

GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS

EN EL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES DE
MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL POR LAS
POLICÍAS LOCALES



Fundación
MAPFRE



Guía de Buenas Prácticas en el Ejercicio de las Funciones de Movilidad y Seguridad Vial por las Policías Locales

2

Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (Unijepol)

Dirección de correo electrónico: unijepol@unijepol.eu

Dirección web: www.unijepol.eu – www.segucitydigital.com

Tel. +34 615 17 55 25

Madrid, mayo de 2025

ISBN: 979-13-87610-63-0

D.L. GR 726-2025



Contenido validado por el CERMI desde la perspectiva de las personas con discapacidad



Una Guía de Buenas Prácticas muy bien avalada

Además de Unijepol y Fundación MAPFRE, la Guía de Buenas Prácticas que se presenta a continuación está avalada por las instituciones y entidades que se reflejan en esta misma página.

Todavía restan por reflejar algunas entidades a las que también hemos solicitado su aval a esta iniciativa.

A todas ellas manifestamos nuestro agradecimiento, por su apoyo y por sus valiosas aportaciones.

■ ÍNDICE

Avales	pág. 2
Prólogos	pág. 5
Introducción	pág. 10
1. Las Policías Locales en España	pág. 12
2. Municipios, Policías Locales, Movilidad y Seguridad Vial	pág. 12
2.1. Las competencias municipales	pág. 12
2.2. Las funciones de las Policías Locales	pág. 14
3. La metodología utilizada para elaborar esta Guía de Buenas Prácticas	pág. 16
3.1. Los Grupos de Discusión	pág. 17
3.2. Redacción de la primera versión del Catálogo de Buenas Prácticas	pág. 23
3.3. Remisión del Catálogo de Buenas Prácticas a las entidades no gubernamentales y a las autoridades competentes en tráfico	pág. 24
4. Profesionales participantes en los Grupos de Discusión	pág. 25
5. Resumen de las conclusiones obtenidas de los Grupos de Discusión	pág. 29

6. Catálogo de Buenas Prácticas en el Ejercicio de las Funciones de Movilidad y Seguridad Vial por las Policías Locales

pág. 30

1. Ejercicio y gestión de las competencias Municipales y de las funciones policiales en Materia de Movilidad y Seguridad Vial

pág. 31

2. Ejercicio y gestión de las funciones de Educación Vial

pág. 35

3. Planificación, programación y Estandarización de procedimientos

pág. 37

4. Cooperación intergubernamental (o interadministrativa) e interpolicial

pág. 40

5. Coalición con entidades no gubernamentales y relación con el tejido social de la Comunidad Local

pág. 42

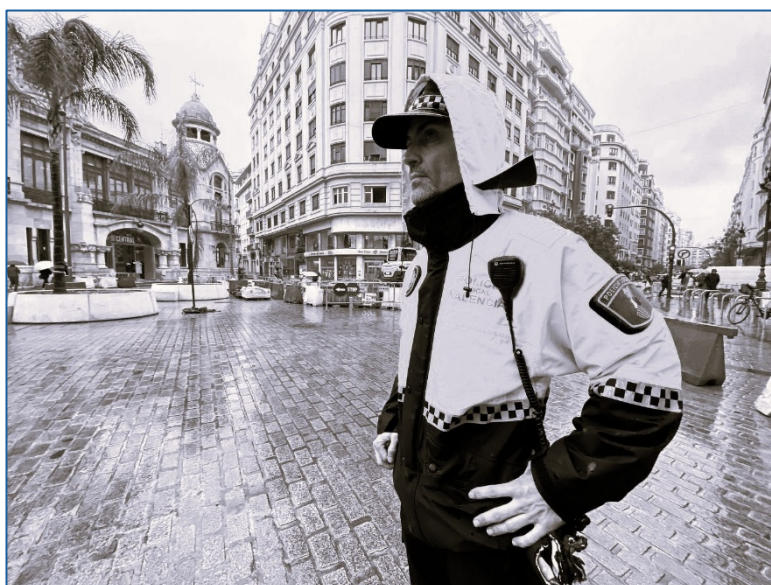
6. Gestión de los Recursos Humanos y de la Seguridad Vial Laboral en la propia Policía Local

pág. 44

7. Recursos económicos, vehículos, equipo y Gestión del equipamiento policial

pág. 46

5



Policía Local de Valencia

Una Guía que supone un paso importante hacia la profesionalización y la modernización de las Policías Locales



