



UNIVERSITAS
Miguel Hernández

Grado en Seguridad Pública y Privada

TRABAJO DE FIN DE GRADO:

**La participación de las Fuerzas y
Cuerpos de Seguridad en los
sistemas de prevención de la
delincuencia vial en España.**



ALUMNOS:

- Ricardo Abraham Gutiérrez Rodríguez

Asignatura: Trabajo de Fin de Grado
Curso 2021/2022

RESUMEN:

A través de este trabajo se reflejó la gran prevalencia de la delincuencia vial en España, siendo la tipología delictiva con mayor número de condenas solo superada por los delitos contra el patrimonio, así como el escaso impacto de las medidas de expansión punitiva en su prevención, haciendo necesaria la implicación de los poderes públicos para reducir su incidencia. Con el fin de implicar en esta tarea a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, dependientes de las diferentes administraciones públicas, se determinaron las posibles estrategias de prevención por parte de los diferentes cuerpos policiales en los sistemas de prevención primaria, secundaria y terciaria, así como su adecuación a la actual legislación en materia de fuerzas y cuerpos de seguridad. Por último, se estudió la aplicación de estas estrategias dentro de los cuerpos policiales españoles y el grado de aceptación de sus miembros, determinándose una escasa utilización de aquellas a pesar de la buena aceptación por sus efectivos.

ABSTRACT:

In this work, the high prevalence of road crime in Spain was reflected, being the criminal typology with the highest number of convictions only surpassed by crimes against property, as well as the low impact of punitive expansion measures in its prevention, making the involvement of public authorities necessary to reduce its incidence. In order to involve the police forces, dependent on the different public administrations, in this task, possible prevention strategies were determined by the different police forces in the primary, secondary and tertiary prevention systems, as well as its adaptation to the current legislation on police forces. Finally, the application of these strategies within the Spanish police forces and the degree of acceptance of their members was studied, determining a scarce use of those despite the good acceptance by their members.

PALABRAS CLAVE:

Delincuencia vial, prevención, estrategia policial, modelos policiales.

KEYWORDS:

Road crime, prevention, policing, police force models.

CONTENIDO

.....	1
RESUMEN:	2
ABSTRACT:.....	2
PALABRAS CLAVE:.....	2
KEYWORDS:	2
INTRODUCCIÓN:.....	6
Datos estadísticos sobre la delincuencia vial en España	8
Objetivos del trabajo:	11
MARCO TEÓRICO:.....	14
Actuaciones policiales en la prevención primaria de la delincuencia vial.	15
Estrategias de prevención en el ámbito de la educación:.....	15
Estrategias de prevención con la comunidad:	16
Actuaciones policiales en la prevención secundaria de la delincuencia vial.	17
Actuaciones policiales en la prevención terciaria de la delincuencia vial.....	18
Hipótesis y preguntas objeto del presente trabajo:.....	19
METODOLOGÍA:	21
Cuestionario desarrollado para el estudio:.....	23
Relación entre los ítems del cuestionario y las variables estudiadas:	27
RESULTADOS Y ANÁLISIS:	28
Análisis de la muestra:.....	28
Resultados de la aplicación de las estrategias de prevención primaria de la delincuencia vial:	30
Resultados de la aceptación de las estrategias de prevención primaria de la delincuencia vial:	36
Resultados de la aplicación de las estrategias de prevención secundaria de la delincuencia vial:	37
Resultados de la aceptación de las estrategias de prevención secundaria de la delincuencia vial:	39
Resultados de la aplicación de las estrategias de prevención terciaria de la delincuencia vial:	40
Resultados de la aceptación de las estrategias de prevención terciaria de la delincuencia vial:	41
Opinión sobre la forma en que se deben elaborar las estrategias de prevención en las organizaciones policiales:	42
CONCLUSIONES:	44
ABREVIATURAS:.....	48

Bibliografía 49

INTRODUCCIÓN:

Los accidentes de tráfico suponen la muerte de aproximadamente 1.350.000 personas al año en todo el mundo, siendo la principal causa de muerte de la población de entre 5 y 29 años (Organización Mundial de la Salud, 2018). A modo de establecer un símil con un elemento tan perturbador para el orden social como son las armas de fuego, podemos afirmar que estas producen al año en todo el mundo la muerte de 1.400.000 personas al año¹ (Amnistía Internacional, 2016). Como podemos observar, los datos entre ambas causas de muerte son similares, sin embargo, no tenemos la misma visión cuando la muerte de una persona se produce por arma de fuego o por un accidente de tráfico, a diario podemos ver en los medios de comunicación como las muertes causadas por arma de fuego se convierten en noticia y en contadas ocasiones podemos ver que las muertes causadas por accidentes de tráfico tienen relevancia en los medios, ¿es quizás una señal de la normalización social de este tipo de situaciones o quizás no somos conscientes de que el uso de vehículos supone la utilización de un medio de transporte que potencialmente puede convertirse en un arma para quitar la vida a otra persona?

Si nos centramos en los últimos datos consolidados en España, en el año 2020, claramente marcado por las medidas para paliar la transmisión del virus SARS-CoV 2, en el que la movilidad se redujo considerablemente, hubo 95.932 personas afectadas por accidentes de tráfico, de entre las cuales 1.370 resultaron fallecidas y 6.681 heridas de gravedad. La media de la incidencia entre los años 2010 y 2020 supuso que 1.824 personas perdieran la vida anualmente en las carreteras españolas y 9679 personas resultaran heridas de gravedad (Dirección General de Tráfico, 2020), además a estas víctimas habría que añadir aquellas víctimas directas de carácter leve y también aquellas otras víctimas indirectas que sufren las consecuencias de los accidentes de tráfico ya sea por la pérdida de familiares o de su calidad de vida, o bien por las pérdidas económicas que generan los accidentes de tráfico.

¹ <https://www.amnesty.org/es/what-we-do/arms-control/gun-violence/>

Teniendo en cuenta las cifras señaladas anteriormente, podemos afirmar que la circulación de vehículos es una actividad criminógena que en un sentido estricto del delito tienen su cabida en la tipificación de conductas en el Capítulo IV, bajo el título "*De los delitos contra la Seguridad Vial*", del Título XVII de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, no obstante, a todas estas conductas habría que añadir otras tipificadas en otros títulos para cuya comisión pueden ser utilizados vehículos, como pueden ser los delitos de homicidio, lesiones o daños. A pesar de esta acotación estricta de los delitos que pueden ser causados con vehículos, el término delito puede ser observado desde una perspectiva mucho más amplia como la acuñada por el término *delinquency* en el mundo anglosajón y que abarca todas aquellas conductas que transgreden los usos sociales, normas y costumbres de una sociedad o lo que es lo mismo la conducta desviada. Esta conducta desviada será la que defina el objeto de estudio del presente trabajo puesto que, aunque muchas conductas realizadas llevadas a cabo con un vehículo a motor no son consideradas delito, ponen en entredicho la seguridad del tráfico y de los usuarios de las vías públicas, y claramente suponen conductas de riesgo para la seguridad pública y deben ser objeto de estudio de la investigación de la delincuencia vial.

La Declaración Universal de Derechos Humanos adoptada y proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución de 10 de diciembre de 1948 dispone en su artículo 3 que "*Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona*", así mismo, nuestra propia Constitución de 1978 establece en su artículo 15 que "*Todos tienen derecho a la vida y a la integridad física...*", precepto integrado dentro de los Derechos Fundamentales y de las Libertades Públicas directamente exigibles a los poderes públicos sin necesidad de desarrollo normativo, pero también en los principios rectores de la política social y económica del Título I de nuestra Carta Magna encontramos el artículo 43 que en su primer apartado "*reconoce el derecho a la salud*" y en su segundo apartado establece que "*Compete a los poderes públicos organizar y tutelar la salud pública a través de medidas preventivas y de las prestaciones y servicios necesarios*". Si consideramos que en el año 2016 la Organización Mundial de la Salud consideraba que los accidentes de tráfico son la octava causa de muerte en el mundo (Organización

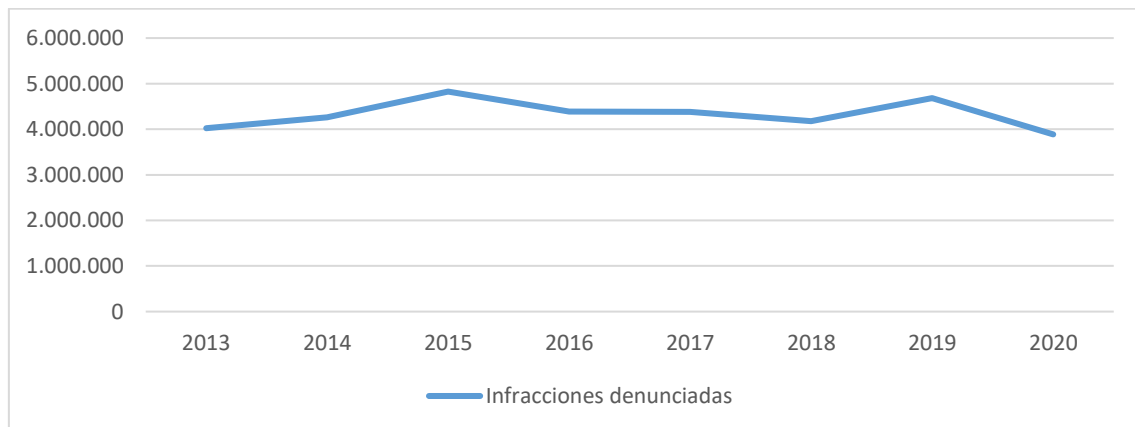
Mundial de la Salud, 2018), se puede hablar de ellos como un problema de salud pública y por tanto una obligación para los poderes públicos con el fin de salvaguardar sus derechos constitucionales e incluso universales.

Para poder mitigar los efectos perjudiciales del uso de vehículos a motor se hace completamente necesario investigar sus causas pues ello nos dará la llave para poder establecer políticas públicas que los prevengan. A este respecto es especialmente importante señalar que la mayoría de los estudios indican que el factor humano es responsable de entre el 70 y el 90% de los accidentes de tráfico (Dirección General de Tráfico, 2020) y por ello, al ser la principal causa de los accidentes de tráfico, los poderes públicos deben tenerla como objetivo principal para evitar sus consecuencias.

Datos estadísticos sobre la delincuencia vial en España

El factor humano en los accidentes de tráfico se encuentra en el objetivo del control social formal del delito mediante la aplicación de procedimientos sancionadores administrativos y penales, por ello para acercarnos un poco más al problema y delimitar el ámbito del objeto de estudio del presente trabajo se va a hacer referencia a los datos estadísticos sobre la delincuencia vial en España con datos, tanto de infracciones administrativas como de ilícitos penales.

