local se encuentra con un problema, en este caso, aun teniendo conocimiento de la norma, será difícil o en ocasiones imposible, determinar si una persona ha permanecido más de 183 días en España cuando no existe ningún control ni registro al estar permitida la libre circulación entre los países de la Unión Europea.

Respecto al tercer caso. Estos países, conocidos comúnmente con el apelativo de “terceros países”, aparte de serles de aplicación los artículos anteriormente comentados, al introducir sus vehículos matriculados en su país de origen en territorio de la Unión Europea y Espacio Económico Europeo, bien para su importación, bien para su circulación por motivos transitorios (vacaciones, etc.) han de proveerse en Aduanas, después de abonar los aranceles correspondientes, del Documento Único Administrativo (D.U.A.), documento que deberá portar consigo el titular/beneficiario del vehículo y que deberá ser exigido para tramitar la matriculación del vehículo en España, en caso de importación definitiva. (Luna Durán, 2016).

⁸ «BOE» núm. 10, de 12/01/2000. <https://www.boe.es/eli/es/lo/2000/01/11/4/con>

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Una vez expuesta la legislación básica, es momento de ver como se han aproximado otros estudios a la problemática de la circulación de vehículos de matrícula extranjera, si bien no abunda la literatura relacionada específicamente con la problemática expuesta, sí hay multitud de estudios que abarcan factores relacionados directamente con ella, algunos de ellos se exponen a continuación.

(Nieves & Terán, 2011) en su publicación *Más allá del turismo: movilidad residencial europea y nuevos núcleos urbanos*, apuntan que desde 1960 se han intensificado los flujos de turismo residencial internacional y las migraciones intra-europeas de jubilados hacia el Mediterráneo. Esto, por ende, redundará en un aumento de la circulación de vehículos de matrícula extranjera ya que la mayoría, ya sea por turismo o por afincamiento, vienen con sus coches particulares matriculados en sus respectivos países. Estos desplazamientos se asocian a la aparición de estilos de vida y estrategias residenciales relacionadas en primer lugar con las funciones del ocio, y con proyectos vitales más cercanos a la búsqueda de la autorrealización personal y la conquista de una mejor (e intangible) calidad de vida que con las actividades propias del ámbito laboral. (Nieves & Terán 2011).

(O'Reilly 2007) identifica: 1) un grupo mayoritario de migrantes retirados, que se divide en «permanentes», «temporales» y «ocasionales», y 2) dos grupos minoritarios de migrantes empresariales (propietarios de pequeños negocios orientados a los ciudadanos noreuropeos) y de migrantes económicamente activos (personas con auténticos estilos de vida transnacionales que realizan su trabajo desde la distancia o realizando viajes frecuentes entre sus países y España).

(Nieves & Terán, 2011) destacan en su estudio el caso extremo de la localidad de San Fulgencio, aportando el siguiente dato: el municipio de San Fulgencio ha pasado de registrar una población de 1.565 habitantes en 1986 a 11.594 en 2008.

La evolución sociodemográfica de San Fulgencio llama la atención. Desde un punto de vista territorial el núcleo urbano tiene una extensión de 22 Has. mientras que las urbanizaciones periféricas ocupan una superficie de más de 400 Has. El 77% de los empadronados es de nacionalidad extranjera: el 70% procede de la UE y el 51% es de origen británico. El inglés es, por lo tanto, la lengua que predomina. (Nieves & Terán,

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

2011). Este dato es doblemente relevante y vinculado al objeto de estudio del presente trabajo, ya que por un lado expone la gran cantidad de vehículos extranjeros que pueden circular por carreteras del Elche, ya que San Fulgencio es un municipio limítrofe y por otro refuerza el problema añadido de la barrera idiomática al afirmar que el inglés es la lengua que predomina.

Redundando en los efectos que el turismo internacional tiene directamente sobre la circulación de vehículos de matrícula extranjera por carreteras españolas, me hago eco también del trabajo de (Amelotti & Fernández, 2017). *El Convenio de Aplicación de Schengen*. Dentro de lo extenso e interesante de este trabajo, únicamente hago referencia a la parte en la que hablan del turismo.

La Unión Europea es hoy en día un importante destino turístico, con cinco de sus Estados miembros entre los 10 destinos del mundo según la lista del Turismo Mundial 2013 de las Naciones Unidas (uno de esos 5 es España). La libre circulación de personas, que llegó de la mano de Schengen, no solo beneficia a los trabajadores transfronterizos, sino que también a los miles de turistas que visitan la Unión Europea cada año y que son el sostén de los sectores que viven del turismo. Schengen ha permitido reducir el tiempo de cruce de fronteras, impulsando la realización de viajes cortos y en especial de las visitas de un día, tan habituales entre los europeos. Esto ha sido producto de los cambios introducidos en el control de las fronteras y la reducción de la burocracia en el movimiento transfronterizo logrando un impacto, no solo en el turismo interno del Espacio Schengen, sino también, en el turismo procedente de terceros países. (Amelotti & Fernández, 2017).

Como ya hemos mencionado, contrariamente a los efectos que el fenómeno de la globalización parece tener en determinados aspectos de la comunidad internacional, en el área de la comunicación lingüística nos hallamos lejos de conseguir la utopía de la unidad. Esta utopía de la unidad lingüística a la que hace referencia Garces se convierte en una barrera idiomática a la hora de interactuar laboralmente con personas de habla extranjera y ha sido objeto de estudio en diferentes trabajos, alguno de los cuales utilizo como aproximación a uno de los problemas principales ante los que se encuentra el policía local cuando interviene con un vehículo extranjero.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Existen a nivel histórico, lingüístico y etnográfico desencuentros lingüísticos que se producen en situaciones de no comunicación por desconocerse no ya los códigos y estructuras gramaticales empleadas, sino el mundo referencial que pretende representar y las conexiones lógicas y simbólicas que dan sentido a la expresión verbal y no verbal. El arte de traducir implica conocer y apropiarse de una realidad estructurada, clasificada y configurada de acuerdo con una cosmovisión cultural, eso no es una tarea fácil (Figueroa-Saavedra 2009). Esta problemática es evidente en el contexto de la actuación policial con conductores de vehículos extranjeros ya que, la diferencia de idiomas no es el único problema, ya que aun teniendo conocimientos medio-altos de un determinado idioma, la traducción de ciertos aspectos o nomenclaturas técnicas recogidas en la distinta documentación relativa a un vehículo o su conductor, puede ser ciertamente complicada.

La población extranjera con la que se tiene contacto en el ámbito policial reúne unas características muy particulares y por tanto requiere una atención específica, que sólo puede darse si la comunicación es posible, en este caso, entre la policía y el ciudadano extranjero. Para superar la barrera lingüística, entra en juego la figura del traductor e intérprete, pieza clave en todo proceso de comunicación. (López 2016).

Lógicamente en las actuaciones diarias a pie de calle, el policía local que se enfrenta a una actuación con vehículos de matrícula extranjera no puede disponer de la figura del traductor e intérprete por lo que debe recurrir a sus propios conocimientos de idiomas o traductores que pueda tener en algún dispositivo móvil.

(Díaz-Castaño y Miró-Llinares 2021) en su estudio *Persones en situació de vulnerabilitat i accés a la justícia: una aproximació des de la tècnica del grup nominal*, para el cual se recurrió a la técnica del Grupo Nominal, una técnica grupal que combina estrategias cualitativas y cuantitativas, enmarcándose en los métodos mixtos de investigación, identificaron los costes para las relaciones sociales y barreras lingüísticas como uno de los problemas y necesidades que presentan las personas en situación de vulnerabilidad a la hora de acceder a la justicia.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Como último punto de este apartado referente al marco teórico abordaré dos teorías fundamentales que se pueden aplicar a la problemática que se plantea en este estudio.

A. Teoría de la policía orientada a la solución de problemas o Problem-Oriented Policing.

La teoría de la policía orientada a la solución de problemas o Problem-Oriented Policing. (POP por sus siglas en inglés) es un enfoque propuesto por Goldstein (1979) para el desarrollo de la labor policial que pretende tomar como punto de partida el análisis de situaciones concretas, de problemas concretos con el objetivo de diseñar estrategias específicas para cada uno de estos problemas concretos y que a través de ellas se evite el sistema penal.

Problem Oriented Policing o Policía Orientada a los Problemas (POP) es un modelo policial adaptado a las nuevas demandas sociales y que va más allá de una actuación reactiva a nivel policial, abogando por un estudio íntegro de cada problemática y una solución amplia. (Torres Moreno, 2018).

Según dicen (Vela Fernández & Cabrera Cabrera, 2016). En su estudio *La Policía Comunitaria Orientada a la Resolución de Problemas como vehículo para asegurar la Gobernanza Local de la Seguridad*. La gestión pública de la seguridad en el seno de sociedades complejas requiere de modelos policiales adaptados al nuevo escenario de diversidad y heterogeneidad creciente. Esta afirmación es totalmente aplicable al objeto del presente estudio, ya que, la cada vez más habitual actuación policial con vehículos de matrícula extranjera requiere de una urgente adaptación y capacitación de la policía local para abordar la infinita casuística que se debe atender, lo cual demanda un modelo policial con la formación necesaria y el acceso a herramientas y bases de datos del resto de países, no solo europeos si no a nivel global.

B. Enfoque de las actividades cotidianas.

El enfoque de las actividades cotidianas la propusieron Cohen y Felson (1979), en que justificaban el aumento de los robos en domicilios en los EE. UU. y en la Europa occidental después de la segunda Guerra Mundial, por el cambio en las actividades

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

rutinarias o cotidianas de los ciudadanos generaba espacios en que bienes de consumo que podían ser deseados por los delincuentes quedaran desprotegidos. El enfoque de las actividades cotidianas, se basa en la premisa que el hecho delictivo tiene lugar cuando coinciden en el tiempo y en el espacio tres elementos: un objetivo potencial o apropiado, un delincuente potencial y la ausencia de un vigilante o guardián capaz que impedir el delito. Por vigilante o guardián se entiende a cualquier persona que pueda impedir o, como mínimo, disuadir al delincuente de la comisión del delito, no necesariamente ha de ser un policía.

Aunque en los delitos contra las personas los autores actúan contra las víctimas, en los delitos contra el patrimonio, lo que pretenden los delincuentes es un beneficio económico apropiándose de algún objeto, y es en este sentido que se utiliza el concepto “objetivo”, para incluir tanto víctimas como objetos (de hecho, en algunos delitos incluso la víctima podría ejercer de guardián). Por otra parte, se habla del objetivo, ya que, en los delitos contra el patrimonio, lo que el autor pretende obtener es el objeto.

La literatura criminológica nos brinda algunos estudios realizados que ponen su foco en la teoría de Cohen y Felson, por ejemplo, el de (Summers,y Rossmo, 2015) en el que exponen como la teoría de las actividades rutinarias, a pesar de haber sido formulada originalmente para explicar tendencias y comportamientos a nivel agregado, también puede utilizarse para analizar comportamientos al nivel del individuo en investigaciones policiales. (Summers& Rossmo 2015). O el estudio de (Llinares 2013). *La victimización por cibercriminalidad social. Un estudio a partir de la teoría de las actividades cotidianas en el ciberespacio.*

El enfoque de las actividades cotidianas a la problemática del presente estudio, el policía local que actúa con un vehículo de matrícula extranjera sería el guardián capaz, uno de los tres elementos que han de coincidir en el tiempo y el espacio para que se produzca un delito. Esta identificación del policía local como guardián capaz, ya la estableció (Sarmiento Medina, 2015).

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Si bien en nuestro caso, podría tratarse de la comisión de un delito, como por ejemplo delitos contra seguridad vial o delito de falsedad documental, usurpación de identidad etc, también podría tratarse de una infracción administrativa, aun sin delito esta teoría es aplicable completamente. Como decía, el policía local representa al guardián capaz, aunque en el caso de actuaciones con vehículos de matrícula extranjera, en la mayoría de ocasiones lamentablemente sería más bien un “guardián incapaz” ya que, ya sea por desconocimiento del idioma, por falta de formación específica en la materia, por imposibilidad de hacer comprobaciones con bases de datos del resto de países o demás obstáculos y problemas a los que se enfrenta en este tipo de situaciones el policía local es por lo que me planteo la siguiente hipótesis: “La policía local tiene problemas para actuar con vehículos de matrícula extranjera”.



3. Metodología. La técnica del grupo nominal dentro de los métodos mixtos.

Para tratar de conocer los problemas que tiene la policía local a la hora de actuar con vehículos de matrícula extranjera y de qué manera se podrían solucionar o paliar dichos problemas se plantearon dos cuestiones:

- 1) ¿Ante que problemática te encuentras cuando intervienes con un vehículo con matrícula extranjera?
- 2) ¿Qué necesitarías para poder realizar una buena actuación cuando intervienes con vehículos extranjeros?

Para obtener respuestas a sendas cuestiones, se optó por la utilización de, una técnica que combina elementos tanto cuantitativos como cualitativos, son los conocidos como métodos mixtos. (Tashakkori & Creswell 2007).