Pere Navarro Olivella, director general de Tráfico

En la sociedad actual, la movilidad y la seguridad vial se han consolidado como elementos clave para garantizar el bienestar de los ciudadanos. El constante crecimiento de nuestras ciudades, la diversificación de los medios de transporte y la creciente necesidad de promover entornos urbanos seguros y sostenibles han convertido la regulación del tráfico en un desafío cada vez más complejo. En este contexto, las Policías Locales desempeñan un papel esencial como garantes del orden y la seguridad en nuestras calles.

La presente Guía de Buenas Prácticas en el Ejercicio de las Funciones de Movilidad y Seguridad Vial por las Policías Locales ha sido creada con el fin de proporcionar a los cuerpos policiales municipales un recurso fundamental para gestionar el tráfico y promover la seguridad vial en sus respectivas localidades. Este documento no solo refleja el esfuerzo colectivo de expertos y profesionales del sector, sino que también representa un compromiso con la mejora continua en la labor policial.

Uno de los grandes valores de esta guía radica en su enfoque integrador e inclusivo. Su elaboración ha contado con la colaboración de Policías Locales de toda España, lo que ha permitido recoger una variedad de experiencias, metodologías y estrategias que han demostrado ser eficaces en distintos contextos urbanos. Además, la guía cuenta con el apoyo de entidades de gran prestigio como Fundación MAPFRE, Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y otros organismos comprometidos con la seguridad vial. Este respaldo

institucional y social subraya la importancia de la colaboración entre distintos organismos para alcanzar los objetivos de seguridad vial de manera efectiva.

La guía aborda con rigor los diferentes aspectos que conforman la gestión de la movilidad y la seguridad vial a nivel local. Desde la regulación del tráfico y la educación vial, hasta la coordinación interinstitucional y el uso eficiente de los recursos materiales y humanos; cada uno de los capítulos ofrece una visión integral para optimizar el trabajo de los agentes en el día a día. A través de estudios de caso, ejemplos prácticos y metodologías probadas, se proporciona un marco de referencia claro y accesible que permitirá a los cuerpos policiales adaptar sus estrategias a las necesidades y características de sus municipios, independientemente de su tamaño o complejidad.

Es importante destacar que este documento no solo está dirigido a Policías Locales, sino también para otros actores clave en la gestión urbana, como responsables de administraciones municipales, urbanistas y actores clave en la planificación de la movilidad urbana.

7

La seguridad vial es un esfuerzo colectivo que trasciende la labor de las fuerzas del orden y debe ser asumida por todos los sectores de la sociedad. En este sentido, la guía promueve una visión colaborativa en la que la participación activa de los ciudadanos y la cooperación entre distintas instituciones son elementos esenciales para avanzar hacia una movilidad más segura y un entorno urbano más habitable.

El impacto positivo de una Policía Local bien preparada y organizada no solo se refleja en la reducción de la siniestralidad vial, sino también en un aumento de la percepción de seguridad entre los ciudadanos y una mejora general en la movilidad urbana. A través de la implementación de las directrices propuestas en esta guía, se podrá estandarizar los procedimientos, mejorar la formación continua de los agentes y fortalecer la relación entre Policías Locales y la comunidad a la que sirven. No hay que olvidar que el éxito de las políticas de movilidad locales depende en gran medida de la cercanía y el contacto directo con la ciudadanía, y las Policías Locales son el vehículo clave para hacer posible esta conexión.