Gráfico 1. Gráfico sobre infracciones en materia de tráfico denunciadas en España



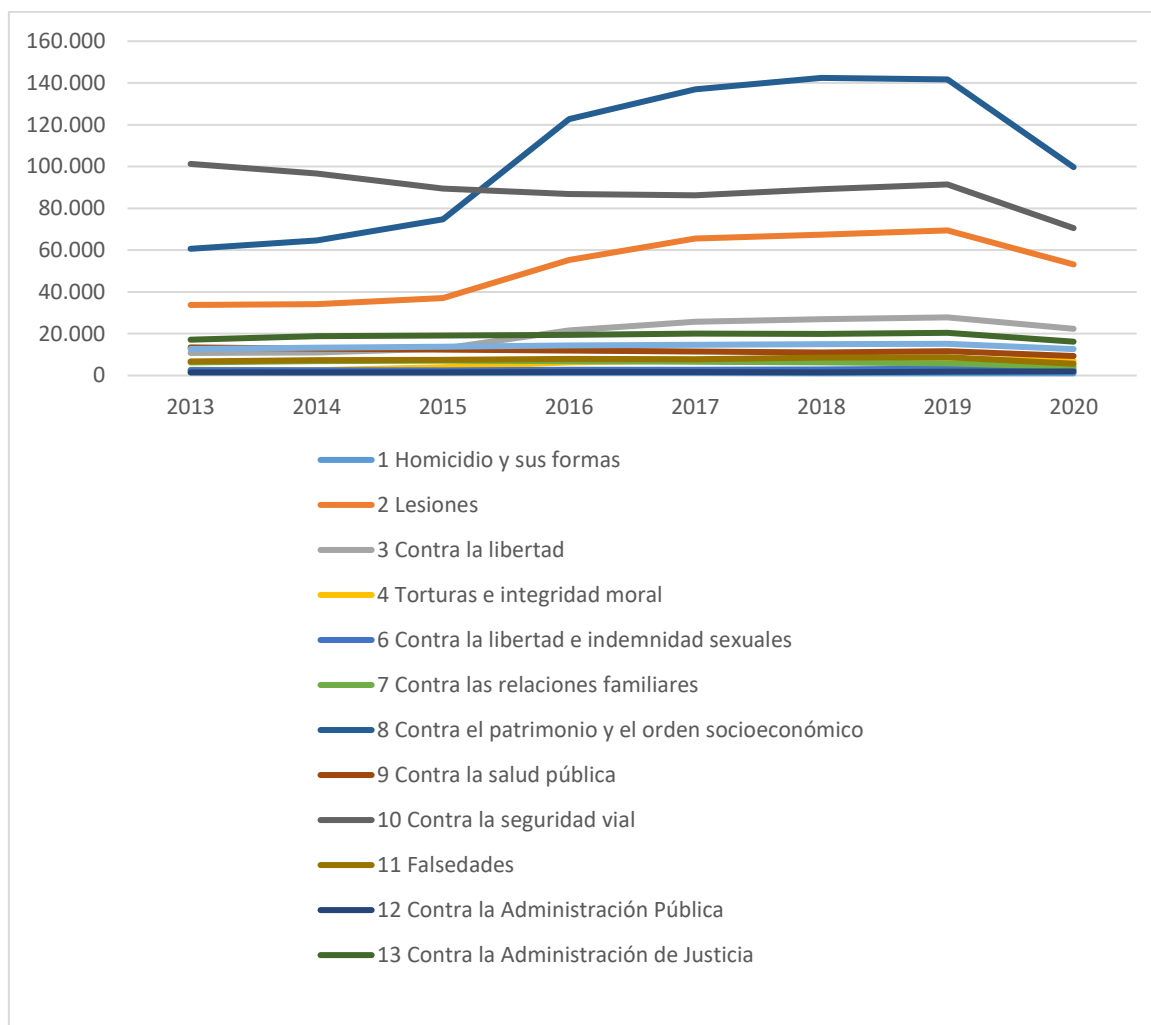
Nota: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la DGT²

² <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>

En este gráfico referido a las infracciones administrativas podemos observar que, desde el año 2013 en España se tramitan anualmente entre 4 y 5 millones de expedientes sancionadores en materia de infracciones de tráfico, lo que representaría entre el 14% y el 18% de la población en edad de conducir vehículos a motor y ciclomotores (desde los 15 años), de acuerdo con los datos que figuran en el INE³. Resulta llamativo ver como el año 2020, claramente marcado por la pandemia provocada por el virus SARS-CoV2, en el que varios meses gran parte de la población estuvo confinada en sus domicilios y la movilidad entre comunidades autónomas estuvo limitada al mismo tiempo que la movilidad nocturna durante los tres últimos meses del año, las infracciones detectadas solo se redujeron un 8,75% respecto al año 2013, que registra las cifras más bajas de la serie consultada en cuanto a los años sin limitación a la movilidad.

³ <https://www.ine.es/up/Ak7UBj7ti3G>

Gráfico 2. Comparativa de la prevalencia delictiva entre los años 2013 y 2020, en tipos penales con más de 1000 condenas anuales.



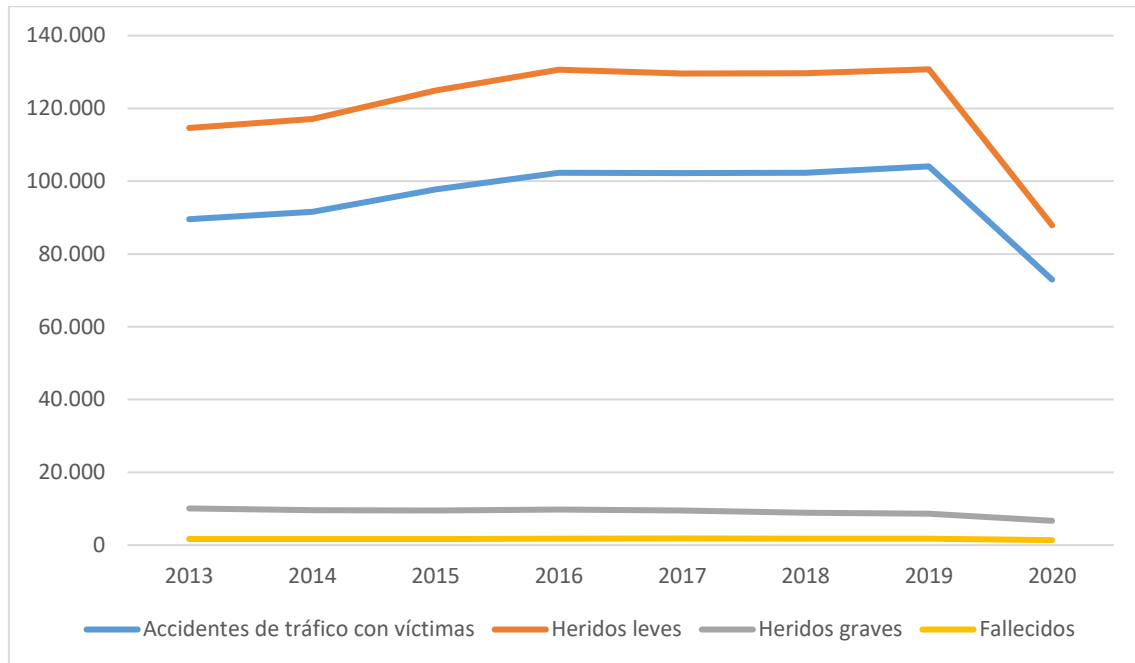
Nota: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en la página web del INE⁴.

En cuanto a los ilícitos penales, las condenas por delitos contra la seguridad vial se encuentran desde el año 2013 entre las conductas más castigadas por el sistema de justicia, con una tendencia ascendente desde el año 2017 a excepción del año 2020 por los mismos motivos que se describieron para el caso de las infracciones administrativas. Además de los datos, reseñados anteriormente sería necesario añadir los datos de condenas por lesiones imprudentes utilizando vehículos a motor, que se encuentran incluidos dentro de las lesiones, pero cuyo desglose no está disponible en los datos oficiales.

⁴ <https://www.ine.es/up/yUVXArf7i14>

No obstante, ¿tiene esta política criminal punitiva una respuesta en la mejora de los datos de la accidentalidad? Veámoslo a continuación.

Gráfico 3. Gráfico sobre la evolución de la accidentalidad con víctimas en España



Nota: elaboración propia utilizando como fuente de datos el anuario estadístico de accidentes del año 2020 de la DGT.

Tal como se puede ver en el gráfico anterior, a pesar de la política criminal llevada a cabo en nuestro país, se puede observar una tendencia al alza de los accidentes de tráfico y de las víctimas leves, con una estabilización en los fallecidos y tendencia ligeramente descendente de los heridos graves. Además de los costes personales, que son lógicamente los más importante, debemos considerar los costes económicos derivados de la siniestralidad vial. Estos varían desde los 10.400 € en el caso de un lesionado hasta los 860.000€ en el caso de fallecidos, estimándose un coste total anual de entre 13.000 y 17.600 millones de euros (FITSA, 2008).

Objetivos del trabajo:

De acuerdo con los datos anteriores, la delincuencia vial no se puede considerar un problema menor y, como vimos anteriormente la vida y salud, puesta en riesgo por este tipo de delincuencia, debe ser una prioridad de los poderes públicos.

Una de las principales “armas” del Estado en la lucha contra la delincuencia se encuentra en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Institución que actúa bajo el mandato constitucional emanado del artículo 104 de la Constitución de 1978 que expone: *“Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana”*. Derechos y libertades entre los que se encuentra, como hemos visto, el derecho a la vida y a la integridad física, siendo por tanto objeto de protección por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, sin embargo, la protección no debe ser considerada únicamente como el trabajo tradicionalmente reactivo llevado a cabo por el control social formal y especialmente por nuestras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que orientadas bajo un modelo policial esencialmente gubernativo, está mejor preparado para la reacción que para la prevención (Guillén Lasierra, 2015).

El preámbulo de la LOFFCCS dispone que *“La seguridad pública constituye una competencia difícil de parcelar, toda vez que no permite delimitaciones o definiciones con el rigor y precisión admisibles en otras materias. Ello es así porque las normas ordenadoras de la seguridad pública no contemplan realidades físicas tangibles, sino eventos meramente previstos para el futuro, respecto a los cuales se ignora el momento, el lugar, la importancia y, en general, las circunstancias y condiciones de aparición”*. Así mismo, esta Ley en sus artículos 11.f), para las FFCCS del Estado, y 54.g) para las Policías Locales, establecen las funciones de prevención de actos delictivos, destinadas a los diferentes cuerpos policiales. De acuerdo con lo expuesto, se debe entender que a pesar de la naturaleza gubernativa de nuestro modelo policial los cuerpos policiales no deben entenderse sólo como un brazo ejecutor del Estado para el cumplimiento de la norma si no como auténticos profesionales de la seguridad y como servicio público, cuya función proactiva tienda a la evitación del delito antes de su aparición y con ello incrementar los niveles de seguridad objetiva y subjetiva.

Debido a la alta incidencia y a las competencias que tanto la Constitución como la LOFFCCS otorga a los cuerpos policiales, debemos preguntarnos si las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad realizan las actuaciones necesarias para la

prevención de la delincuencia vial, no obstante, para ello se debe determinar cuáles serían estas actuaciones.