De siempre se ha producido un recurrente debate acerca de qué paradigma metodológico es el más adecuado para acometer un proyecto de investigación en el ámbito de las ciencias sociales, esto es, el cuantitativo o cualitativo. Sea como fuere e involuntariamente el posicionamiento del investigador trata de establecer criterios de exclusión entre estos dos paradigmas sin considerar que cada uno de ellos planea sobre espacios de cobertura diferentes en el siempre complejo y poliédrico intento por abordar, aunque sea aproximativamente la realidad. (Olaz-Capitán y Ortiz-García, 2021)

Se eligió una técnica cualitativa ya que estas, proporcionan una visión más compleja y humanizada del fenómeno de interés que los métodos cuantitativos, ya que utilizan preguntas abiertas (Díaz-Castaño & Miró-Llinares, 2021). De entre las técnicas cualitativas, las técnicas grupales producen interacciones que añaden profundidad a la información obtenida y permiten que surjan significados compartidos, lo cual no es posible en entrevistas individuales. (Vander-Laenen, 2015). De ahí que se eligiera una técnica grupal como es el grupo nominal (TGN en adelante) que, como otras técnicas grupales, facilita información de calidad partiendo de preguntas abiertas, pero, con resultados mucho más nítidos y precisos. (Maruna, 2010).

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

La TGN ha demostrado ser un método de recopilación de datos productivo y eficiente con la que se obtiene información con una jerarquía de importancia percibida e identifica problemas del mundo real por lo que se recomienda como un método de recopilación de datos efectivo y confiable, especialmente cuando se realiza investigación con expertos o profesionales. (Harvey & Holmes 2012).

Para el presente estudio se llevaron a cabo tres sesiones de TGN con cinco participantes en cada una de las sesiones.

La estructura que se siguió en cada una de las tres sesiones fue la siguiente.

- 1- Fase de presentación, en la que se expuso a los participantes el motivo y objetivos de la realización de la TGN, así como el funcionamiento de la misma y de las dos preguntas acerca de las cuales se iba a desarrollar.
- 2- Fase de generación de ideas, en las que cada participante, de manera individual y silenciosa, escribió entre 5 y 10 respuestas cortas a una de las preguntas formuladas por el moderador.
- 3- Fase de exposición de ideas, en la que cada participante fue aportando una de sus ideas, que el moderador iba apuntando en la pizarra, de manera correlativa, una idea de cada participante, realizando las rondas que fueran necesarias. Las ideas que eran repetidas no se apuntaban de nuevo, pero sí se remarcaban. En esta fase no existe debate entre participantes ni interactúan entre ellos.
- 4- Fase de clarificación de ideas, en la que el grupo debatió cada una de las ideas anotadas en la pizarra de una en una, produciéndose la interacción y discusión grupal que es la esencia de la técnica.
- 5- Fase de votación, en la que cada participante, de nuevo de manera individual y por escrito, eligió las cinco ideas que le parecieron más importantes, otorgándoles puntuaciones en orden de importancia entre cinco y un punto.

En el caso del presente estudio como se plantearon dos preguntas, las fases 2 a 5 se realizaron completas con la primera pregunta, tras un descanso, se volvieron a realizar de nuevo con la segunda pregunta.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

El muestreo para los métodos cualitativos, incluida la TGN difiere del muestreo para los métodos cuantitativos. En el primer caso, las muestras son intencionales en lugar de aleatorias; con el objetivo de seleccionar casos que proporcionen datos ricos. Los participantes pueden ser expertos o profesionales en el área de interés, o cualquier grupo de personas que tienen experiencia o están afectadas o involucradas en el tema objeto de estudio. (Díaz-Castaño & Miró-Llinares, 2021). En este caso los participantes fueron policías en activo pertenecientes a la plantilla de la Policía Local de Elche, todos ellos y ellas prestan su servicio habitualmente en el turno segundo (turno de tarde) y en la semana par. La distribución de los participantes para la confección de cada uno de los tres grupos de TGN fue totalmente aleatoria y sin tener en cuenta factores como la edad, sexo, años de experiencia o barrio-pedanía en la que patrullan.

4. Resultados.

Las propuestas realizadas para cada una de las preguntas en cada uno de los tres grupos y las puntuaciones obtenidas por cada una de ellas, fueron recogidas y se calculó la puntuación total que obtuvieron, del máximo posible de 25 puntos, así como su representación porcentual.

Por otro lado, se indica el número y porcentaje de miembros del grupo que votaron cada una de las propuestas en la fase de votación, con independencia de la puntuación, para poder determinar si las puntuaciones son consecuencia de puntuaciones individuales altas o por acumulación de varias votaciones.

También se indicó si una misma propuesta fue aportada por más de uno de los participantes de cada grupo en la Fase de exposición de ideas y en su caso por cuantos participantes fue añadida, con el fin de detectar si alguno de los problemas es percibido de manera común por la mayoría de los participantes.

Para llevar a cabo un análisis combinado de los tres grupos, se realizó, en primer lugar, un listado de los problemas y soluciones propuestos entre los tres grupos, fusionando aquellos que eran coincidentes o se podían englobar en una misma idea común, realizando

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

finalmente, un listado definitivo de propuestas aportadas por la totalidad de los participantes sumando las votaciones y puntuaciones otorgadas por los mismos en cada uno de sus grupos, estableciendo un ranking global, del cual se extrajeron algunas conclusiones expuestas más adelante.

Pregunta 1 ¿Ante que problemática te encuentras cuando intervienes con un vehículo con matrícula extranjera?

Grupo 1

Durante la Fase de exposición de ideas, se obtuvieron un total de 19 propuestas distintas de problemas ante los que se encuentra el policía local a la hora de intervenir con un vehículo de matrícula extranjera. Tras la Fase de clarificación de ideas, estas ideas quedaron reducidas a 12 ya que algunas de ellas, aunque expresadas de manera, diferente, se englobaron en una misma idea común.

Antes de pasar a la Fase de votación ya fue quedando claro cuáles eran los problemas principales ya que la totalidad de los participantes anotaron en la Fase de generación de ideas “la falta de formación específica” y la “falta de acceso a bases de datos de otros países”, seguidas por “falta de homogeneidad en los documentos de los distintos países” que fue indicada por tres de los participantes. Sorprendentemente “el idioma” solo fue aportado como problema por dos participantes.

Tras las votaciones, los problemas que más puntuaciones recibieron fueron: la “falta de acceso a bases de datos oficiales de otros países” con un 26,6% del total de puntos, seguido de la “falta de formación específica” con un 21,3% de los puntos y “es muy difícil saber si los extranjeros tienen domicilio habitual en España o están de vacaciones o por trabajo” con un 18,6% de los puntos. Alejados de los tres primeros y con idéntico resultado “no existe unificación de formatos de documentos entre los distintos países”, “se permite la identificación por medios digitales como el móvil, dificultando el análisis de los documentos con garantías” y la “falta de medios técnicos para el cobro de multas

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

a personas extranjeras sin domicilio habitual en España” obtuvieron el 8% de los puntos cada uno de ellos. Por su parte “el idioma, en ocasiones es muy difícil entenderse con los extranjeros que no hablan inglés” solo obtuvo 2,6% de los puntos. Los tres primeros del ranking obtuvieron 5 votos cada uno, es decir el máximo posible, lo que indica que el 100% de los participantes de este grupo otorgaron puntos a estos tres problemas, lo cual indica que son problemas percibidos como muy importantes. Además, tanto la “falta de acceso a bases de datos oficiales de otros países” como la “falta de formación específica” fueron propuestas en la Fase de exposición de ideas 5 veces cada una, es decir por la totalidad de los participantes, lo cual redundo en la importancia que se les otorga a ambos problemas.

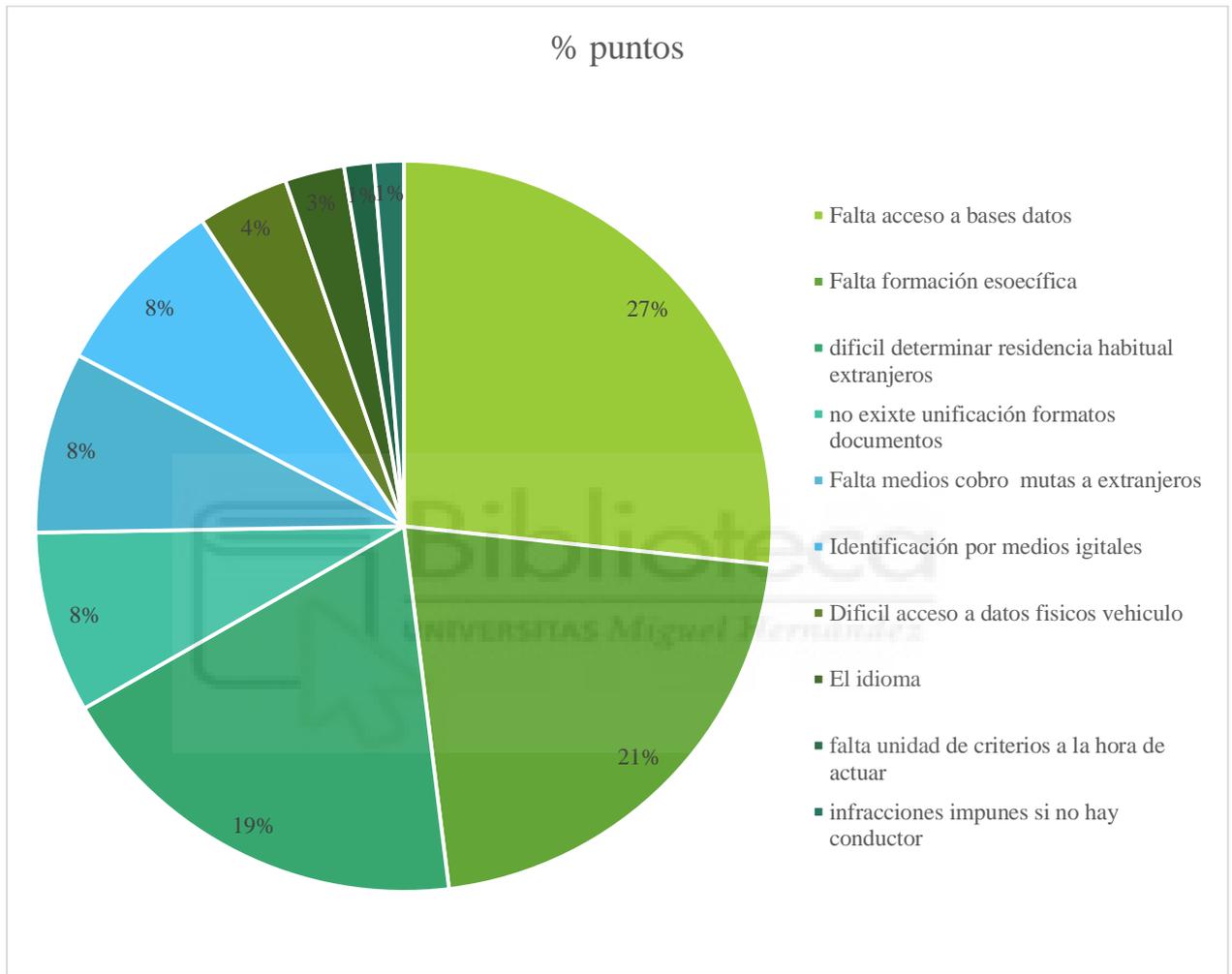
Tabla 1. Ranking de los problemas propuestos por el Grupo 1. Fuente: elaboración propia

| Problema | Nº veces propuesto | Puntos totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|--|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Falta de acceso a bases de datos oficiales de otros países | 5 | 20 | 26,6% | 5 | 100% |
| Falta de formación específica | 5 | 16 | 21,3% | 5 | 100% |
| Es muy difícil saber si los extranjeros tienen domicilio habitual en España o están de vacaciones o por trabajo. | 3 | 14 | 18,6% | 5 | 100% |
| No existe unificación de formatos de documentos entre los distintos países. | 3 | 6 | 8% | 2 | 40% |
| Falta de medios técnicos para el cobro de multas a personas extranjeras sin domicilio habitual en España. | 1 | 6 | 8% | 2 | 40% |
| Se permite la identificación por medios digitales como el móvil, dificultando el análisis de los documentos con garantías | 1 | 6 | 8% | 2 | 40% |
| Difícil acceso a determinados datos físicos del vehículo (número de motor, año de fabricación etc) | 1 | 3 | 4% | 1 | 20% |
| El idioma. En ocasiones es muy difícil entenderse con los extranjeros que no hablan inglés. | 2 | 2 | 2,6% | 1 | 20% |
| Existe una falta de unidad de criterios a la hora de intervenir y actuar dependiendo de la fuerza actuante o incluso de municipio, se actúa diferente ante el mismo hecho. | 2 | 1 | 1,3% | 1 | 20% |
| Muchas infracciones administrativas quedan impunes si no se localiza al conductor por falta de comunicación entre países. | 1 | 1 | 1,3% | 1 | 20% |
| Incluso teniendo acceso a bases de datos como Eucaris, algunos países no introducen toda la información por protección de datos. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

| | | | | | |
|--|---|---|----|---|----|
| No hay unidad de criterios a la hora de introducir datos en las bases (en unas se introduce bastidor, en otras, matrícula etc) | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
|--|---|---|----|---|----|

Gráfica 1 porcentaje de puntos de problemas en grupo 1. Fuente: elaboración propia



Grupo 2

Durante la Fase de exposición de ideas, se obtuvieron un total de 22 propuestas distintas de problemas ante los que se encuentra el policía local a la hora de intervenir con un vehículo de matrícula extranjera. Tras la Fase de clarificación de ideas, estas ideas quedaron reducidas a 12 ya que algunas de ellas, aunque expresadas de manera, diferente, se englobaron en una misma idea común. Por ejemplo, lo que finalmente quedó fijado

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

como “falta de formación específica” fue propuesto por 4 de los participantes del siguiente modo “tengo conocimientos dispersos, pero no son suficientes en muchos casos”, “desconozco la documentación que requiere cada vehículo en su país”, “a veces no se distinguió de que país es cada matrícula” “desconocimiento de todos los tipos de documentos existentes” y “falta de cursos relacionados con los vehículos extranjeros”

Antes de pasar a la Fase de votación de nuevo fue quedando claro cuáles eran los problemas principales que se iban a detectar en este grupo ya que la totalidad de los participantes anotaron en la Fase de generación de ideas “falta de acceso a bases de datos” y 4 de ellos destacaron de una manera u otra la “falta de formación específica”

De nuevo, el idioma, que en este grupo durante la fase de discusión quedó catalogado como “barreras idiomáticas”, término propuesto por uno de los participantes, solo fue aportado como problema por 2 de ellos.