Por otra parte, debido a la heterogénea composición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en nuestro país, sería adecuado determinar cuál es el grado de implementación entre los cuerpos policiales de las medidas de prevención, así como el grado de aceptación de sus miembros para conocer la adecuación de la actuación policial con respecto a su propia opinión y experiencia profesional.

MARCO TEÓRICO:

La prevención del delito se puede enfocar desde distintos ámbitos, sin embargo, toda estrategia tiene unos ámbitos de intervención diferenciada. De forma análoga a los sistemas de salud pública se pueden establecer tres etapas de prevención, primaria, secundaria y terciaria (UNODC, 2011). Esta clasificación divide las estrategias de prevención de la siguiente forma:

- **Prevención primaria:** Intervención con personas que no han delinquido. En este caso estaríamos ante intervenciones relacionadas con la Teoría de la prevención general positiva del delito o lo que es lo mismo y para el caso de la delincuencia vial, concienciar a la sociedad en general de la existencia de las normas viales y la importancia de su cumplimiento.
- **Prevención secundaria:** Actuación con personas en riesgo de delinquir. En este tipo de prevención estaríamos ante intervenciones relacionadas con la Teoría de la prevención general negativa del delito, que en la delincuencia vial sería la de trasladar a la sociedad la existencia de un castigo para quienes incumplan la normativa vial.
- **Prevención terciaria:** Se refiere a la intervención con personas que ya se encuentran incurso en el sistema de justicia y tiene como final prevenir la reincidencia. Son por tanto las actuaciones relacionadas con la Teoría de la prevención especial, que en la delincuencia vial se referiría a evitar que aquellos conductores que infrinjan las normas viales vuelvan a infringirlas en el futuro.

Antes de entrar en las posibles actuaciones policiales relacionadas con las estrategias anteriores, debemos preguntarnos cuál es el motivo por el que las personas cumplen las normas viales.

El estudio llevado a cabo por Rebeca Bautista y Fernando Miró en el año 2015, concluyó en una falta de conexión entre los efectos disuasorios del castigo impuesto por la norma penal y el cumplimiento de esta, pero, sin embargo, el posible efecto moralizador de la norma si influye en el cumplimiento (Bautista & Miró, 2015), o lo que es lo mismo prima el efecto de la prevención general positiva sobre la prevención general negativa. Similares conclusiones se

obtuvieron en otro estudio posterior, donde analizando los predictores psicosociales de la transgresión de normas de tráfico en España en los casos de uso del cinturón, del teléfono móvil, los límites de velocidad y el límite de alcoholemia al volante, en el que se pudo relacionar el cumplimiento de las normas con el comportamiento adoptado por el grupo de referencia y de que los preceptos formales se consideren moralmente aceptables (Bautista & Sitges, 2016). Teniendo en cuenta los estudios anteriores se puede interpretar que el control social informal es el factor más importante en el cumplimiento de la norma vial, pero para que este sea efectivo en primer lugar debe producirse un efecto de difusión y legitimación de la norma entre la sociedad, por ello debemos centrar en primer lugar la atención en las actuaciones policiales a llevar a cabo dentro de la estrategia de prevención primaria del delito.

Actuaciones policiales en la prevención primaria de la delincuencia vial.

Para poder intervenir adecuadamente en la estrategia de prevención primaria, las FFCCSS deben, en primera instancia acercarse a las instituciones socializadoras, es decir, familia, escuela y comunidad. Entendiendo que las actuaciones de la Policía sobre la familia, sin causa justificada, invaden en exceso la esfera de la vida privada, la intervención a través instituciones educativas y con la comunidad deberían constituir objetivos adecuados.

Estrategias de prevención en el ámbito de la educación:

Entre las posibles actuaciones de los cuerpos policiales dentro de las instituciones educativas se encuentra la implicación de estos en la Educación Vial. Siguiendo a Rosa María Goig, *“la implicación de la Policía Local en la Educación Vial resulta un importante Agente a la hora de impulsar la Educación Vial, tanto en la educación formal como en ámbitos no formales e informales”* (Goig Martínez, 2012). Otra posible intervención dentro del ámbito policial en los centros educativos es la ejecución del denominado “programa Agente Tutor” desarrollado mediante acuerdo del Ministerio de Sanidad a través de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas y la FEMP, establece un servicio especializado de la Policía Local, entre cuyos principios de

intervención se encuentra la prioridad a la acción preventiva y cuyas funciones incluyen la realización de acciones y campañas relacionadas con la educación vial (FEMP, 2012). Si bien ambos programas de intervención pueden resultar similares, debe aclararse el primero está enfocado a la mera educación expositiva dirigida a escolares de educación infantil y primaria, el segundo se lleva a cabo en centros de educación secundaria y tienen también como finalidad la detección en etapas primarias de jóvenes en conflicto con la ley en diferentes ámbitos, pudiendo facultar a las FFCCSS a la intervención con familias supeditando la actuación al superior interés del menor.

Estrategias de prevención con la comunidad:

Las posibilidades de que la Policía llegue a cada miembro de la comunidad son escasas, algunos estudios como el publicado en el libro Policing for London (Fitzgerald et al., 2002) determina que tan solo el 20 % de los ciudadanos había tenido una experiencia directa con la Policía, por ello, es importante llegar a la población a través de otros medios diferentes al contacto directo. Hoy en día las redes sociales son una gran herramienta de comunicación y difusión del mensaje de prevención. A modo de ejemplo, la cuenta de twitter de la Guardia Civil cuenta con 1.800.000 seguidores, la de la Policía Nacional con 3.600.000 seguidores o la de los Mossos d'Esquadra con más de 595.000 seguidores. Esto es un número muy superior al de personas que con las que diariamente pueden tener contacto con los cuerpos policiales. Esta información policial brindada por los propios cuerpos de policía a través de redes sociales tiene la ventaja de no ser filtrada por los medios de comunicación tradicionales, pudiendo aportar una mayor información respecto a las consecuencias en el incumplimiento de la norma de acuerdo con la estrategia de comunicación llevada a cabo por las diferentes instituciones implicadas en la lucha contra la delincuencia vial o incluso para llegar a sectores de la población más difíciles de involucrar a través de los medios tradicionales además de ayudar a legitimar la actuación policial (Hu & P. Lovrich, 2019), la confianza en las Instituciones en que se apoyan (Navarro & Silva, 2016) y por consiguiente del conocimiento y legitimación de la norma por parte del conjunto de la comunidad.

Actuaciones policiales en la prevención secundaria de la delincuencia vial.

Este es quizás el ámbito de actuación más tradicional de los cuerpos policiales en nuestro país. Podemos ver como los cuerpos policiales con competencia en materia de tráfico desarrollan las labores de vigilancia y disciplina del tráfico que tanto la LOFFCCS como el TRLSTSV les otorga. Lógicamente el principio de legalidad y el sometimiento de la actividad de los cuerpos policiales, integrados en la Administración Pública, se atiene a un “*sometimiento pleno a la ley y al Derecho*”⁵, siendo por tanto una obligación legal la disciplina del tráfico. Sin embargo, se deben poner en valor algunas limitaciones importantes en las tradicionales estrategias de control policial en la vigilancia y disciplina del tráfico.

Por un lado, los conductores no cumplen las normas viales por el riesgo de ser sancionados ni tan siquiera por la severidad del castigo, sino por la desaprobación social del grupo de referencia (Bautista & Miró, 2015). Esto nos lleva a pensar que la realización de controles preventivos aleatorios puede conducir más a perseguir el castigo del delito que a la propia prevención de la conducta.

Por otra parte, la vigilancia policial en la totalidad de las vías públicas es completamente imposible por la limitación de los recursos, lo que implica, junto a la capacidad de los ciudadanos de avisarse a través de redes sociales y grupos de mensajería de la ubicación de los controles policiales (quizás incluso favoreciendo la desaprobación de la sanción penal en pro de una conducta delictiva y consecuente refuerzo de la conducta), un desplazamiento de la delincuencia, esto reduce en gran medida la capacidad preventiva de las FFCCS en este ámbito. Esta situación hace importante que los cuerpos policiales dispongan de otras herramientas que la criminología brinda a la sociedad, para prevención de la delincuencia vial. En este sentido, el desarrollo de mapas de criminalidad aporta a los cuerpos policiales valiosa información para poder llevar

⁵ Artículo 103.1 de la Constitución Española de 1978: La Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho.

a cabo una adecuada vigilancia en los *Hot-spots* localizados (Medina Sarmiento, 2013), cuyo patrullaje conlleva a una significativa reducción de los delitos e incluso a la difusión de beneficios (Braga et al., 2019), pues se consigue una disuasión del delincuente motivado mediante la figura del guardián capaz. Se debe poner el valor en este tipo de estrategia debido a la gran cantidad de información acumulada por los cuerpos policiales para la elaboración de los mapas del crimen, por provenir de sus fuentes internas los datos sobre las causas de los accidentes de tráfico y la detección de infracciones de tráfico, así como su localización temporal.

Actuaciones policiales en la prevención terciaria de la delincuencia vial.

Este ámbito de actuación es mucho más limitado para los cuerpos policiales, debido, en primer lugar a que la prevención terciaria se deriva en la mayoría de las ocasiones con motivo de una intervención policial, trasladando en el caso de las infracciones administrativas más graves los expedientes sancionadores junto con la propuesta de detracción de puntos a los organismos encargados de su tramitación, o a los juzgados competentes para la instrucción de los procesos penales por infracciones previstas en el CP, lo que convierte a los funcionarios policiales en testigos de los hechos sin posibilidad de intervención en cuanto a la prevención de la reincidencia.

Sin embargo, a pesar de no contar con una participación directa en los TBC derivados de las condenas o en los TASEVAL y PROSEVAL que en muchos casos sustituyen a los primeros, los cuerpos policiales pueden tener una importante participación en la prevención terciaria facilitando información tanto al órgano judicial encargado de dictar sentencia como al Ministerio Fiscal que formula la acusación pública, para que puedan imponer las medidas de reinserción social adecuadas para el delincuente.

El 23 de marzo de 2011 el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial anunciaba la colaboración de la Fiscalía de Alicante con el Centro Crímina de la Universidad Miguel Hernández de Elche para la elaboración de dictámenes criminológicos, basado en el Modelo del Triple Riesgo Delictivo creado por Santiago Redondo, para aportarlos junto con el atestado policial, en los casos de

singular gravedad y de multirreincidencia, en similares condiciones a la valoración inicial de riesgo en los atestados por delitos de violencia de género.

El proyecto fue utilizado por el Fiscal delegado en Seguridad Vial de la Comunidad de Murcia durante los años 2014, 2015 y 2016, pudiendo constatarse una tasa de identidad de las consecuencias jurídicas sugeridas en el informe criminológico y las finalmente impuestas, del 50 y el 75% en casos de conformidad y no conformidad respectivamente (Fiscal General del Estado, 2017).