Destaca en este grupo que la “falta de medios para poder detectar falsificaciones” fue propuesto únicamente por uno de los participantes, obteniendo sin embargo votos de 4 de los 5 participantes, siendo uno de los problemas que más puntuación alcanzó.

Tras las votaciones la “falta de acceso a bases de datos oficiales de otros países” obtuvo el 24% de los puntos, seguido por la “falta de formación específica” con el 21,3% de los puntos, la “falta de medios para poder detectar falsificaciones” con el 14,7% de los puntos, las “barreras idiomáticas” con el 13,3% de los puntos y la “gran diversidad de documentos de vehículos y sus conductores entre los distintos países” con el 12% de los puntos cerrando el top 5 de los problemas más puntuados.

En cuanto al número de votos, los dos primeros recibieron el 100% de votos posibles y los siguientes tres el 80% de votos posibles cada uno acaparando entre los cinco primeros problemas del ranking la práctica totalidad de los votos, lo cual indica que son problemas percibidos de manera global y no aislada dentro de los miembros de este grupo.

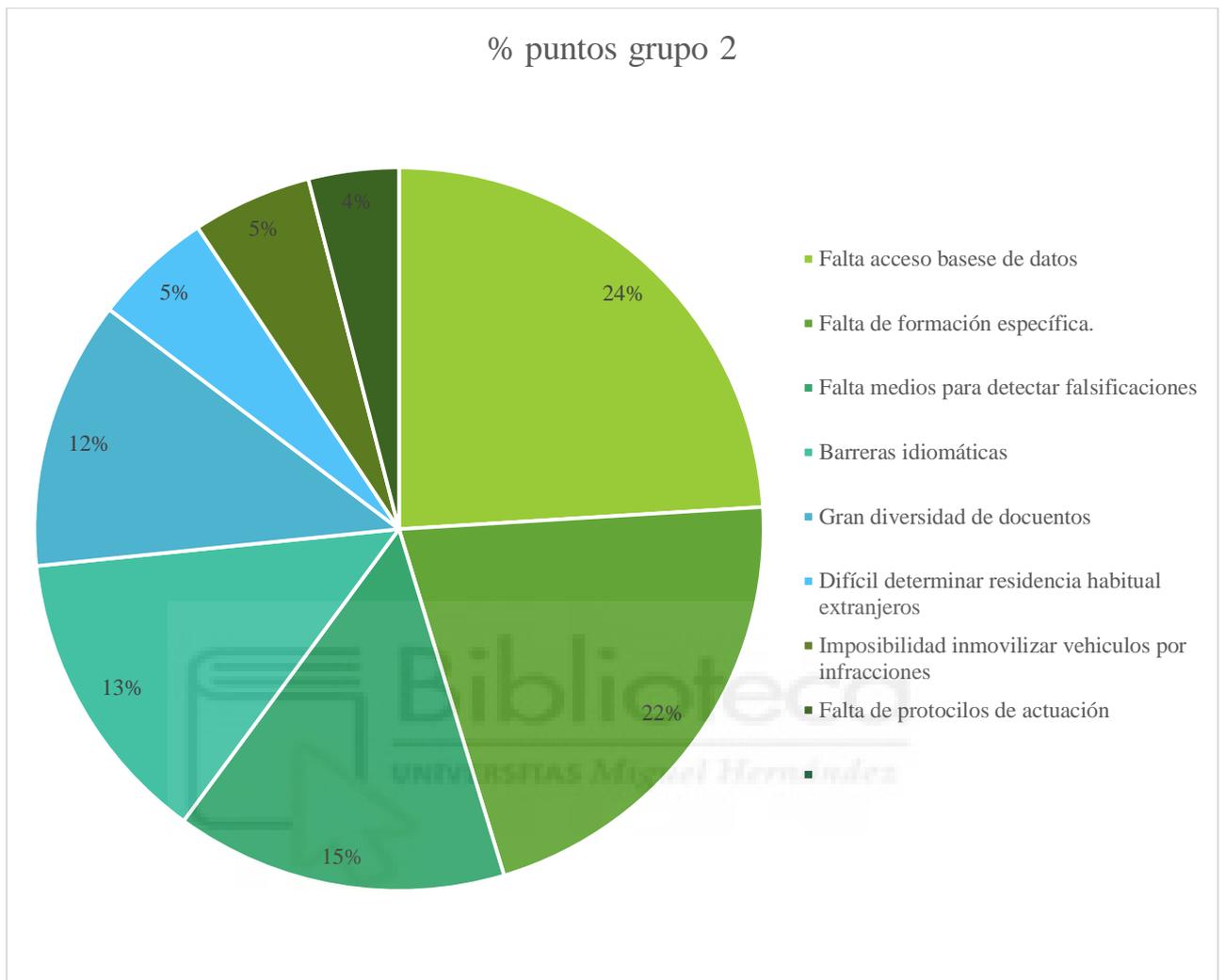
PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Tabla 2. Ranking de los problemas propuestos por el Grupo 2. Fuente: elaboración propia

| Problema | Nº veces propuesto | Puntos totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|--|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Falta de acceso a bases de datos oficiales de otros países | 5 | 18 | 24% | 5 | 100% |
| Falta de formación específica | 4 | 16 | 21,3% | 5 | 100% |
| Falta de medios para poder detectar falsificaciones. | 1 | 11 | 14,7% | 4 | 80% |
| Barreras idiomáticas | 2 | 10 | 13,3% | 4 | 80% |
| La gran diversidad de documentos de vehículos y sus conductores entre los distintos países. | 3 | 9 | 12% | 4 | 80% |
| Dificultad para determinar tiempo de estancia en España y por lo tanto si hay residencia habitual. | 2 | 4 | 5,3% | 1 | 20% |
| Imposibilidad de inmovilizar vehículos extranjeros por infracciones de aduanas e impuestos especiales. | 1 | 4 | 5,3% | 1 | 20% |
| Falta de protocolos o procedimientos de actuación. | 1 | 3 | 4% | 1 | 20% |
| Distintas maneras de actuar en función del cuerpo policial o territorio nacional. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| No es habitual intervenir con estos vehículos y no sé cómo sentará a mis jefes si me equivoco. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Falta de medios que faciliten el pago de multas a los extranjeros. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Falta de seguridad en uno mismo a la hora de intervenir con estos vehículos. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Gráfica 2 porcentaje de puntos de problemas en grupo 2. Fuente: elaboración propia



Grupo 3

En este tercer grupo, durante la Fase de exposición de ideas, únicamente se obtuvieron un total de 15 propuestas distintas de problemas ante los que se encuentra el policía local a la hora de intervenir con un vehículo de matrícula extranjera. Tras la Fase de clarificación de ideas, estas ideas quedaron reducidas a 9 ya que algunas de ellas, concretamente las relativas a la “falta de formación y conocimientos suficientes” y la “falta de acceso a base de datos”, fueron expresadas con algún matiz diferente, pero englobando una misma idea. En este caso se expuso la “la falta de acceso a bases de datos” no solo en términos de poder comprobar la situación administrativa del vehículo en

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

cuestión (seguro e I.T.V.) o si en conductor tienen o no carnet de conducir, si no que uno de los participantes lo aportó por la posibilidad de saber si un determinado vehículo extranjero pudiera estar sustraído, algo más común de lo que se piensa.

De nuevo como en los grupos anteriores estas dos ideas fueron aportadas por casi la totalidad de los participantes.

La propuesta que mayor puntuación obtuvo fue, con en los grupos anteriores, la “falta de acceso a bases de datos” con el 25,3% de los puntos, seguida de nuevo por la “falta de formación y conocimientos suficientes” con el 21,3% de los puntos, la “gran diversidad de formatos de matrícula y documentos existentes” con el 18,6% y la “falta de entendimiento por el idioma” y la “dificultad para determinar si los extranjeros tienen residencia habitual en España” con el 10,7% de los puntos posibles cada una.

Los tres primeros obtuvieron 5 votos cada uno, es decir el 100% del número de votos posible, lo que indica que la totalidad de los participantes perciben estos problemas y no se trata de algo aislado, la “falta de entendimiento por el idioma” recibió 3 votos lo que representa el 60% de los posibles y la “dificultad para determinar si los extranjeros tienen residencia habitual en España” obtuvo el 40% de votos.

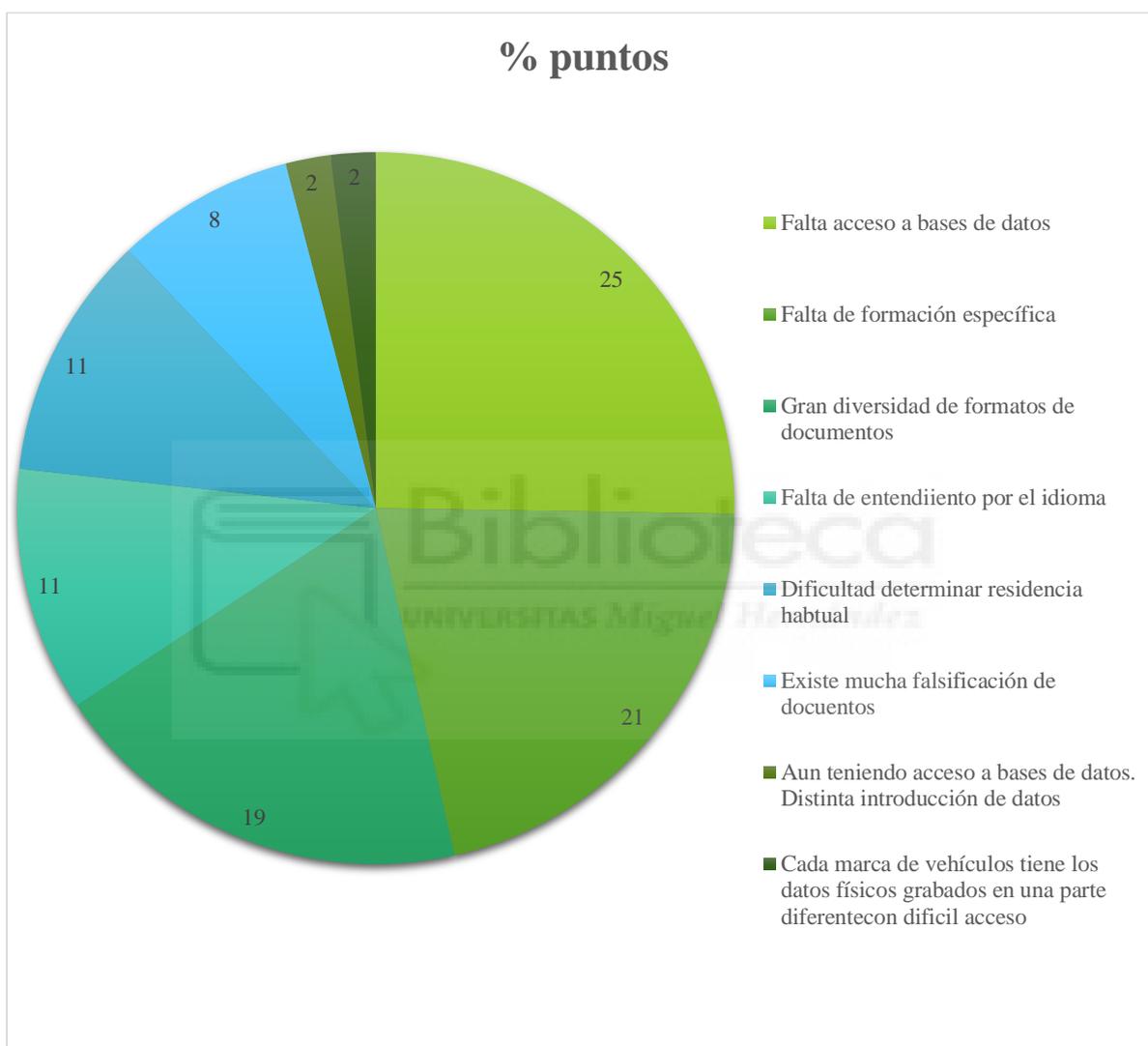
Tabla 3. Ranking de los problemas propuestos por el Grupo 3. Fuente: elaboración propia

| Problema | Nº veces propuesto | Puntos totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|---|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Falta de acceso a bases de datos. | 5 | 19 | 25,3% | 5 | 100% |
| Falta de formación y conocimientos suficientes. | 4 | 16 | 21,3% | 5 | 100% |
| Gran diversidad de formatos de matrícula. | 3 | 14 | 18,6% | 5 | 100% |
| Falta de entendimiento por el idioma. | 3 | 8 | 10,7% | 3 | 60% |
| Dificultad para determinar si los extranjeros tienen residencia habitual en España. | 2 | 8 | 10,7% | 2 | 40% |
| Existe mucha falsificación de documentos y matrículas y es difícil detectarlas. | 1 | 6 | 8% | 2 | 40% |
| Aun teniendo acceso a bases de datos, dependiendo del país se introducen de una manera o de otra los datos. | 1 | 2 | 2,7% | 2 | 40% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

| | | | | | |
|--|---|---|------|---|-----|
| Cada marca de vehículos tiene los datos físicos grabados en una parte diferente con difícil acceso casi siempre. | 1 | 2 | 2,7% | 1 | 20% |
| No podemos comprobar en el momento si un vehículo exportado ha pagado las tasas correspondientes. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |

Gráfica 3 porcentaje de puntos de problemas en grupo 3. Fuente: elaboración propia



PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Análisis conjunto de los datos obtenidos en los 3 grupos.