El mismo proyecto se ha llevado a cabo en otros lugares de España, entre ellos, la localidad de Salt, donde varios Jueces y Fiscales fueron entrevistados tras remitirles el informe criminológico junto con el atestado policial, valorando positivamente su contenido, considerando al policía como un profesional apto para la realización de ese tipo de informes con un punto de vista nuevo y complementario al de psicólogos y trabajadores sociales (Bruns Ledesma, 2018).

De forma más decidida se ha tomado en consideración por la Fiscalía de Galicia, desde la que se ha impulsado formación⁶ como la convocada por la Academia Gallega de Seguridad Pública para Policías Locales, Guardias Civiles y Fiscales con el objetivo de habilitarles en la realización de este tipo de informes.

Hipótesis y preguntas objeto del presente trabajo:

Como se ha podido ver existen, no alternativas, sino un abanico de posibilidades de actuación policial distintas de la estricta aplicación de la norma preceptiva, las cuales son perfecta y legalmente compatibles con esta obligatoria función policial, sin embargo, mantenemos la hipótesis de un ínfimo alcance de estas medidas de prevención de la delincuencia vial dentro de las FFCCS en nuestro país, no obstante esta hipótesis debe ser cuestionada mediante un estudio dirigido a los miembros de los distintos cuerpos policiales.

⁶ Diario Oficial de Galicia nº 39 publicado el 24 de febrero de 2017: https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2017/20170224/AnuncioO3C2-140217-0006_es.html

También es importante preguntarnos el porqué de la confirmación o refutación de esta hipótesis, y de las variables que pueden influir en la aceptación de estas estrategias de prevención, como las dimensiones del cuerpo policial, Administración de la que dependen, falta de formación o desconocimiento, reticencias en cuanto a la metodología de trabajo.

Otro factor importante en el que se apoya nuestra hipótesis es la falta de conexión de la ciencia con las organizaciones, donde los funcionarios de nuevo ingreso reciben una formación básica destinada en su mayor parte al conocimiento de la norma y a su aplicación sin ofrecer la posibilidad de añadir a su conocimiento el método científico para el desarrollo de sus competencias, lo que hace necesario que las organizaciones policiales en España, al igual que en los países anglosajones, se nutran del conocimiento científico para el ejercicio de la actividad policial, una forma de trabajo con escaso impacto en España (Pintor, 2019).

METODOLOGÍA:

Una vez que se ha comprobado que en el ámbito policial existen estrategias posibles para la prevención de la delincuencia vial, diferentes de la simple vigilancia y disciplina del tráfico, se hace necesario establecer un método que permita constatar si estas medidas son llevadas a cabo por las FFCCS en nuestro país.

Para la verificación de estos extremos se llevó a cabo un estudio mediante el desarrollo de un cuestionario destinado a ser cumplimentado por miembros de las FFCCS, pertenecientes a las distintas Administraciones Públicas, cuyas variables son las siguientes:

1. Administración de la que depende:

La pertenencia a una Administración Local, Autonómica o del Estado puede ser determinante para la modificación o implementación de nuevas metodologías de trabajo debido a las dimensiones de la organización.

2. Dimensión de la organización en la demarcación en la que desarrolla sus funciones:

La disponibilidad de efectivos puede ser un factor diferencial para el desarrollo de estrategias de prevención puesto que aquellas demarcaciones con menos efectivos pueden limitar la disponibilidad de recursos para la puesta en práctica de estas estrategias.

3. Ámbito geográfico en el que desarrolla sus funciones:

Para conocer la difusión de estas estrategias en el territorio nacional se hace necesario conocer la Comunidad Autónoma en la que desarrollan sus funciones. Esto es especialmente importante en el caso de las Policías Autonómicas y las Policías Locales, debido a que su coordinación depende de las Comunidades Autónomas.

4. Aplicación de las estrategias de prevención:

Para conocer la difusión de estas medidas se debe conocer si en su cuerpo policial se llevan a cabo. A este respecto, se midió la aplicación de las estrategias de forma diferenciada entre la prevención primaria, secundaria y terciaria.

5. Opinión sobre las estrategias de prevención:

Para conocer los motivos por los que se implementan o no se implementan, la opinión de los participantes puede resultar importante para conocer las reticencias a nivel organizacional. Al igual que en la aplicación de las estrategias de prevención, se dividieron las respuestas en prevención primaria, secundaria y terciaria.

6. Opinión sobre la dependencia de las estrategias policiales a la investigación científica.

Una de las hipótesis que se mantienen es la falta de conexión entre la ciencia y los cuerpos policiales en materia de prevención de la delincuencia vial, por ello es valioso conocer la opinión de los participantes sobre el establecimiento de estrategias de prevención mediante el desarrollo científico de un objeto de estudio propio al igual que otras profesiones cualificadas.

La población objeto del estudio son los miembros de las FFCCS, para cuya participación se utilizó una muestra de 54 personas, sometiendo la encuesta a participación voluntaria entre los estudiantes del Grado en Seguridad Pública y Privada de la Universidad Miguel Hernández de Elche y otros miembros de las FFCCSS.

Para la obtención de su opinión se elaboró un cuestionario a través de la plataforma Google Forms, cuya distribución se llevó a cabo mediante redes sociales de comunicación creadas por los alumnos de los estudios universitarios mencionados, así como otros grupos de redes sociales creadas por miembros de las FFCCS para compartir experiencias y métodos de trabajo.

Dadas las características del grado, cursado a distancia, y las competencias de la titulación destinadas al análisis y gestión de la seguridad, gran parte de los estudiantes del grado son miembros de las FFCCS procedentes de diversas localidades repartidas por la geografía española, lo que puede significar una buena distribución de la muestra. No obstante, para evitar que la validez de criterio del cuestionario se viera perjudicada, se realizó una pregunta de control a los participantes para confirmar su pertenencia a las FFCCS, desechando aquellas respuestas que no confirmen este extremo. De las 54

personas participantes en la encuesta, tres respuestas fueron descartadas por no pertenecer a las FFCCS y por tanto encontrarse fuera de la población objeto del estudio.

La distribución de la muestra analizada, según su pertenencia a las FFCCS, fue la siguiente:

Tabla 1. Tabla de frecuencias de la pertenencia a las FFCCS de los participantes en la encuesta.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Policía Local	32	59,3	59,3	59,3
	Policía Autonómica	2	3,7	3,7	63,0
	Guardia Civil	14	25,9	25,9	88,9
	Policía Nacional	3	5,6	5,6	94,4
	No pertenezco a ninguno de los colectivos anteriores	3	5,6	5,6	100,0
	Total		54	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Cuestionario desarrollado para el estudio:

Para obtener la información respecto de las variables indicadas anteriormente, se sometió a la muestra a un cuestionario de 15 ítems, cuyas preguntas y respuestas fueron las siguientes:

1. ¿A qué cuerpo policial pertenece?
 - a) Policía Local.
 - b) Policía Autonómica.
 - c) Guardia Civil.
 - d) Policía Nacional.
 - e) No pertenezco a ninguno de los colectivos anteriores.

2. ¿Con cuántos efectivos policiales cuenta su demarcación?
 - a) Menos de 25.
 - b) Entre 26 y 50.
 - c) Entre 51 y 100.

- d) Entre 101 y 250.
- e) Entre 251 y 500.
- f) Más de 500.

3. ¿En qué Comunidad Autónoma desarrolla sus funciones?

- a) Andalucía.
- b) Aragón.
- c) Principado de Asturias.
- d) Islas Baleares.
- e) Canarias
- f) Cantabria.
- g) Castilla y León.
- h) Castilla-La Mancha.
- i) Cataluña.
- j) Comunidad Valenciana.
- k) Extremadura.
- l) Galicia.
- m) Madrid.
- n) Murcia.
- o) Navarra.
- p) País Vasco.
- q) La Rioja.
- r) Ciudad Autónoma de Ceuta.
- s) Ciudad Autónoma de Melilla.

4. ¿Cuál cree que es el sistema de prevención de la delincuencia vial más eficaz?

- a) Incremento de las sanciones por las infracciones y delitos.
- b) Aumento de los controles policiales para garantizar el cumplimiento de la norma.
- c) Implicar a la sociedad en la prevención transmitiendo las posibles consecuencias del incumplimiento de la norma.

5. ¿Dispone o participa su cuerpo policial en programas de educación vial?
 - a) Si.
 - b) No.
 - c) Se desconoce

6. ¿Cuenta su cuerpo policial con Agentes Tutores o figuras similares en los centros de educación secundaria?
 - a) Si.
 - b) No.
 - c) Se desconoce.

7. ¿En caso afirmativo, ofrecen información a los adolescentes sobre las causas que legitiman las normas de tráfico?
 - a) Si.
 - b) No.

8. ¿Cuál es su opinión al respecto de los programas de educación vial y Agente Tutor?
 - a) Pueden ayudar a prevenir delitos en el futuro e incluso detectar delincuencia juvenil.
 - b) Suponen una pérdida de efectivos para el servicio ordinario y carecen de otra utilidad.
 - c) No deberían ser una competencia policial.

9. ¿Desde su organización policial se difunden mensajes a través de redes sociales sobre las circunstancias que motivan la existencia de las normas viales?
 - a) Si.
 - b) No.
 - c) Mi organización policial no dispone de canales de comunicación en redes sociales.

10. ¿En su cuerpo policial se desarrollan mapas para identificar los puntos donde hay una mayor incidencia de infracciones y delitos de tráfico?
- a) Sí.
 - b) No.
 - c) Se desconoce.
11. Con el objetivo de prevenir la delincuencia vial, ¿Qué estrategia consideraría más adecuada?
- a) Realización de controles policiales en lugares donde la presencia policial no pueda ser detectada por el infractor antes de su llegada al control.
 - b) Patrullaje visible y permanente en los lugares donde se concentran y/o generan los delitos.
 - c) Difusión de campañas de control de cumplimiento de las normas viales con la ubicación de los puntos donde se llevarán a cabo los controles.
12. ¿Hay en su organización policial efectivos encargados de realizar informes criminológicos para adjuntar a los atestados por delitos contra la seguridad vial o se dispone de formulario para aportar información adicional sobre el perfil del investigado?
- a) Si
 - b) No
13. ¿Consideraría útil la aportación de este tipo de informes en los atestados policiales para ayudar a prevenir la reincidencia?
- a) Sí.
 - b) No.

14. En relación con las estrategias de prevención de la delincuencia por parte de las organizaciones policiales, señale la opción con la que más se identifique:

- a) Las estrategias policiales deben basarse en la experimentación y sometidas a control y refutación por otras unidades y/o organizaciones policiales.
- b) Las estrategias policiales deben surgir de la estrecha colaboración con las universidades y/o organizaciones privadas dedicadas a la investigación científica.
- c) Las estrategias policiales deben basarse en la propia experiencia policial y derivadas del orden jerárquico que caracteriza a los cuerpos policiales.