Entre los 3 grupos se obtuvieron un total de 33 propuestas de problemas ante los que se encuentra el policía local a la hora de intervenir con un vehículo de matrícula extranjera, 12 en el primer grupo, 12 en el segundo y 9 en el tercero de los grupos establecidos. Se produjo una gran coincidencia entre los 3 grupos a la hora de destacar algunos de los problemas, no redactados literalmente igual en los tres, pero con un mismo significado o siendo agrupados algunos de ellos en una misma idea, realizándose esta agrupación realizada bajo el criterio experto del investigador, quedando el listado final de idas compuesto por estas 16 propuestas. Estas fueron analizadas en términos totales contabilizando el total de los votos de los 5 participantes de cada uno de los 3 grupos, quedando repartidos los 75 votos y el total de 225 como se muestra en la siguiente tabla.

Con el sumatorio de las puntuaciones otorgadas por todos los participantes, el problema que más puntuación obtuvo fue “falta de acceso a bases de datos oficiales y unificadas de otros países” con un 25,3% del total de puntuación posible, seguido de la “falta de formación específica” con un 21,3% de la puntuación, en tercer lugar pero a gran distancia de puntuación, la “gran diversidad de matrículas y documentos de vehículos y sus conductores” con el 12,9% , en cuarto lugar la “dificultad para determinar la residencia habitual en España” con un 11,5% de la puntuación y cerrando el top 5 de los problemas propuestos se encuentra la “barrera idiomática” con el 8,9% de los votos.

En cuanto al número de votos, los dos primeros del ranking recibieron 100% de los posibles, el tercer problema de ranking recibió el 73,3% lo cual no hace más que confirmar nuevamente que se trata de los problemas más comunes ante los que se encuentra el policía local a la hora de intervenir con vehículos extranjeros. Los problemas cuarto y quinto del ranking obtuvieron ambos el 53% del número de votos posible, por lo que representan un problema para más de la mitad de los participantes en la TGN. El resto de problemas comparativamente se pueden considerar como menos importantes o que solo han resultado importantes para algunos pocos participantes en concreto, se trata por lo tanto de problemas más aislados, o como en el caso de la “falta de medios para poder

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

detectar falsificaciones” solo fue destacado en el grupo 2, obteniendo gran importancia en dicho grupo, pero poca en el ranking general, quedando a pesar de eso en sexto lugar.

Las 16 propuestas de problemas finales fueron clasificadas mediante criterio experto en 4 categorías, como muestra la tabla 5.

Tabla 4. Ranking de los problemas propuestos por el total de los participantes. Fuente: elaboración propia

| Problema | Nº veces propuesto | Puntos Totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|--|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Falta de acceso a bases de datos oficiales y unificados de otros países. | 15 | 57 | 25,3% | 15 | 100% |
| Falta de formación específica | 13 | 48 | 21,3% | 15 | 100% |
| La gran diversidad de matrículas y documentos de vehículos y sus conductores. | 9 | 29 | 12,9% | 11 | 73,3% |
| Dificultad para determinar la residencia habitual en España. | 7 | 26 | 11,5% | 8 | 53% |
| Barreras idiomáticas. | 7 | 20 | 8,9% | 8 | 53% |
| Falta de medios para poder detectar falsificaciones. | 1 | 11 | 4,9% | 4 | 26,6% |
| Falta de medios que faciliten el pago de multas a los extranjeros. | 2 | 6 | 2,6% | 2 | 13,3% |
| Se permite la identificación por medios digitales como el móvil, dificultando el análisis de los documentos con garantías. | 1 | 6 | 2,6% | 2 | 13,3% |
| Gran cantidad de documentos falsificados. | 1 | 6 | 2,6% | 2 | 13,3% |
| Difícil acceso a determinados datos físicos del vehículo (número de motor, año de fabricación etc). | 1 | 5 | 2,2% | 2 | 13,3% |
| Distintas maneras de actuar en función del cuerpo policial o territorio nacional. | 4 | 4 | 1,8% | 2 | 13,3% |
| Imposibilidad de inmovilizar vehículos extranjeros por infracciones de aduanas e impuestos especiales. | 1 | 4 | 1,8% | 1 | 4% |
| Aun teniendo acceso a algunas bases de datos, dependiendo del país se introducen de una manera o de otra los datos. | 1 | 2 | 0,8% | 2 | 13,3% |
| Muchas infracciones administrativas quedan impunes si no se localiza al conductor por falta de comunicación entre países. | 1 | 1 | 0,4% | 1 | 4% |
| No es habitual intervenir con estos vehículos y no sé sentará a mis jefes si me equivoco. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Falta de seguridad en uno mismo a la hora de intervenir con estos vehículos. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Tabla 5. Problemas clasificados por categorías. Fuente: elaboración propia

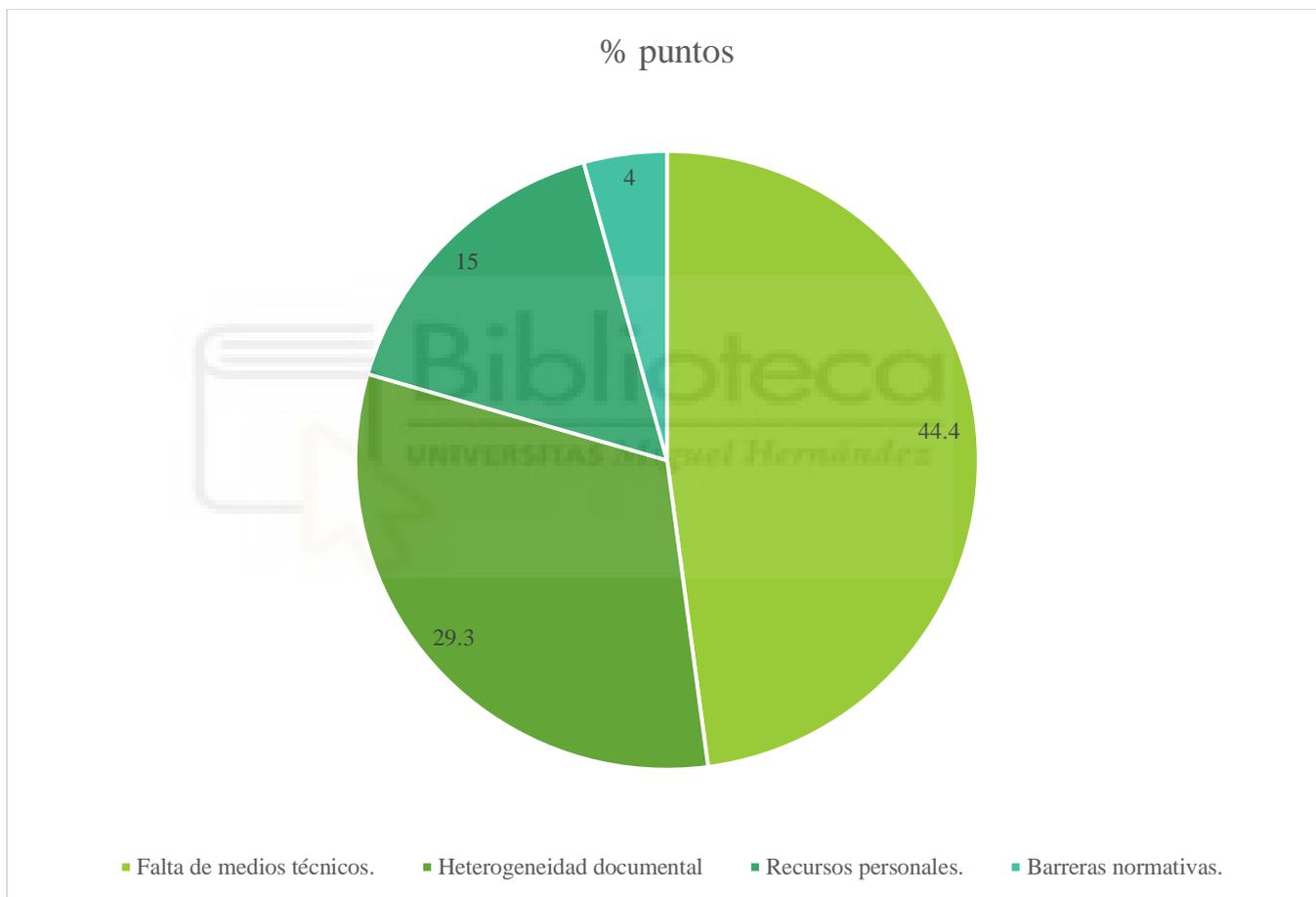
| Categoría | Problema |
|---------------------------|--|
| Falta de medios técnicos | Falta de acceso a bases de datos oficiales y unificados de otros países. |
| | Dificultad para determinar la residencia habitual en España. |
| | Falta de medios para poder detectar falsificaciones. |
| | Falta de medios que faciliten el pago de multas a los extranjeros. |
| Heterogeneidad documental | La gran diversidad de matrículas y documentos de vehículos y sus conductores. |
| | Barreras idiomáticas |
| | Difícil acceso a determinados datos físicos del vehículo (número de motor, año de fabricación etc) |
| | Aun teniendo acceso a algunas bases de datos, dependiendo del país se introducen de una manera o de otra los datos. |
| | Distintas maneras de actuar en función del cuerpo policial o territorio nacional. |
| | Gran cantidad de documentos falsificados. |
| Recursos personales | Falta de formación específica. |
| | No es habitual intervenir con estos vehículos y no sé sentará a mis jefes si me equivoco. |
| | Falta de seguridad en uno mismo a la hora de intervenir con estos vehículos. |
| Barreras normativas | Se permite la identificación por medios digitales como el móvil, dificultando el análisis de los documentos con garantías. |
| | Muchas infracciones administrativas quedan impunes si no se localiza al conductor por falta de comunicación entre países. |
| | Imposibilidad de inmovilizar vehículos extranjeros por infracciones de aduanas e impuestos especiales. |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Tabla 6. Ranking de categorías de problemas. Fuente: elaboración propia

| Categoría | Nº veces propuesto | Puntos Totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|---------------------------|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Falta de medios técnicos | 25 | 100 | 44,4% | 29 | 38,7% |
| Heterogeneidad documental | 23 | 66 | 29,3% | 27 | 36% |
| Recursos personales | 13 | 48 | 21,3% | 15 | 20% |
| Barreras normativas | 3 | 11 | 4,9% | 4 | 5,3% |

Gráfica 4 Porcentaje de puntos por categorías. Fuente: elaboración propia



PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Pregunta 2 ¿Qué necesitarías para poder realizar una buena actuación cuando intervienes con vehículos extranjeros?

Grupo 1

Durante la Fase de exposición de ideas, se obtuvieron un total de 16 propuestas distintas sobre que se necesitaría para poder realizar una buena actuación cuando se interviene con vehículos extranjeros. Tras la Fase de clarificación de ideas, estas ideas quedaron reducidas a 9 ya que algunas de ellas, aunque expresadas de manera, diferente, se englobaron en una misma idea común.

Como era de esperar, viendo los problemas propuestos anteriormente, la mayoría de propuestas fueron encaminadas hacia una buena formación proporcionada por la Jefatura de Policía y hacia la creación de una base de datos oficial en la que se puedan comprobar documentos de todos los países.

Tras las votaciones, las necesidades que más puntuaciones recibieron fueron: “La creación de bases de datos oficiales globales, unificadas y bien estructuradas y su acceso a todos los miembros de las F.F.C.C.S.S.” con el 30,7% de los puntos posibles, seguido por “una formación realmente profesional y continua, proporcionada por la jefatura” con el 22,7% de puntos, en tercer lugar “Medios que permitan comprobar si un extranjero tiene domicilio habitual en España. Una especie de padrón nacional de extranjeros con domicilio habitual” con el 13,3%, en cuarto y quinto lugar con idéntico resultado “unidad de criterios internacional a la hora de expedir documentos tanto de los vehículos como de los conductores. Un único formato o muy similares” y “que se nos dote por parte de la jefatura de medios técnicos para el cobro de denuncias en la calle (datáfono, por ejemplo)” con el 8% de número de votos posibles cada uno. Esas fueron las 5 propuestas con mayor número de puntos obtenidos.

En cuanto al número de votos, las dos primeras obtuvieron el 100% de votos posibles y la tercera el 80% lo cual deja claro que representa una demanda colectiva, la cuarta en el ranking obtuvo el 60% de votos posible, quedando todas las demás por debajo del 50%, por lo que para este grupo representan demandas más individualizadas o aisladas.

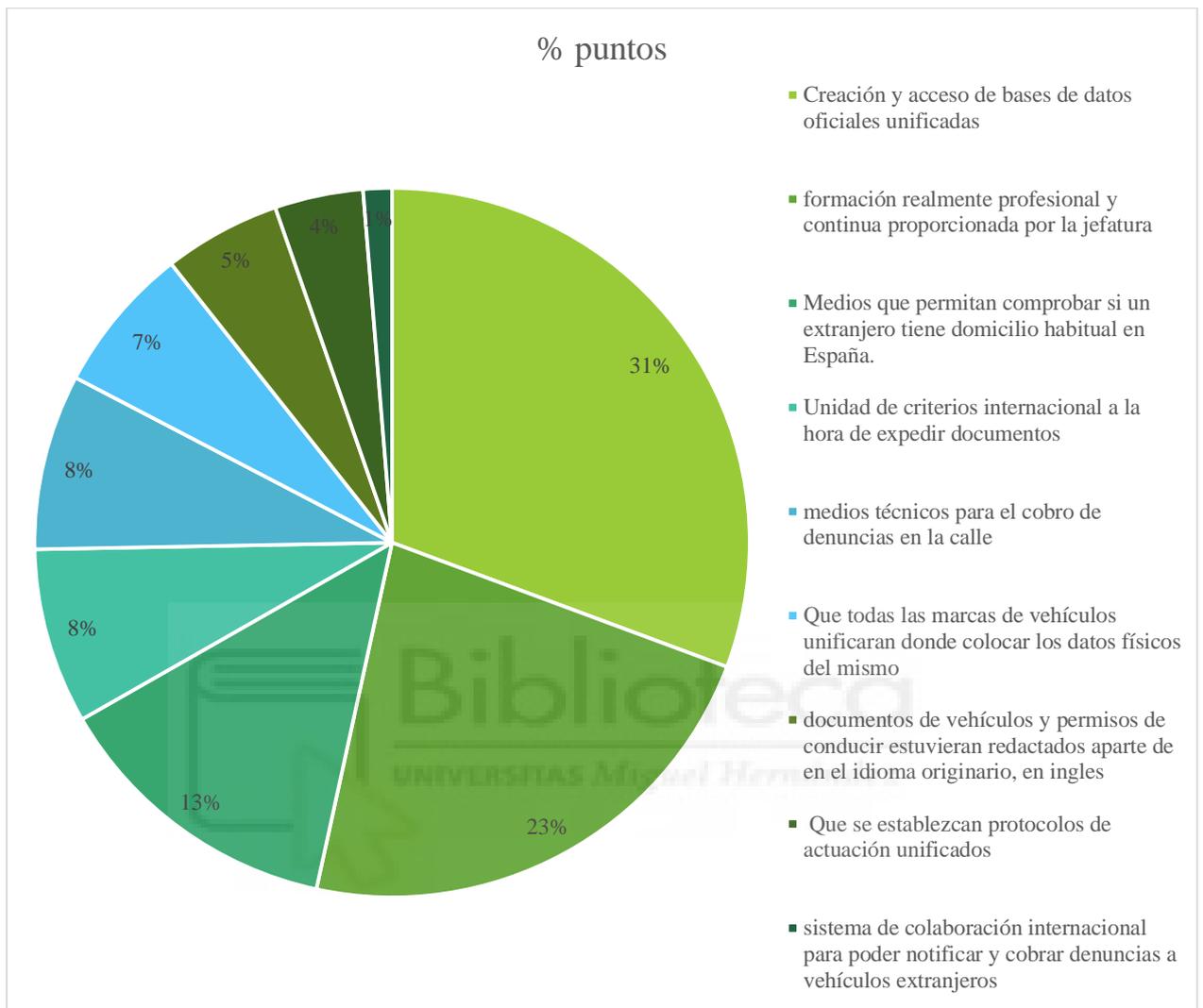
PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Tabla 7. Ranking de las soluciones propuestas por el Grupo 1. Fuente: elaboración propia

| Problema | Nº veces propuesto | Puntos totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|---|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| La creación de bases de datos oficiales globales, unificadas y bien estructuradas y su acceso a todos los miembros de las F.F.C.C.S.S. | 5 | 23 | 30,7% | 5 | 100% |
| Una formación realmente profesional y continua, proporcionada por la jefatura | 4 | 17 | 22,7% | 5 | 100% |
| Medios que permitan comprobar si un extranjero tiene domicilio habitual en España. Una especie de padrón nacional de extranjeros con domicilio habitual | 2 | 10 | 13,3% | 4 | 80% |
| Unidad de criterios internacional a la hora de expedir documentos tanto de los vehículos como de los conductores. Un único formato o muy similares | 3 | 6 | 8% | 3 | 60% |
| Que se nos dote por parte de la jefatura de medios técnicos para el cobro de denuncias en la calle (datáfono, por ejemplo) | 2 | 6 | 8% | 2 | 40% |
| Que todas las marcas de vehículos unificaran donde colocar los datos físicos del mismo (bastidor, etiquetas fabricante etc) | 1 | 5 | 6,7% | 2 | 40% |
| Que todos los documentos de vehículos y permisos de conducir estuvieran redactados aparte de en el idioma originario, en inglés que es el idioma más universal. | 2 | 4 | 5,3% | 2 | 40% |
| Que se establezcan unos protocolos de actuación unificados entre los distintos cuerpos de policía y territorios nacionales o al menos en nuestra propia jefatura. | 1 | 3 | 4% | 1 | 20% |
| Establecer un sistema de colaboración internacional para poder notificar y cobrar denuncias a vehículos extranjeros cuando no se ha podido identificar a conductor. | 1 | 1 | 1,3% | 1 | 20% |
| Unificar las medidas de seguridad de los documentos con el fin de que sea más fácil detectar falsificaciones. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Gráfica 5 porcentaje de puntos de soluciones en grupo 1. Fuente: elaboración propia



Grupo 2

Durante la Fase de exposición de ideas, se obtuvieron un total de 14 propuestas distintas sobre que se necesitaría para poder realizar una buena actuación cuando se interviene con vehículos extranjeros. Tras la Fase de clarificación de ideas, estas ideas quedaron reducidas a 10 ya que algunas de ellas representaban una idea común.

De nuevo, la mayoría de propuestas fueron encaminadas hacia una buena formación proporcionada por la Jefatura de Policía y hacia la creación de una base de datos oficial y accesible para todos los agentes, en la que se puedan comprobar documentos de todos los países.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

En este grupo las 3 primeras obtuvieron unos resultados más parejos y muy destacadas del resto, siendo la mejor puntuada “Tener acceso a todas las bases de datos nacionales y extranjeras” con el 26,7% de los puntos posibles, seguida de “formación más práctica enfocada a la realidad actual y fácil acceso a dicha formación” con el 21,3% de puntos y “ser dotado de los medios técnicos necesarios para la detección de falsificación de documentos” con el 21,3%. En cuarto y lugar pero a gran distancia de las anteriores, “que todos los documentos de cualquier país vengan traducidos al inglés que es el idioma más común y universal” con el 10% de puntos, en quinto y sexto lugar respectivamente, con idéntico resultado, “Que se unifiquen y homogeneicen los documentos, matrículas y permisos tanto de vehículos como de conductores de los distintos países” y “poder comprobar por algún método, en el momento, si un extranjero tiene residencia habitual en España” con el 6,7% de los puntos posibles.

De nuevo las dos primeras propuestas obtuvieron el 100% de los votos posibles, y la tercera el 80% lo cual indica que las altas puntuaciones son consecuencia de que representan una necesidad común para este grupo y no consecuencia de solo un par de votos altos. Las propuestas cuarta, quinta y sexta de este ranking obtuvieron el 60% de votos, quedando todas las demás por debajo del 50%, quedando tres de ellas con 0 votos.

Cabe destacar que, en la Fase de exposición de ideas de la primera pregunta, la “falta de medios para poder detectar falsificaciones” solo fue propuesta por uno de los participantes, sin embargo, con la segunda de las preguntas, “ser dotado de los medios técnicos necesarios para la detección de falsificación de documentos” fue propuesta por 4 de los 5 participantes.

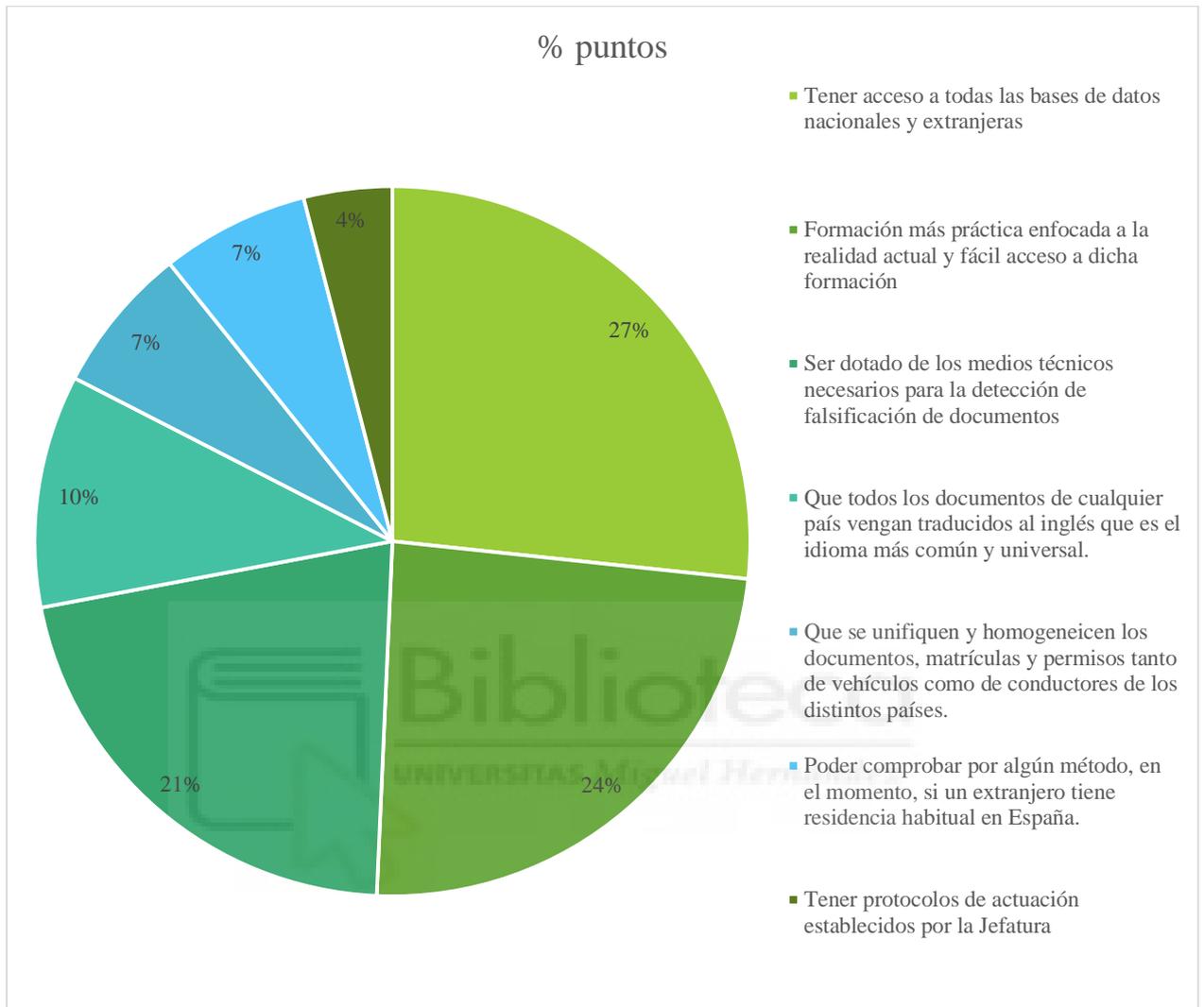
PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Tabla 8. Ranking de las soluciones propuestas por el Grupo 2. Fuente: elaboración propia

| Solución | Nº veces propuesto | Puntos totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|---|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Tener acceso a todas las bases de datos nacionales y extranjeras | 5 | 20 | 26,7% | 5 | 100% |
| Formación más práctica enfocada a la realidad actual y fácil acceso a dicha formación | 4 | 18 | 24% | 5 | 100% |
| Ser dotado de los medios técnicos necesarios para la detección de falsificación de documentos | 4 | 16 | 21,3% | 4 | 80% |
| Que todos los documentos de cualquier país vengan traducidos al inglés que es el idioma más común y universal. | 2 | 8 | 10,6% | 3 | 60% |
| Que se unifiquen y homogeneicen los documentos, matrículas y permisos tanto de vehículos como de conductores de los distintos países. | 2 | 5 | 6,7% | 3 | 60% |
| Poder comprobar por algún método, en el momento, si un extranjero tiene residencia habitual en España. | 2 | 5 | 6,7% | 3 | 60% |
| Tener protocolos de actuación establecidos por la Jefatura | 3 | 3 | 4% | 2 | 40% |
| Sentir que tengo el respaldo de mis mandos en las actuaciones. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Que se establezca legalmente la inmovilización de vehículos por impago de impuestos especiales y aduanas | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Tener acceso a más información acerca de formatos y medidas de seguridad de permisos y matrículas extranjeras | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Gráfica 6 porcentaje de puntos de soluciones en grupo 2. Fuente: elaboración propia



Grupo 3

Durante la Fase de exposición de ideas, se obtuvieron un total de 12 propuestas distintas sobre que se necesitaría para poder realizar una buena actuación cuando se interviene con vehículos extranjeros. Tras la Fase de clarificación de ideas, estas ideas quedaron reducidas a 8 ya que algunas de ellas representaban una idea común.