15. Ampliación de la opinión acerca de la elaboración de estrategias de prevención (respuesta libre).

Relación entre los ítems del cuestionario y las variables estudiadas:

Los tres primeros ítems planteados en el cuestionario tienen una relación directa con las tres primeras variables establecidas.

La variable de aplicación de las estrategias de prevención se midió a través de las respuestas de los ítems 5, 6, 7, 9, 10 y 12.

La variable de opinión sobre la aplicación de las estrategias de prevención se midió a través de los ítems 4, 8, 11 y 13.

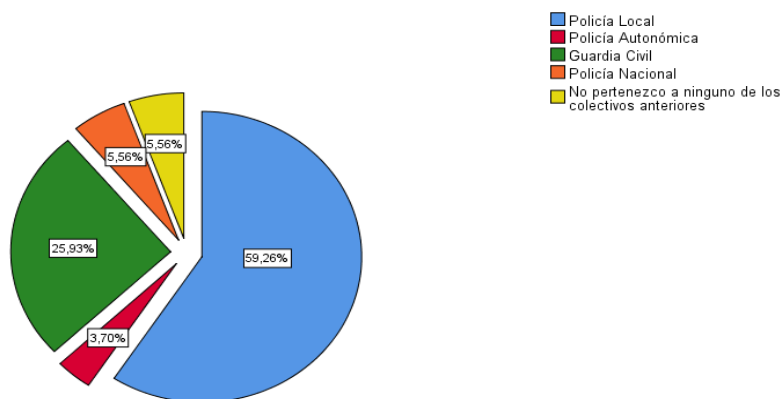
La variable de opinión sobre la dependencia de las estrategias policiales a la investigación científica se midió a través de los ítems 14 y 15, dejando este último para facilitar una respuesta libre para desarrollar la respuesta ofrecida en el ítem 14, únicamente se recibió una respuesta en este apartado.

RESULTADOS Y ANÁLISIS:

Análisis de la muestra:

De los 54 participantes en la encuesta la distribución entre los diferentes cuerpos policiales fue la siguiente:

Gráfico 4. Distribución entre las FFCCS de los participantes en la encuesta.

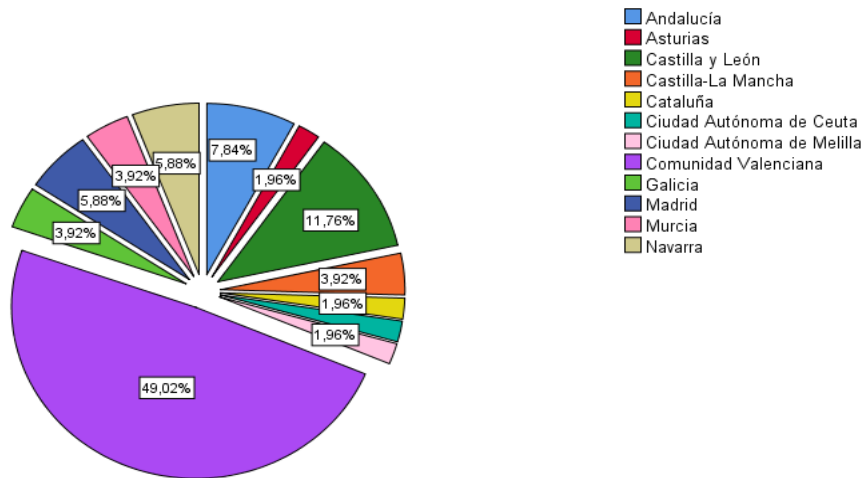


Nota: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

La propia muestra de 54 participantes en el estudio, debe entenderse como una limitación en el estudio, cuyo resultado debe ser considerado una estimación, que requiere una ampliación de la muestra para poder inferir su resultado a la población objetivo

En la muestra obtenida se observa una clara sobre representación de miembros pertenecientes a cuerpos de Policía Local y de la Guardia Civil. A pesar de que en nuestro país son los principales cuerpos destinados a la vigilancia y la disciplina del tráfico, hubiera resultado más satisfactorio tener una muestra más compensada entre ambos cuerpos y sobre todo una mayor participación de miembros de las Policías Autonómicas, debiendo entenderse este resultado como una limitación en el estudio llevado a cabo.

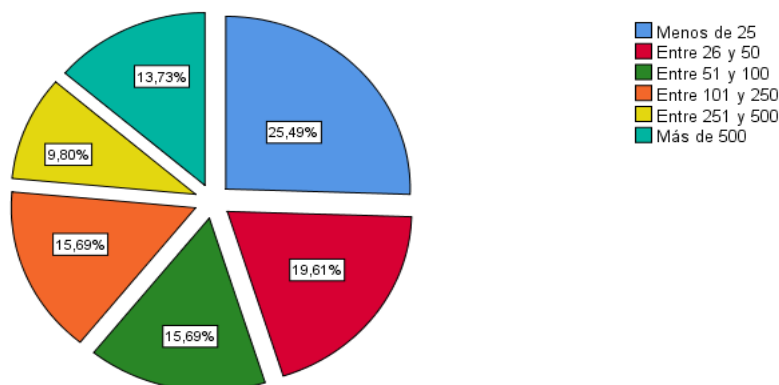
Gráfico 5. Distribución de los participantes en la encuesta de acuerdo con la comunidad autónoma en la que desarrollan sus funciones.



Nota: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

En la misma situación se encuentra la distribución de los encuestados de acuerdo con la comunidad autónoma en la que desarrollan sus funciones. Se observa una clara sobre representación de participantes de la Comunidad Valenciana y sin embargo, una falta de encuestados de comunidades autónomas como Aragón, Extremadura o La Rioja. Se entiende por tanto que este también es un factor que limita el estudio del alcance de las estrategias de prevención de la delincuencia vial o al menos de la distribución de su aplicación por la geografía española. En este caso, a diferencia de la variable anterior, al carecer de participantes de determinadas comunidades autónomas, se considera que esta variable no puede relacionarse con la aplicación de las estrategias de prevención.

Gráfico 6. Distribución de los participantes en la encuesta en función de los efectivos con los que cuenta su organización en la demarcación en la que desarrolla sus funciones.

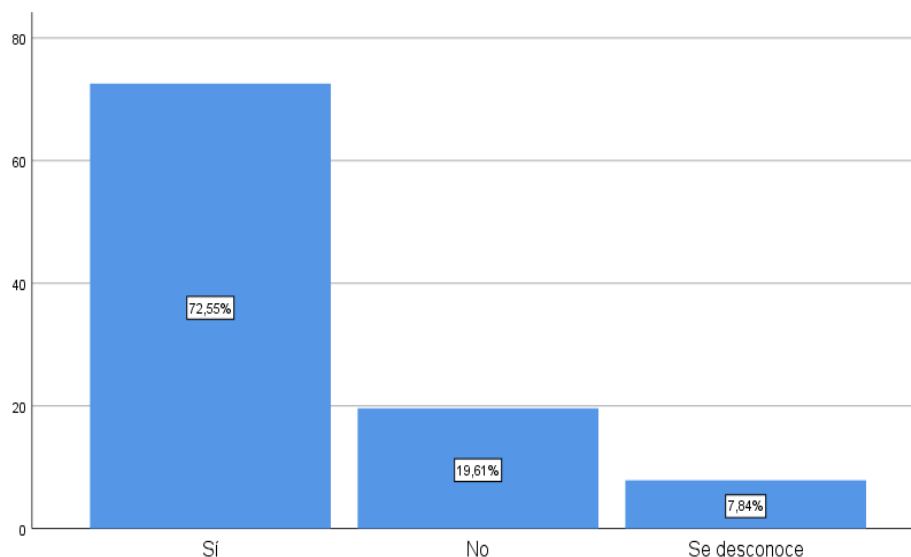


Nota: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Diferente consideración merece la distribución de los participantes en la encuesta de acuerdo con los efectivos con los que cuenta su organización policial en la demarcación en la que desarrolla sus funciones. En este caso encontramos una distribución más homogénea y con participantes pertenecientes a todos los grupos de clasificación.

Resultados de la aplicación de las estrategias de prevención primaria de la delincuencia vial:

Gráfico 7. Participación de los cuerpos policiales en los programas de educación vial.



Nota: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Tabla 2. Participación en programas de educación vial en función del cuerpo de policía al que pertenecen.

		Sí	No	Se desconoce	Total
¿A qué cuerpo policial pertenece?	Policía Local	30	2	0	32
	Policía Autonómica	1	1	0	2
	Guardia Civil	6	4	4	14
	Policía Nacional	0	3	0	3
Total		37	10	4	51

Nota: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Tabla 3. Participación en programas de educación vial de acuerdo con los efectivos con los que cuenta su demarcación.

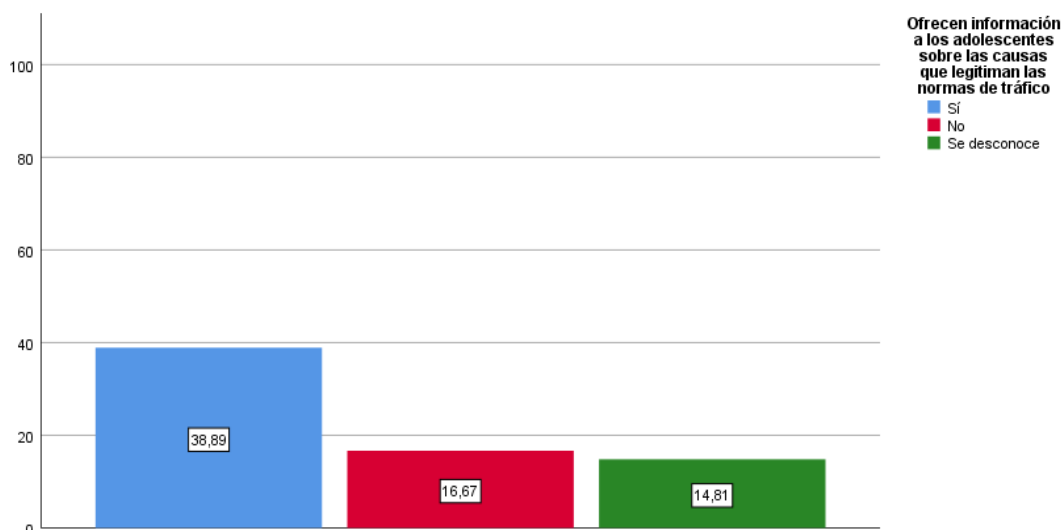
		¿Dispone o participa su cuerpo policial en programas de educación vial?			Total
		Sí	No	Se desconoce	
¿Con cuántos efectivos policiales cuenta su demarcación?	Menos de 25	9	3	1	13
	Entre 26 y 50	8	2	0	10
	Entre 51 y 100	6	1	1	8
	Entre 101 y 250	7	1	0	8
	Entre 251 y 500	3	2	0	5
	Más de 500	4	1	2	7
Total		37	10	4	51

Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Se obtiene una alta participación de los cuerpos policiales en los programas de educación vial, donde más del 70% tiene representación en los centros escolares de educación primaria, sin embargo, esta estadística depende de la variable con la que se relacione. Si bien la participación en estos programas es mayoritaria independientemente del número de efectivos policiales con los que la organización policial cuenta en la demarcación en la que ejerce sus funciones, cuando se observa desde la perspectiva del cuerpo policial al que pertenece el encuestado, la diferencia es muy grande en los diferentes cuerpos. Mientras en la Policía Local se llevan a cabo estos programas en el 93,75% de los casos, en la Guardia Civil en un 60 %, en las Policías Autonómicas en el 50% y en la Policía Nacional no se llevan a cabo. Es llamativo que el 28,57% de los encuestados pertenecientes a la Guardia Civil desconoce si la Benemérita participa en estos programas, lo que quizás sea indicativo de falta de

comunicación de la cultura de la organización o bien que las diversas competencias y especialidades dentro del cuerpo policial sea un factor que limita la transmisión del conocimiento de estos programas.