Después del recuento de votos el top 5 del ranking de puntos quedó de la siguiente manera: en primer lugar “que existieran más páginas oficiales del resto de países, abiertas

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

y con acceso a los policías” con el 29,3% de los puntos posibles, en segundo lugar “que la Jefatura imparta o facilite la participación en cursos de formación específica” con 24% de puntos, seguido de “que se establecieran internacionalmente la aplicación de documentos universales, tanto de vehículos como de conductores” con el 18,7% en cuarto lugar “que todos los documentos de vehículos y conductores extranjeros sean traducidos, al menos en inglés” con el 12% de los puntos y en quinto lugar “tener datos o forma de comprobar cuánto tiempo lleva un extranjero en España” con el 10%, el resto de propuestas quedaron con una puntuación por debajo del 3%.

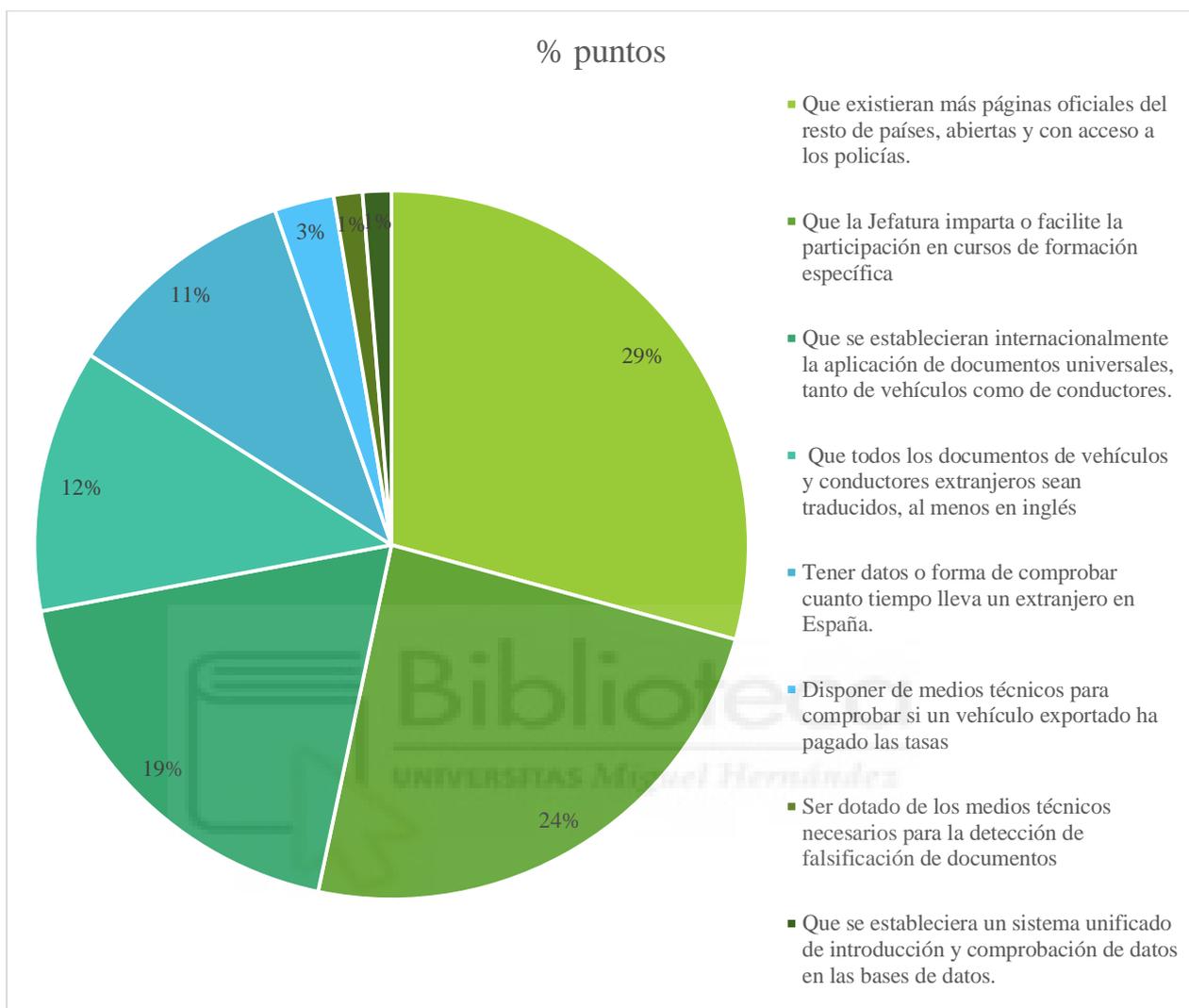
En cuanto al número de votos recibidos, las tres primeras propuestas obtuvieron 100% de votos posibles el cuarto obtuvo el 80% de número de votos posibles y el quinto el 60%. El resto de propuestas obtuvieron un único voto cada una.

Tabla 9. Ranking de las soluciones propuestas por el Grupo 3. Fuente: elaboración propia

| Solución | Nº veces propuesto | Puntos totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|---|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Que existieran más páginas oficiales del resto de países, abiertas y con acceso a los policías | 5 | 22 | 29,3% | 5 | 100% |
| Que la Jefatura imparta o facilite la participación en cursos de formación específica | 4 | 18 | 24% | 5 | 100% |
| Que se establecieran internacionalmente la aplicación de documentos universales, tanto de vehículos como de conductores | 3 | 14 | 18,7% | 5 | 100% |
| Que todos los documentos de vehículos y conductores extranjeros sean traducidos, al menos en inglés | 3 | 9 | 12% | 4 | 80% |
| Tener datos o forma de comprobar cuánto tiempo lleva un extranjero en España | 3 | 8 | 10,7% | 3 | 60% |
| Disponer de medios técnicos para comprobar si un vehículo exportado ha pagado las tasas | 1 | 2 | 2,7% | 1 | 20% |
| Ser dotado de los medios técnicos necesarios para la detección de falsificación de documentos | 1 | 1 | 1,3% | 1 | 20% |
| Que se estableciera un sistema unificado de introducción y comprobación de datos en las bases de datos | 1 | 1 | 1,3% | 1 | 20% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Grafica 7 porcentaje de puntos de soluciones en grupo 3. Fuente: elaboración propia



Análisis conjunto de los datos obtenidos en los 3 grupos.

Entre los 3 grupos se obtuvieron un total de 27 propuestas de soluciones que necesitaría el policía local para poder realizar una buena actuación cuando interviene con vehículos extranjeros, 9 en el primer grupo, 10 en el segundo y 8 en el tercero de los grupos establecidos. Se produjo una gran coincidencia entre los 3 grupos a la hora de destacar algunas necesidades, bien expuestas con un mismo significado o siendo agrupadas algunas de ellas en una misma idea, siendo en estos casos la agrupación y su redacción final establecida bajo criterio experto, unificando o completando alguna de las definiciones con las de otro grupo, quedando el listado final de ideas compuesto por estas 14 propuestas.

Estas fueron analizadas en términos totales contabilizando el total de los votos de los 5 participantes de cada uno de los 3 grupos, quedando repartidos los 75 votos y el total de 225 como se muestra en la tabla 10.

Con el sumatorio de las puntuaciones otorgadas por todos los participantes, la solución o necesidad que más puntuación obtuvo fue “la creación de bases de datos oficiales globales, unificadas y bien estructuradas y su acceso a todos los miembros de las F.F.C.C.S.S.” con un 28,9% del total de puntuación posible, seguido de “que la Jefatura imparta o facilite la participación en cursos de formación profesional específica, práctica y continuada” con un 23,5% de la puntuación, en tercer lugar pero a gran distancia de puntuación, “que se establecieran internacionalmente la utilización de matrículas y documentos universales, homogenizados tanto de vehículos como de conductores. Existiendo un único formato o similares.” con el 11,1%, en cuarto lugar “medios que permitan comprobar si un extranjero tiene domicilio habitual en España. Una especie de padrón nacional de extranjeros con domicilio habitual” con un 10,2% de la puntuación y cerrando la lista de las 5 soluciones-necesidades más importantes propuestas se encuentra “que todos los documentos de vehículos y conductores sean expedidos, al menos en inglés a parte del idioma originario” con el 9,3% de los votos.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

En cuanto al número de votos, los dos primeros del ranking recibieron 100% de los posibles, el tercer problema de ranking recibió el 73,3% lo cual no hace más que confirmar que se trata de las necesidades más demandadas para poder realizar una buena actuación cuando se interviene con vehículos extranjeros. Los problemas cuarto y quinto del ranking obtuvieron el 66,7% y 60% del número de votos posible respectivamente, por lo que representan una necesidad para más de la mitad de los participantes en la TGN. El resto de necesidades comparativamente se pueden considerar como menos importantes ya que no alcanzaron el 5% de la puntuación y no pasaron del 20% de del número de votos posible, a excepción de “ser dotado de los medios técnicos necesarios para la detección de falsificación de documentos” que alcanzó el 7,6% de la puntuación y el 33,3% del número de votos, pero obteniéndolos casi en su totalidad en un único grupo por lo que no se ha considerado como una necesidad de común importancia por la totalidad de los participantes.

Las 14 propuestas de problemas finales fueron clasificadas mediante criterio experto en 4 categorías, como muestra la tabla 11.

Tabla 10. Ranking de las soluciones propuestas por el total de los participantes. Fuente: elaboración propia

| Problema | Nº veces propuesto | Puntos Totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|---|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| La creación de bases de datos oficiales globales, unificadas y bien estructuradas y su acceso a todos los miembros de las F.F.C.C.S.S. | 15 | 65 | 28,9% | 15 | 100% |
| Que la Jefatura imparta o facilite la participación en cursos de formación profesional específica, práctica y continuada | 12 | 53 | 23,5% | 15 | 100% |
| Que se establecieran internacionalmente la utilización de matrículas y documentos universales, homogenizados tanto de vehículos como de conductores. Existiendo un único formato o similares. | 8 | 25 | 11,1% | 11 | 73,3% |
| Medios que permitan comprobar si un extranjero tiene domicilio habitual en España. Una especie de padrón nacional de extranjeros con domicilio habitual. | 7 | 23 | 10,2% | 10 | 66,7% |
| Que todos los documentos de vehículos y conductores sean expedidos, al menos en inglés a parte del idioma originario. | 5 | 21 | 9,3% | 9 | 60% |

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

| | | | | | |
|---|---|----|------|---|-------|
| Ser dotado de los medios técnicos necesarios para la detección de falsificación de documentos. | 2 | 17 | 7,6% | 5 | 33,3% |
| Que la Jefatura realice y establezca protocolos de actuación unificados con el resto de cuerpos policiales y territorio nacional. | 4 | 6 | 2,7% | 3 | 20% |
| Que se nos dote por parte de la jefatura de medios técnicos para el cobro de denuncias en la calle (datáfono, por ejemplo) | 2 | 6 | 2,7% | 2 | 13,3% |
| Que todas las marcas de vehículos unificaran donde colocar los datos físicos del mismo (bastidor, etiquetas fabricante etc) | 1 | 5 | 2,2% | 2 | 13,3% |
| Disponer de medios técnicos para comprobar si un vehículo exportado ha pagado las tasas | 1 | 2 | 0,9% | 1 | 6,7 |
| Que se estableciera un sistema unificado de introducción y comprobación de datos en las bases de datos. | 1 | 1 | 0,4% | 1 | 6,7% |
| Establecer un sistema de colaboración internacional para poder notificar y cobrar denuncias a vehículos extranjeros cuando no se ha podido identificar a conductor. | 1 | 1 | 0,4% | 1 | 6,7% |
| Que mis mandos superiores transmitan seguridad y tranquilidad ante un posible error en este tipo de actuaciones. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |
| Que se establezca legalmente la inmovilización de vehículos por impago de impuestos especiales y aduanas. | 1 | 0 | 0% | 0 | 0% |