Gráfico 8. Información de los cuerpos policiales de las causas que legitiman las normas de tráfico a través de los programas de Agente Tutor o similares.



Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Tabla 4. Datos sobre el ofrecimiento de información en los centros de educación secundaria acerca de las causas que legitiman las normas de tráfico, de acuerdo con el cuerpo policial de pertenencia.

		¿Ofrecen información los adolescentes sobre las causas que legitiman las normas de tráfico?			Total
		Sí	No	Se desconoce	
¿A qué cuerpo policial pertenece?	Policía Local	17	3	4	24
	Policía Autonómica	1	1	0	2
	Guardia Civil	2	5	3	10
	Policía Nacional	1	0	1	2
Total		21	9	8	38

Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Tabla 5. Datos sobre el ofrecimiento de información en los centros de educación secundaria acerca de las causas que legitiman las normas de tráfico, de acuerdo las dimensiones del cuerpo al que se pertenece.

		¿Ofrecen información los adolescentes sobre las causas que legitiman las normas de tráfico?			Total
		Sí	No	Se desconoce	
¿Con cuántos efectivos policiales cuenta su demarcación?	Menos de 25	4	3	2	9
	Entre 26 y 50	4	2	2	8
	Entre 51 y 100	4	1	0	5
	Entre 101 y 250	3	2	1	6
	Entre 251 y 500	4	0	1	5
	Más de 500	2	1	2	5
Total		21	9	8	38

Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Al respecto de ofrecer información sobre las causas que legitiman las normas de tráfico en los centros de educación secundaria por parte de los efectivos policiales participantes en los programas de Agente Tutor o similares, la respuesta es afirmativa en un porcentaje muy bajo, que no llega al 50%. Se debe observar que el porcentaje restante, no reflejado en el gráfico, pertenece a aquellos encuestados cuyo cuerpo no participa en estos programas.

Al igual que ocurría en la participación de los programas de educación vial, los cuerpos de Policía Local son los que mayor uso hacen de esta estrategia de prevención, cuya aplicación llega al 53,13% de los encuestados, no obstante, muy por debajo de la participación en los programas de educación vial. Si bien el programa de Agente Tutor está principalmente destinado a las Policías Locales, el Ministerio del Interior puso en marcha el plan director para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, cuya finalidad es similar a la del Agente Tutor, resultando llamativo el hecho de no ser utilizado para prevenir esta modalidad delictiva, sobre todo teniendo en cuenta que es la etapa en la que se inicia la conducción de vehículos a motor y ciclomotores (el permiso AM se puede obtener con 15 años) y que la etapa de la adolescencia se caracteriza por la falta de autocontrol y por tanto, cierta tendencia a la conducta desviada.

Tampoco se puede considerar predictora la variable del número de efectivos disponibles en la demarcación en la que se ejercen las funciones, no localizando ningún patrón o tendencia en función del incremento de efectivos.

Gráfico 9. Difusión de mensajes a través de redes sociales sobre las circunstancias que motivan la existencia de las normas viales.

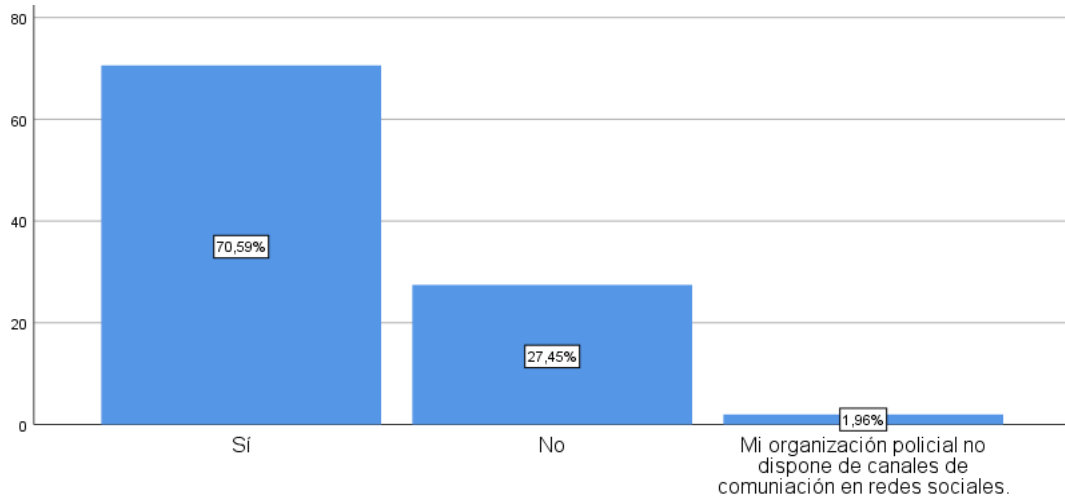


Gráfico 10. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Tabla 6. Utilización de las redes sociales para difundir mensajes sobre las circunstancias que motivan las normas viales, en relación con el cuerpo al que pertenecen.

		Sí	No	Mi organización policial no dispone de canales de comunicación en redes sociales.	Total
¿A qué cuerpo policial pertenece?	Policía Local	20	11	1	32
	Policía Autonómica	2	0	0	2
	Guardia Civil	12	2	0	14
	Policía Nacional	2	1	0	3
Total		36	14	1	51

Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Tabla 7. Utilización de las redes sociales para difundir mensajes sobre las circunstancias que motivan las normas viales, en relación con los efectivos disponibles en la demarcación en la que ejercen sus funciones.

		Sí	No	Mi organización policial no dispone de canales de comunicación en redes sociales.	Total
¿Con cuántos efectivos policiales cuenta su demarcación?	Menos de 25	10	3	0	13
	Entre 26 y 50	5	5	0	10
	Entre 51 y 100	7	1	0	8
	Entre 101 y 250	5	2	1	8
	Entre 251 y 500	3	2	0	5
	Más de 500	6	1	0	7
Total		36	14	1	51

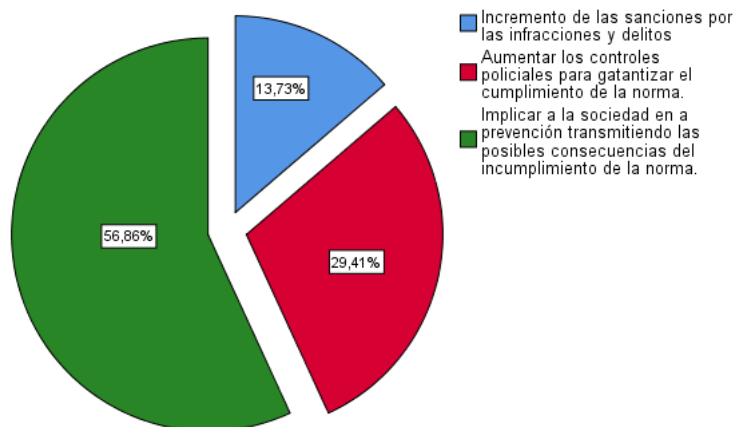
Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

En relación con la utilización de las redes sociales para difundir mensajes sobre las circunstancias que motivan las normas viales, la utilización por parte de las FFCCS es alta superando el 70%. En este caso el cuerpo policial al que se pertenece no es determinante, pues todos hacen uso de este método de prevención, sin embargo, destaca la alta participación de la Guardia Civil con un 85,71% y el bajo dato de su uso por parte de las Policías Locales, en comparación con la Benemérita, con un 62,5%. No deja de ser un dato interesante, teniendo en cuenta la alta participación de este cuerpo policial en la prevención en los centros escolares, además de ser la vigilancia y disciplina del tráfico una de sus competencias con mayor visibilidad y que permite un mayor contacto con la ciudadanía.

Al igual que en las otras estrategias de prevención primaria de la delincuencia vial, no se ha encontrado un patrón predictivo en el número de efectivos disponibles en la demarcación que se relacione con el uso de las redes sociales con estos fines.

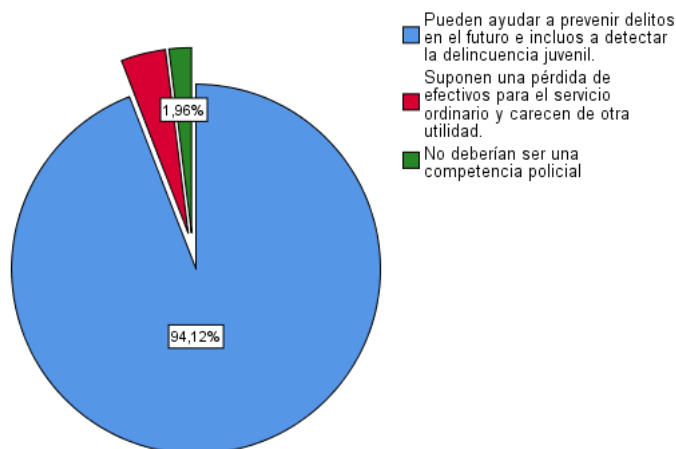
Resultados de la aceptación de las estrategias de prevención primaria de la delincuencia vial:

Gráfico 11. Opinión sobre la estrategia de prevención más adecuada para prevenir la delincuencia vial.



Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

Gráfico 12. Opinión sobre los programas de educación vial y Agente Tutor



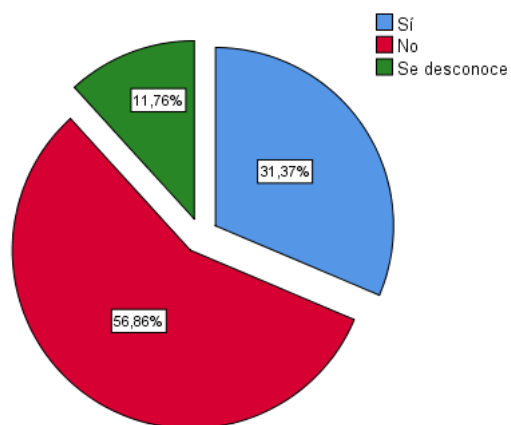
Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

De acuerdo con los resultados obtenidos, parece mayoritaria la opinión favorable hacia las estrategias de prevención primaria de la delincuencia vial. En la implicación del control social informal en la prevención delictiva se supera el 50% de aceptación, pero, sobre todo, cabe reseñar que el incremento de las sanciones para la delincuencia vial solo resulta aceptable para el 13,73% de los encuestados, muy al contrario de la política criminal seguida en los últimos años.