Tabla 11. Necesidades clasificadas por categorías. Fuente: elaboración propia

| | |
|--------------------------------------|---|
| Medios técnicos | La creación de bases de datos oficiales globales, unificadas y bien estructuradas y su acceso a todos los miembros de las F.F.C.C.S.S. |
| | Medios que permitan comprobar si un extranjero tiene domicilio habitual en España. Una especie de padrón nacional de extranjeros con domicilio habitual |
| | Falta de medios para poder detectar falsificaciones. |
| | Falta de medios que faciliten el pago de multas a los extranjeros. |
| | Disponer de medios técnicos para comprobar si un vehículo exportado ha pagado las tasas |
| Unificación documental Internacional | Que se establecieran internacionalmente la utilización de matrículas y documentos universales, homogenizados tanto de vehículos como de conductores. Existiendo un único formato o similares. |
| | Que todos los documentos de vehículos y conductores sean expedidos, al menos en inglés a parte del idioma originario. |
| | Que todas las marcas de vehículos unificaran donde colocar los datos físicos del mismo (bastidor, etiquetas fabricante etc) |
| | Que se estableciera un sistema unificado de introducción y comprobación de datos en las bases de datos. |
| Formación | Que la Jefatura imparta o facilite la participación en cursos de formación profesional específica, práctica y continuada |
| | Que la Jefatura realice y establezca protocolos de actuación unificados con el resto de cuerpos policiales y territorio nacional. |

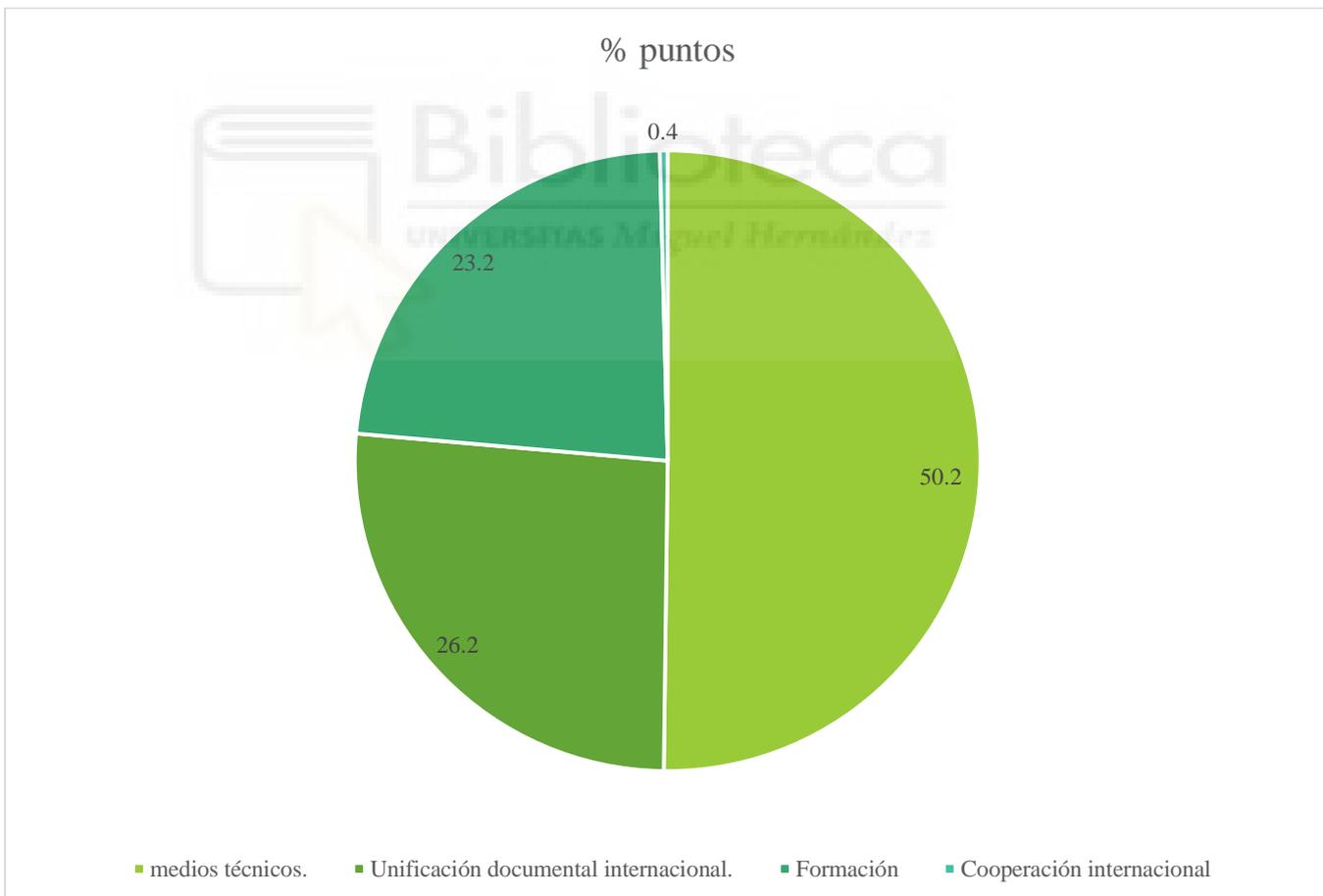
PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

| | |
|---------------------------|---|
| Cooperación internacional | Establecer un sistema de colaboración internacional para poder notificar y cobrar denuncias a vehículos extranjeros cuando no se ha podido identificar a conductor. |
|---------------------------|---|

Tabla12. Ranking de categorías de soluciones. Fuente: elaboración propia

| Categoría | Nº veces propuesto | Puntos Totales | Puntos en % | Votos | Votos % |
|--------------------------------------|--------------------|----------------|-------------|-------|---------|
| Medios técnicos. | 27 | 113 | 50,2% | 33 | 44% |
| Formación. | 16 | 59 | 26,2% | 18 | 24% |
| Unificación documental internacional | 15 | 52 | 23,2% | 23 | 30,7% |
| Cooperación internacional. | 1 | 1 | 0,4% | 1 | 1,3% |

Gráfica 8. Porcentaje de puntos por categorías. Fuente: elaboración propia



5. Discusión

La utilización de la TGN ha permitido identificar la falta de medios, principalmente técnicos, pero también humanos o en este caso de organización para que los agentes de policía local puedan realizar una buena actuación cuando intervienen con vehículos de matrícula extranjera y sus conductores.

El empleo de un método mixto y grupal como es la TGN ha demostrado ser un método idóneo para observar situaciones más complejas de detectar mediante el uso de otras técnicas, posibilitando detectar problemas y posibles soluciones. Además, el trato directo y personal genera una situación de confianza y de trabajo en equipo difícil de obtener con otras técnicas.

El principal de los problemas destacado por la totalidad de los participantes, la “falta de acceso a bases de datos oficiales y unificados de otros países”, se demanda que las bases de datos oficiales de cada país sean abiertas y consultables por el resto de países de manera directa e instantánea. Parece pues poco probable que tenga solución a corto plazo ya que no depende de la Jefatura de Policía Local, ni tan siquiera de Ministerio correspondiente, si no del consenso de multitud de países. Ciertamente es que, al menos en territorio de la Unión Europea, donde se han eliminado fronteras y hay libre circulación, se debería crear una base de datos oficiales única y conjunta que facilitaría enormemente la labor policial en estos casos.

El segundo de los problemas, también considerado por el 100% de los participantes, parece a priori mucho más fácil de solucionar, puesto que no requiere ni de la necesidad de grandes medios técnicos, ni del consenso con otras instituciones o países, es en todo caso totalmente solucionable por la propia Jefatura de la Policía Local de Elche, existe formación específica en actuación con vehículos de matrícula extranjera, según aseguran bastantes de los participantes, pero han de acceder a ella por sus medios, costeándose ellos el pago de los cursos y teniendo que realizarlos en su tiempo libre, de ahí la propuesta votada por la totalidad de los participantes “Que la Jefatura imparta o facilite la participación en cursos de formación profesional específica, práctica y continuada”.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

El tercero de los problemas en importancia “la gran diversidad de matrículas y documentos de vehículos y sus conductores” es de nuevo un problema cuya solución no puede alcanzar la Jefatura de Policía de los agentes participantes, si bien podría paliarlo con mucha formación, solucionarlo solo está en manos de los dirigentes de la Unión Europea, que igual que hicieron con la moneda, deberían establecer un modelo único de documentos (documentos de identidad, permisos de conducción, documentos del vehículo, matrícula, etc.) redactados, aparte de en el idioma originario, en inglés que es el idioma más universal, esto último es también una de las propuestas más votadas por los participantes “que todos los documentos de vehículos y conductores sean expedidos, al menos en inglés a parte del idioma originario” quedando en quinta posición en el ranking de soluciones.

En cuanto a la “dificultad para determinar la residencia habitual en España” especialmente desde la eliminación de fronteras y la libre circulación de ciudadanos miembros de Espacio Económico Europeo desde el 1 de enero de 1994, se convierte casi en una quimera para los agentes de policía local, poder determinar si un extranjero acaba de llegar a España, está de viaje, trabaja o tiene residencia habitual, en la mayoría de los casos, aun teniendo casas en España, dicen que no residen aquí y que pasan solo unas temporadas, sin exceder los 183 días anuales que suponen residencia habitual. Parece del todo improbable que se pueda establecer un control de entradas y salidas del país (con el fin de contabilizar los días de estancia) cuando precisamente se abogó por todo lo contrario, es decir por la libre circulación por todo el territorio de la Unión Europea.

La evolución y desarrollo tecnológico en ocasiones supone una limitación, en términos de seguridad, ya que como se plasma en el estudio, la posibilidad de identificarse por medios digitales, dificulta la detección de falsificaciones. Especialmente a raíz de lo acontecido con el COVID, es cada vez más habitual la identificación por estos métodos, al intentar evitarse en la medida lo posible el contacto físico.

Los resultados obtenidos en este estudio pueden ser empleados en investigaciones posteriores facilitando el diseño de cuestionarios, una vez conocidos los principales problemas y eventuales soluciones propuestas, aportando pues un conocimiento más

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

profundo del problema e identificando variables de interés mucho más difíciles de reconocer mediante el análisis de la literatura. En este caso podría extenderse el estudio al resto de territorio nacional, con la utilización de dichos cuestionarios, con el fin de ponderar si la problemática detectada es percibida por los miembros del resto de F.F.C.C.S.S. y en su caso, tratar de hacerla extensible al resto de países de la Unión Europea, ya que, si los datos muestran que es un problema global y desde el resto de cuerpos policiales de los distintos países, también se demanda el acceso a bases de datos oficiales, pueda ser el punto de partida para la creación de una base de datos común europea.

Los resultados obtenidos en el presente informe serán trasladados a la Jefatura de Policía de Elche con el fin de poner en su conocimiento la demanda de formación, a su vez el presente estudio puede ser utilizado para identificar sobre que asuntos específicos a de centrarse dicha formación.

6. Conclusiones.

El constante proceso de globalización trae consigo un consecuente aumento de la movilidad personal, especialmente desde la eliminación de fronteras y la libre circulación de ciudadanos miembros de Espacio Económico Europeo, propiciando un exponencial aumento de circulación de vehículos extranjeros por territorio español, la policía local, en constante evolución y en su obligación de adaptarse a los cambios no se encuentra aun totalmente capacitada para atender la infinita casuística que origina la circulación de vehículos extranjeros por territorio nacional. Este hecho fundamenta mi hipótesis: “La policía local tiene problemas para actuar con vehículos de matrícula extranjera”.

El empleo de la TGN realizada con 15 agentes de policía Local de Elche distribuidos en 3 grupos de 5 profesionales cada uno, nos muestra los principales problemas a los que se enfrenta el policía local cuando interviene con vehículos extranjeros y sus posibles soluciones, siendo estas agrupadas en categorías a criterio experto.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

La “falta de medios técnicos” es la categoría de problemas más importante con el 44,4% de los puntos posibles, es sin duda el principal problema destacado por la totalidad de los participantes seguido de la “heterogeneidad documental” con el 29,3% de puntos, cabe destacar que en esta categoría está incluida las barreras idiomáticas, ya que el problema en este caso, según lo aportado por los participantes durante la Fase de clarificación de ideas, más que la comunicación con los conductores, que habitualmente con los conocimientos medios de inglés se puede producir satisfactoriamente, es que los documentos tanto de conductor como de vehículos, vienen redactados únicamente en su idioma originario, existiendo tantos documentos diferentes como idiomas.

La tercera categoría en orden de importancia es “recursos personales” con el 21,3% de puntos posibles, siendo casi la totalidad de estos puntos obtenidos por la “falta de formación específica”. Como última categoría la “barreras normativas” obteniendo solo el 4,9% de los puntos posibles, por lo que se considera un problema aislado y percibido solo por un par de participantes.

En cuanto a las soluciones propuestas, también agrupadas en categorías a criterio experto, en primer lugar y en consonancia con los problemas, los “medios técnicos” con el 51,2% de los puntos posibles es lo más demandado por la totalidad de los participantes, seguida de “formación” con el 26,2% de puntos, en esta categoría, a parte de la demanda de cursos de formación facilitados por la Jefatura, se incluye también la propuesta “Que la Jefatura realice y establezca protocolos de actuación unificados con el resto de cuerpos policiales y territorio nacional.” que también puede encajar en la categoría “Unificación documental internacional” pero al tratarse de protocolos internos del propio cuerpo de Policía Local de Elche, a criterio experto se considera mejor su categorización dentro de “formación”. En tercer lugar, en orden de importancia, “Unificación documental internacional” con el 23,2% del posible de puntos a obtener. De nuevo las barreras idiomáticas se incluyen dentro de esta categoría ya que lo los profesionales solicitan en “que todos los documentos de vehículos y conductores sean expedidos, al menos en inglés a parte del idioma originario”

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

La heterogeneidad de los participantes permite obtener una visión amplia y de conjunto respecto a los problemas ante los que se enfrenta el policía local cuando actúa con vehículos de matrícula extranjera, sin embargo, como limitación, no se llega a profundizar en los problemas más concretos, por lo que sería de interés realizar nuevos estudios con más miembros de la plantilla de Policía Local de Elche ya que solo se ha realizado el presente estudio con 15 agentes de los más de 400 que conforman la plantilla y también hacerlo extensible, como punto de partida, al resto de F.F.C.C.S.S. del país para poder alcanzar una mayor visión de la problemática y por qué no, al resto de países, al menos de la Unión Europea, con la finalidad de detectar si los problemas aportados por este estudio son comunes en el resto del continente y propiciar así que los organismos correspondientes inicien el proceso para conseguir la creación de bases de datos europeas y la unificación de documentos.



PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Referencias

- Amelotti, N., & Fernández, L. (2017). El Convenio de Aplicación de Schengen.
- Bello Montes, C. (2012). Nuevos desafíos de los cuerpos policiales en un mundo globalizado. *Revista Criminalidad*, 54(2), 133-147.
- Díaz-Castaño, N., & Miró-Llinares, F. (2021). Persones en situació de vulnerabilitat i accés a la justícia: una aproximació des de la tècnica del grup nominal. *Drets. Revista Valenciana de Reformes Democràtiques*, (5), 49-72.
- dos Santos, M. A. (1993). Los espacios de la globalización. In *Anales de geografía de la Universidad Complutense* (Vol. 13, p. 69).
- Figuroa-Saavedra, M. (2009). Estrategias para superar las barreras idiomáticas entre el personal de salud-usuario de servicios de salud pública en España, Estados Unidos y México. *Comunicación y sociedad*, (12), 149-175.
- Garcés, C. V. (2004). Barreras lingüísticas en la comunicación intercultural. Datos y acciones. *Ofrim suplementos*, 11, 19-36.
- Harvey, N., & Holmes, C. A. (2012). Nominal group technique: an effective method for obtaining group consensus. *International journal of nursing practice*, 18(2), 188-194.
- López Pérez, M. D. L. M. (2016). La interpretación en la Dirección General de la Policía, sus peculiaridades, su organización y sus profesionales: " la policía traductora del futuro".
- Luna Durán, E. (2016). Policía Local. Actuación con vehículos de matrícula extranjera. *Sip-An. N° de Depósito Legal SE-1266-2016*
- Maruna, S. (2010). Mixed method research in criminology: Why not go both ways?. In *Handbook of quantitative criminology* (pp. 123-140). Springer, New York, NY.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Menéndez, Á. E. (2012). *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos*. Fundacion Mapfre.

Nieves, R. H., & Terán, A. M. (2011). Más allá del turismo: movilidad residencial europea y nuevos núcleos urbanos. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (56), 111-128.

O'Reilly, K. (2007): «Intra-European Migration and the Mobility-Enclosure Dialectic». *Sociology*, nº 41 (2), pp. 277-293.

Rayo, A. O. (2012). El Espacio Schengen y la reinstauración de los controles en las fronteras interiores de los Estados miembros de la Unión Europea. *Revista d'estudis autonòmics i federals*, (15), 44-84.

Sarmiento, J. E. M. (2015). Actividades cotidianas y seguridad vial. Una evaluación del «guardián capaz» en la prevención de la conducción influenciada por bebidas alcohólicas. In *Crimen, oportunidad y vida diaria: libro homenaje al profesor Dr. Marcus Felson* (pp. 383-414). Dykinson.

Summers, L., & Rossmo, K. (2015). Aplicaciones prácticas de la teoría de las actividades rutinarias a la investigación criminal. *Aplicaciones Prácticas de la Teoría de las Actividades Rutinarias a la Investigación Criminal*, 171-186.

Tashakkori, A., & Creswell, J. W. (2007). The new era of mixed methods. *Journal of mixed methods research*, 1(1), 3-7.

Torres Moreno, J.V. (2018). Policía Orientada a los Problemas (POP). *ReCrim* 2018, 97-131.

Vela Fernández, M., & Cabrera Cabrera, P. J. (2016). La Policía Comunitaria Orientada a la Resolución de Problemas como vehículo para asegurar la Gobernanza Local de la Seguridad.

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN ACTUACIONES CON VEHÍCULOS EXTRANJEROS

Vander Laenen, F. (2015). Not just another focus group: making the case for the nominal group technique in criminology. *Crime science*, 4(1), 1-12.



DOCUMENTO INFORMATIVO DEL ESTUDIO:

**PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN INTERVENCIONES CON
VEHÍCULOS EXTRANJEROS**

Presentación del estudio.

El presente estudio se enmarca dentro de Trabajo de Fin de Carrera, en adelante TFG, del Grado en Seguridad Pública y Privada de la Universidad Miguel Hernández de Elche, realizado por el alumno Rubén Bonus Pomares bajo la supervisión de su tutor en el TFG Ignacio Díaz Castaño, que tiene por nombre *“La problemática del policía local en intervenciones con vehículos extranjeros”*

Objetivo del estudio.

Mediante este estudio se pretende conocer si en la actualidad, los policías locales de Elche se encuentran capacitados para intervenir con vehículos de matrícula extranjera, o si por el contrario se encuentran ante un problema cuando tienen que abarcar este tipo de actuaciones y en este caso, tratar de obtener información sobre que necesitarían para poder solventar dicha problemática. Para la recogida de datos se empleará la técnica de “Grupo Nominal”

Funcionamiento del Grupo Nominal.

La dinámica de funcionamiento se divide en dos partes, una individual en la que cada participante anotará, en una plantilla facilitada, entre 5 y 8 ideas-respuestas en relación a la pregunta formulada y una parte grupal en la que cada participante irá exponiendo sus ideas, se anotarán todas ellas en una pizarra y se argumentará sobre ellas para finalmente puntuar, de manera individual y en otra plantilla facilitada, las 5 ideas que cada uno considere más importantes, otorgando 5 puntos a la que considere más relevante y 1 a la que menos, obteniendo un ranking tras la suma de las votaciones de todos los participantes.

Esta dinámica se repetirá de la misma manera con una nueva pregunta formulada.

La duración estimada del total de la sesión de Grupo Nominal es de 2 horas.

Índole de las preguntas.

Las preguntas principales realizadas durante la sesión de Grupo Nominal, así como cualquier opinión solicitada, abarcarán únicamente el plano profesional, concretamente el ámbito policial.

Número y lugar de realización de las sesiones de Grupo Nominal.

Se realizarán 3 sesiones, cada una de ellas con la participación de 5 policías locales de Elche, en días distintos, las mismas se realizarán en la sala de breafing de la Policía Local de Elche con la autorización otorgada por dicho cuerpo policial.

Voluntariedad, anonimato y renuncia.

La participación en estas sesiones es totalmente voluntaria y anónima, se entiende por anónima que no se facilitará ningún dato de los participantes en el estudio, ya que entre vosotros os conocéis al formar parte de la misma plantilla de trabajo, cualquier participante puede abandonar la sesión en cualquier momento sin previa autorización.

Datos recopilados.

Se podrán tomar notas escritas durante la sesión grupal. Dichas notas y las plantillas utilizadas por los participantes, serán analizadas de manera anonimizada, para su posterior análisis y representación gráfica, los resultados formarán parte del TFG nombrado en la presentación del estudio.

Aprobación ética.

La realización de este TFG ha sido autorizada por la Oficina de Investigación Responsable de la Universidad Miguel Hernández de Elche.

Consentimiento informado.

Si estás de acuerdo en participar en esta sesión de Grupo Nominal, se te solicitará que firmes un documento de consentimiento al inicio de la misma.

Anexo 2.

CONSENTIMIENTO DE PARTICIPACIÓN EN SESIÓN DE GRUPO NOMINAL
SOBRE:

PROBLEMÁTICA DEL POLICÍA LOCAL EN INTERVENCIONES CON
VEHÍCULOS EXTRANJEROS

| | SI/NO |
|--|-------|
| ¿Has sido informado de manera clara y entiendes que el presente estudio forma parte del TFG " <i>La problemática del policía local en intervenciones con vehículos extranjeros</i> " | |
| ¿Has sido informado y entiendes el objetivo del estudio y finalidad de esta sesión de grupo nominal? | |
| ¿Has sido informado de manera clara y comprensible del funcionamiento de esta sesión de grupo nominal? | |
| ¿Has sido informado de que únicamente se van a solicitar datos, opiniones o valoraciones de índole profesional, concretamente del ámbito policial? | |
| ¿Has sido informado de que la participación en esta sesión de grupo nominal es totalmente voluntaria y anónima? | |
| ¿Has sido informado de puedes abandonar la presente sesión voluntariamente en cualquier momento? | |
| ¿Has sido informado de que cualquier toma de datos durante la sesión, así como las plantillas escritas por los participantes, únicamente serán utilizadas de manera anonimizada para la realización del TFG? | |
| ¿Has sido informado de que la realización de este TFG ha sido autorizada por la Oficina de Investigación Responsable de la Universidad Miguel Hernández de Elche? | |
| ¿Accedes a participar de manera libre y voluntaria en esta sesión? | |

En Elche, Jefatura de Policía Local, a de junio de 2022

Firmado.

Anexo 3.

CUESTIONARIO PREVIO

| | |
|---|----------------------------|
| Edad | |
| Sexo (V/M) | |
| ¿Eres agente de la policía local de Elche? | |
| ¿Cuántos años llevas ejerciendo como policía local en este u otro municipio? | |
| ¿Formas o has formado parte de alguna unidad específica relacionada con tráfico y seguridad vial? | |
| ¿Has intervenido alguna vez con vehículos con matrícula extranjera? | Nunca |
| | Alguna vez |
| | Bastantes veces |
| | Muchas veces |
| | Prácticamente a diario |
| ¿En caso de haber intervenido con vehículos con matrícula extranjera, te has sentido seguro y capacitado? | En absoluto capacitado |
| | Poco capacitado |
| | Suficientemente capacitado |
| | Totalmente capacitado |

Anexo 4.

FASE DE PARTICIPACIÓN INDIVIDUAL

PLANTILLA DE IDEAS PROPIAS

PRIMERA PREGUNTA

¿Ante que problemática te encuentras cuando intervienes con un vehículo con matrícula extranjera?

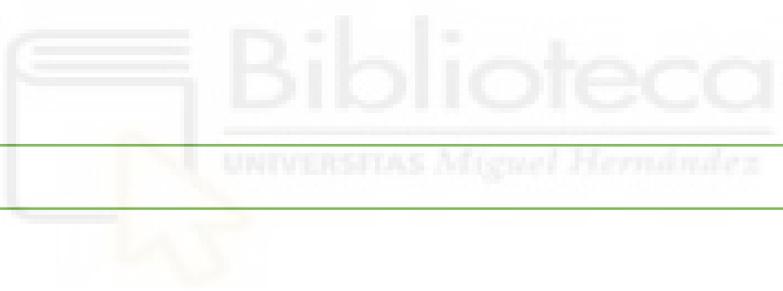
(Indica entre 5 y 8 problemas reales que has experimentado, de manera corta y concisa)



Anexo 5.

FASE DE PARTICIPACIÓN GRUPAL
PLANTILLA DE VOTACIÓN Y RANKING
PRIMERA PREGUNTA

De entre todas las ideas expuestas por el total de los participantes, selecciona las 5 que para ti son las más importantes, ordenándolas en la plantilla de más importante (5 puntos) a menos importante (1 punto)

| | |
|---|---|
| 5 | |
| 4 |  |
| 3 | |
| 2 | |
| 1 | |

Anexo 6.

FASE DE PARTICIPACIÓN INDIVIDUAL

PLANTILLA DE IDEAS PROPIAS

SEGUNDA PREGUNTA

¿Qué necesitarías para poder realizar una buena actuación cuando intervienes con vehículos extranjeros?

(Indica entre 5 y 8 problemas reales que has experimentado, de manera corta y concisa)



Anexo 7.

FASE DE PARTICIPACIÓN GRUPAL
PLANTILLA DE VOTACIÓN Y RANKING
SEGUNDA PREGUNTA

De entre todas las ideas expuestas por el total de los participantes, selecciona las 5 que para ti son las más importantes, ordenándolas en la plantilla de más importante (5 puntos) a menos importante (1 punto)

| | |
|---|--|
| 5 | |
| 4 | |
| 3 | |
| 2 | |
| 1 | |