También es remarcable el resultado obtenido en la aceptación de los programas de educación vial y agente tutor, cuyo nivel sobrepasa el 90%.

Resultados de la aplicación de las estrategias de prevención secundaria de la delincuencia vial:

Gráfico 13. Utilización de los mapas de criminalidad por los cuerpos policiales.



Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

Tabla 8. Utilización de mapas de criminalidad en función del cuerpo policial al que pertenece.

		Sí	No	Se desconoce	Total
¿A qué cuerpo policial pertenece?	Policía Local	8	22	2	32
	Policía Autonómica	2	0	0	2
	Guardia Civil	5	6	3	14
	Policía Nacional	1	1	1	3
Total		16	29	6	51

Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

Tabla 9. Utilización de mapas de criminalidad en función de los efectivos disponibles en la demarcación.

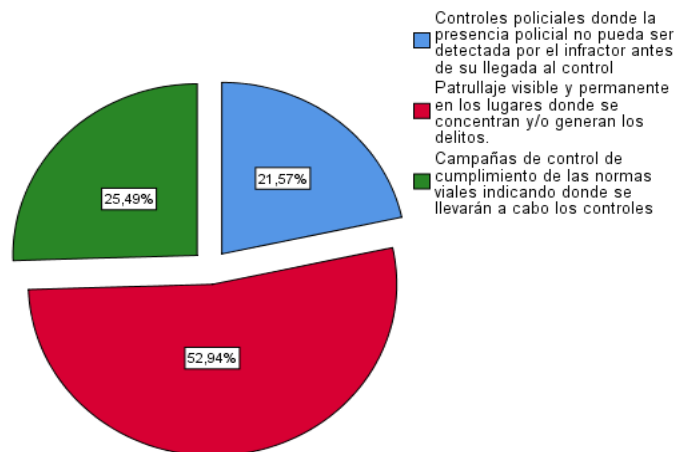
		Sí	No	Se desconoce	Total
¿Con cuántos efectivos policiales cuenta su demarcación?	Menos de 25	1	11	1	13
	Entre 26 y 50	3	7	0	10
	Entre 51 y 100	4	3	1	8
	Entre 101 y 250	3	5	0	8
	Entre 251 y 500	4	0	1	5
	Más de 500	1	3	3	7
Total		16	29	6	51

Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

Los resultados de las encuestas demuestran que la utilización de mapas de criminalidad es muy baja por parte de las FFCCS, superando escasamente el 30% de utilización. En relación con el cuerpo policial al que pertenecen los encuestados, parece que las Policías Autonómicas son las organizaciones policiales que más aplican esta metodología con un 100% de los encuestados afirmando su uso, en el lado contrario encontramos a las Policías Locales con una escasa utilización en el 25% de los casos. En cuanto a los efectivos disponibles en la demarcación, tampoco se encuentra una aplicación mayor con unos mayores recursos policiales, lo que no permite relacionar su uso a esta variable.

Resultados de la aceptación de las estrategias de prevención secundaria de la delincuencia vial:

Gráfico 14. Opinión sobre la estrategia más adecuada para prevenir la delincuencia vial.

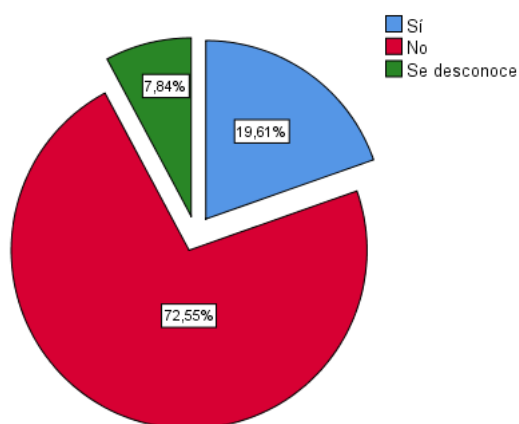


Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

A partir de esta pregunta se determina indirectamente que en una mayoría de los casos se acepta la utilización de los mapas de criminalidad para prevenir la delincuencia vial, pues prácticamente el 53% de los encuestados señala que el patrullaje visible y permanente en los lugares donde se concentran y/o generan los delitos es la metodología más adecuada. Esto implica obligatoriamente la realización de estos mapas, pues en caso contrario, sería imposible desarrollar este patrullaje sin conocer el lugar donde se concentran y/o generan estas conductas. También se podría encuadrar en esta aceptación la realización de campañas señalando la ubicación del lugar donde se efectuarán los controles, puesto que a priori, obligaría a conocer los lugares donde los controles fueran más efectivos, sin embargo, estas campañas, desarrolladas en su mayoría por la Dirección General de Tráfico, tienen mucha más difusión en los medios de comunicación y se pueden encuadrar mucho mejor dentro de las estrategias de prevención primaria que en las de prevención secundaria.

Resultados de la aplicación de las estrategias de prevención terciaria de la delincuencia vial:

Gráfico 15. Elaboración de informes criminológicos para ser aportados junto con los atestados.



Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

Tabla 10. Elaboración de informes criminológicos para aportar junto a los atestados en función del cuerpo policial al que pertenece el encuestado.

		Sí	No	Se desconoce	Total
¿A qué cuerpo policial pertenece?	Policía Local	4	28	0	32
	Policía Autonómica	1	1	0	2
	Guardia Civil	4	7	3	14
	Policía Nacional	1	1	1	3
Total		10	37	4	51

Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

Tabla 11. Elaboración de informes criminológicos para aportar junto a los atestados en función del número de efectivos en la demarcación en la que ejerce sus funciones el encuestado.

		Sí	No	Se desconoce	Total
¿Con cuántos efectivos policiales cuenta su demarcación?	Menos de 25	1	10	2	13
	Entre 26 y 50	1	9	0	10
	Entre 51 y 100	3	5	0	8
	Entre 101 y 250	1	7	0	8
	Entre 251 y 500	2	2	1	5
	Más de 500	2	4	1	7
Total		10	37	4	51

Tabla 12. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

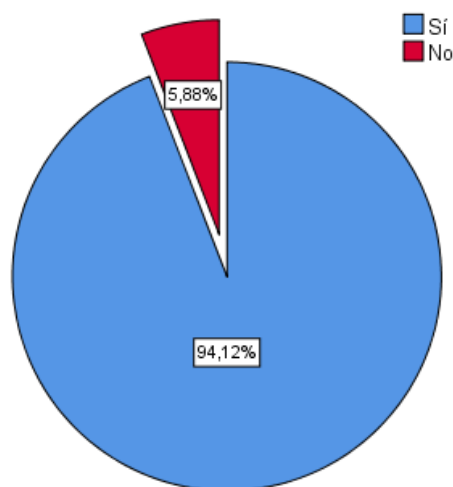
De acuerdo con los resultados obtenidos, la aportación de informes criminológicos en los atestados por delitos contra la seguridad vial se utiliza de

forma muy minoritaria en las FFCCS, obteniendo un resultado afirmativo únicamente en el 19,61% de los casos. Es especialmente bajo el dato de su utilización por parte de las Policías Locales con tan solo un 12,5% de los encuestados pertenecientes a estos cuerpos, que afirman que en su plantilla de trabajo se utilizan. No deja de ser reseñable como los datos aportados por los miembros de las FFCCS del Estado son contradictorios, afirmando un 28,57% de los Guardias Civiles encuestados que sí se utilizan y un 50% que no, algo que quizás se deba al desconocimiento del trabajo realizado en otras unidades o que la respuesta se deba a la referencia a su propia unidad en lugar de al cuerpo policial en general.

En relación con el número de efectivos disponibles en la demarcación, al igual que en la aplicación de las estrategias de prevención primaria y secundaria tampoco se encuentra un patrón claro que indique que la estrategia se aplica mayor o menor medida en función de un número mayor o menor de agentes disponibles, no obstante, si parece interesante reseñar que en todas las clasificaciones se elaboran estos informes criminológicos.

Resultados de la aceptación de las estrategias de prevención terciaria de la delincuencia vial:

Gráfico 16. Opinión favorable acerca de la utilidad de los informes criminológicos en los atestados para prevenir la reincidencia.

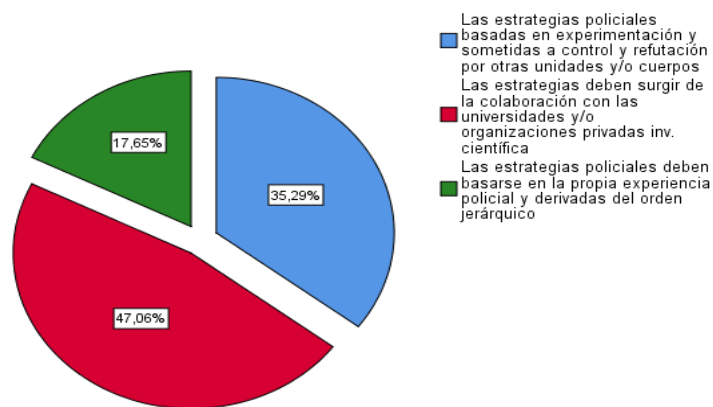


Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

A tenor de los resultados obtenidos, la elaboración de informes criminológicos para adjuntarlos a los atestados por delitos contra la seguridad vial tiene una clara aceptación por parte de los miembros de las FFCCS.

Opinión sobre la forma en que se deben elaborar las estrategias de prevención en las organizaciones policiales:

Gráfico 17. Respuestas sobre la opinión acerca de cómo deben elaborarse las estrategias policiales para la prevención de la delincuencia.



Nota. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la encuesta

Según los resultados obtenidos, la opción mayoritaria elegida por los encuestados es la investigación científica para la elaboración de estrategias de prevención, bien sea a través de la colaboración con Universidades u organizaciones privadas dedicadas a la investigación científica o a través de la elaboración de las estrategias policiales con medios propios sometidas a control y refutación de otros cuerpos policiales, o lo que es lo mismo, la utilización de estrategias policiales como el *Evidence Based Policing* o el *Problem-Oriented Policing*. En cualquier caso, parece que la elaboración de estrategias basadas en la propia experiencia y derivadas del orden jerárquico goza de escasa aceptación por parte de los encuestados.

En el cuestionario se añadió una pregunta con respuesta libre para aclarar la posición personal respecto de esta pregunta. Únicamente se recibió una respuesta que indicaba: “Falta potenciación de campañas en colegios con consecuencias reales de los delitos en materias de seguridad vial”. Al respecto de esta respuesta, cabe señalar que parece más adecuada para aclarar la

percepción respecto de la posición personal en las estrategias de prevención primaria que respecto a la metodología para desarrollar las estrategias policiales.

CONCLUSIONES:

De los resultados obtenidos en la encuesta se pueden extraer las siguientes conclusiones:

PRIMERA: la hipótesis establecida sobre la escasa participación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en las estrategias de prevención de la delincuencia vial se confirma parcialmente. La participación de los cuerpos policiales en las estrategias de prevención secundaria y terciaria a través del desarrollo de mapas de criminalidad y la aportación de informes criminológicos en los atestados por delitos contra la seguridad vial, respectivamente, es muy baja. Únicamente se registra una alta participación en las estrategias de prevención primaria a través de la participación de los cuerpos policiales en los programas de educación vial y en la difusión de mensajes a través de redes sociales sobre las circunstancias que motivan las normas de tráfico, aunque tampoco existe una alta participación a través de los programas de Agente Tutor y figuras similares. Así mismo, se denota una alta heterogeneidad en las estrategias llevadas a cabo por los diferentes cuerpos policiales que, si bien la dependencia a las diferentes administraciones puede suponer un factor importante, se pueden establecer herramientas de coordinación de actuaciones entre los diferentes cuerpos policiales para homogeneizar sus actuaciones. A este respecto puede servir de ejemplo la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de protección Integral Contra la Violencia de Género, cuyo contenido y su desarrollo normativo establece una actuación coordinada y homogeneizada de las distintas administraciones y de sus cuerpos policiales para la prevenir y actuar contra esta modalidad delictiva.

SEGUNDA: La dimensión de los cuerpos policiales no tiene un impacto en la aplicación de estas estrategias. En las diferentes clasificaciones de plantillas de trabajo se tienen resultados tanto positivos como negativos en la aplicación de estas estrategias de prevención. Si bien a priori se pudiera pensar que el hecho de pertenecer a un cuerpo policial en una demarcación con mayor número de efectivos, pudiera estar relacionada con una mayor disponibilidad de recursos para destinar efectivos al desarrollo de estas estrategias, se ha podido

observar en los resultados que incluso los cuerpos con menos efectivos en su demarcación utilizan estas estrategias (aunque no mayoritariamente) y su porcentaje de aplicación no aumenta conforme se incrementan los efectivos disponibles. Por tanto, esta hipótesis debe ser descartada.

TERCERA: Existe una gran desconexión entre las estrategias aceptadas por los encuestados y la aplicación de estas. En los tres niveles de prevención se ha detectado una aceptación positiva de las estrategias de prevención, desde la implicación de la ciudadanía en la prevención de la delincuencia vial hasta la elaboración de informes criminológicos para establecer las medidas de reinserción social, pasando por el patrullaje en *Hot Spots* gozan de una aceptación positiva entre los encuestados y sin embargo su aplicación es baja en casi todas ellas. Especialmente relevante es la baja aplicación del programa de Agente Tutor y de la elaboración de informes criminológicos de los delincuentes viales en comparación con la alta aceptación de estos por parte de los encuestados.

CUARTA: De acuerdo con los resultados, los efectivos de las FFCCS participantes en él, apoyan ampliamente la elaboración de las estrategias policiales desarrolladas haciendo uso del método científico. Los encuestados han respondido mayoritariamente que bien sea a través de la colaboración con las Universidades y/o con organizaciones privadas dedicadas a la investigación científica o bien a través de la investigación y desarrollo de su propio conocimiento profesional a través del método científico, las estrategias policiales deben desarrollarse científicamente en lugar de llevarse a cabo mediante el orden jerárquico y la experiencia profesional. Esta situación nos acerca a modelos policiales más cercanos a los existentes en el mundo anglosajón cuya orientación profesional y comunitaria prevalece sobre el estricto cumplimiento normativo que conlleva la imposición de una sanción a la infracción de la norma, característico del modelo policial gubernativo diseminado en casi toda Europa por el primer imperio francés. A este respecto, en nuestro país contamos con una Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de 32 años de antigüedad y varios, infructuosos, intentos de reforma, que quizás deba ser replanteada para poder asumir los retos de unas organizaciones policiales modernas destinadas a la investigación criminal y al servicio público de calidad dando un mayor valor

a la prevención que a *“velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciban de las Autoridades, en el ámbito de sus respectivas competencias”*⁷.

Además de las conclusiones a las que se llega con el presente trabajo se deben plantear aquellas líneas de investigación futuras en el ámbito de la seguridad que pueden ser útiles para la aplicación de estrategias preventivas en el ámbito de la delincuencia vial. En primer lugar, tal como se indicó en el análisis de la muestra, se ha de tener presente la limitación del estudio, en la que solamente han participado 54 personas, siendo necesario realizar una evaluación con una muestra más representativa para poder generalizar los datos obtenidos en el estudio a la población objetivo.

En segundo lugar, en caso de que los datos obtenidos en un estudio con una muestra mayor, sería necesario investigar en profundidad el funcionamiento interno de los diferentes cuerpos policiales y establecer sus fortalezas y debilidades en la aplicación de estrategias de prevención delictiva, o lo que es lo mismo, determinar porqué la visión profesional aportada por los miembros de las FFCCS en las respuestas dadas en la encuesta, no se traslada a la práctica policial.

Por otra parte, las herramientas tecnológicas son hoy en día indispensables en la práctica diaria de muchas profesiones, no siéndolo menos para las organizaciones policiales. La elaboración de mapas de criminalidad puede ser una ardua tarea para las organizaciones policiales por ello se hace necesario investigar sobre las aplicaciones del BigData en la obtención y procesamiento de información para la determinación de las en las que ocurren y/o generan los delitos contra la seguridad vial con la finalidad de facilitar el patrullaje en dichas zonas, asignando los recursos policiales incluso en tiempo real en función de los datos que se vayan recopilando durante el servicio en contraste con los datos almacenados en las bases de datos policiales.

En relación con la prevención terciaria, la necesidad de contar con criminólogos dentro de las organizaciones policiales para elaborar los informes

⁷ Primera función establecida para las FFCCS del Estado en el artículo 11.1.a) de la LOFFCCS.

criminológicos aportar con los atestados, puede suponer una barrera importante para muchos cuerpos policiales. Ante esta situación, sería adecuado no solo formar a criminólogos para esta función, sino que podría ser mucho más oportuno formar a todos los agentes destinados a la investigación de los delitos contra la seguridad vial. No obstante, para ello habría que investigar el perfil criminal del delincuente vial y los predictores de reincidencia, para poder con ello desarrollar formularios a cumplimentar por agentes debidamente formados y que mediante un algoritmo se determinara el riesgo de reincidencia. Esto sería comparable a la valoración inicial de riesgo que se presentan junto con los atestados en los delitos de violencia de género.

En todo caso, a lo largo del presente trabajo, ha quedado constatado que existen posibilidades de llevar a cabo un trabajo proactivo en las organizaciones policiales más allá del tradicional modelo reactivo actual, especialmente en una tipología delictiva con una prevalencia tan alta como es la Delincuencia Vial.

ABREVIATURAS:

CP. *Código Penal, aprobado mediante Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre.*
DGT. *Dirección General de Tráfico*
FEMP. *Federación Española de Municipios y Provincias*
FFCCS. *Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*
INE. *Instituto Nacional de Estadística*
LOFFCCS. *Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*
PROSEVAL. *Programas de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial*
TASEVAL. *Talleres de Seguridad Vial*
TBC. *Trabajos en Beneficio de la Comunidad*
TRLSTSV. *Texto Refundido de la Ley Sobre Tráfico y Seguridad Vial aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

BIBLIOGRAFÍA

- Amnistía Internacional. (2016). *Datos clave sobre la violencia con armas de fuego*. Obtenido de <https://www.amnesty.org/es/what-we-do/arms-control/gun-violence/>
- Bautista Ortuño, R., & Miró Llinares, F. (Octubre de 2015). ¿Por qué algunos siempre incumplen? *Indret. Revista para el análisis del Derecho*, 38. Obtenido de https://indret.com/wp-content/themes/indret/pdf/1167_baut_miro.pdf
- Bautista Ortuño, R., & Sitges Maciá, E. (noviembre de 2016). Análisis de los predictores psicosociales de la transgresión de normas de tráfico en España: los casos del uso del cinturón, del teléfono móvil, los límites de velocidad y el límite de alcoholemia al volante. *Revista Española de Investigación Criminológica*, 1-22. doi:<https://doi.org/10.46381/reic.v14i0.99>
- Braga, A., Turchan, B., Papachristos, A., & Hureau, D. (2019). Hot spots policing and crime reduction: an update. *Journal of Experimental Criminology*, 289-311. doi:<https://doi.org/10.1007/s11292-019-09372-3>
- Bruns Ledesma, D. (2018). Salt: Universitat de Girona. Obtenido de <https://dugi-doc.udg.edu/handle/10256/16176>
- Dirección General de Tráfico . (2020). *Anuario estadístico de accidentes*.
- Dirección General de Tráfico. (2020). *Balance de las cifras de siniestralidad vial*. Obtenido de https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/Images/notas-de-prensa/en-2020-fallecieron-1.370-personas-en-accidentes-de-trafico/ANEXO_ESTADISTICO_2020_vf.pdf
- Dirección General de Tráfico. (2020). *Cuestiones de seguridad vial (edición 2020)*.
- FEMP. (2012). *¿Qué es un agente tutor?* Obtenido de <https://drogodependencias.femp.es/que-es-un-agente-tutor>
- Fiscal General del Estado. (2017). *Memoria de la Fiscalía*. Madrid.
- FITSA. (2008). *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir más en su prevención*.
- Fitzgerald, Marian; Hough, Mike; Joseph, Ian; Qureshi, Tariq;. (2002). *Policing for London*. Londres: Willan. doi:<https://doi.org/10.4324/9781843926511>
- Goig Martínez, R. M. (2012). La Webquest como innovación educativa en el ámbito de la educación vial. *Enseñanza & Teaching*, 63-84.
- Guillén Lasierra, F. (2015). *Tesis Doctoral: Modelos de Policía y Seguridad*. Barcelona: Bellaterra.
- Hu, X., & P. Lovrich, N. (2019). Social Media and the Police. *Policing: An International Journal*, 654-670. doi:DOI 10.1108/PIJPSM-09-2018-0139
- Medina Sarmiento, J. E. (2013). *Prevención de la conducción influenciada por medio de los mapas del crimen*. (C. C. delincuencia., Ed.) Universidad Miguel Hernandez de Elche.
- Navarro, M., & Silva, A. (2016). Cuéntame cómo pasó (122): La necesidad de un nuevo paradigma de comunicación policial. *Criminología y Justicia Refurbished*(3), 3-36.

Organización Mundial de la Salud. (2018). *Global status report on road safety*. Paprika. Obtenido de <https://apps.who.int/iris/rest/bitstreams/1164010/retrieve>

Pintor, M. (2019). La inteligencia policial en España ¿Un buen camino hacia la prevención del delito? En R. E. Criminología, *La Criminología que viene. Resultados del I Encuentro de Jóvenes Investigadores en Criminología* (págs. 141-148). Red Española de Jóvenes Investigadores en Criminología.

UNODC. (2011). *Manual sobre la aplicación eficaz de las Directrices para la prevención del delito*. Viena: Naciones Unidas.