En definitiva, esta Guía de Buenas Prácticas es un paso importante hacia la profesionalización y modernización de las Policías Locales,

consolidándolas como un pilar fundamental en la construcción de entornos urbanos más seguros y sostenibles. Es por ello que se invita a todos los responsables de las Policías Locales a adoptar esta Guía como referencia en su labor diaria y a contribuir de manera activa a su constante actualización y mejora. El esfuerzo colectivo de las instituciones, profesionales y Policías Locales que han trabajado en su elaboración es un reflejo del compromiso común por avanzar hacia una sociedad más segura, ordenada y sostenible.

Animo a todas aquellas personas que han llegado hasta aquí, leyendo estas líneas, a seguir hojeando la Guía y a aquellos que directa o indirectamente se dediquen profesionalmente o les interese la movilidad en las ciudades a continuar leyendo el documento que tienen en sus manos. Todos, independientemente del papel que juguemos en la ciudad, somos parte de ella y por tanto responsables también de contribuir a hacerla cada día más humana.

Agradezco a todas las instituciones, profesionales y Policías Locales que han participado en la elaboración de esta guía. Su dedicación y compromiso con la seguridad vial son una muestra del esfuerzo colectivo que nos permite avanzar hacia una sociedad más ordenada, segura y sostenible.

Guardia Urbana de Barcelona



La Seguridad Vial es determinante en la calidad de vida en nuestras ciudades



María José García Pelayo Jurado, alcaldesa de Jerez de la Frontera y presidenta de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)

Mejorar la movilidad y la seguridad vial con el fin de proteger la vida y los bienes de las personas, así como reducir la siniestralidad en el tráfico, implica la promoción de sistemas de movilidad seguros y sostenibles. Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico representan una de las principales causas de mortalidad y discapacidad a nivel global.

9

Por ello, la seguridad vial no puede limitarse únicamente a aspectos de infraestructura o regulación; requiere de un esfuerzo conjunto entre las Administraciones Públicas, las organizaciones de la sociedad civil y la ciudadanía en su conjunto. La educación vial debe ser una prioridad tanto institucional como ciudadana.

Quiero destacar la importancia de la labor preventiva y educativa que desempeñan los policías locales en nuestras ciudades y municipios, resaltando su impacto directo en la reducción de la siniestralidad y la mejora de la convivencia urbana. Los policías locales son la primera línea de defensa frente a los riesgos del tráfico, no solo en el control y la sanción, sino también en la prevención y la educación vial. Su labor salva vidas y mejora la convivencia en nuestras ciudades.

El presente Catálogo de Buenas Prácticas en el Ejercicio de las Funciones de Seguridad Vial por las Policías Locales ha sido elaborado por UNIJEPOL con el apoyo de la Fundación MAPFRE y bajo el auspicio de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). Este documento nace con la vocación de ofrecer

un marco de referencia integral, fruto de las aportaciones de especialistas y mandos policiales de todo el territorio español, quienes han compartido sus experiencias, conocimientos y aprendizajes para proporcionar una visión amplia y sólida de cómo las policías locales pueden contribuir a mejorar la seguridad vial urbana.

La seguridad vial representa uno de los ámbitos más determinantes en la calidad de vida de nuestras comunidades, ya que no solo concierne a la protección de peatones, ciclistas y conductores, sino también a la armonía y la eficiencia de la movilidad en el entorno urbano.

Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), las ciudades con mayor presencia policial en tareas educativas han registrado una reducción significativa de la siniestralidad, especialmente entre peatones y ciclistas.

Con el objetivo de que este Catálogo sea lo más inclusivo y enriquecedor posible, invitamos a todos los representantes de las entidades locales y a los miembros de la sociedad civil a compartir sus perspectivas y sugerencias. Estas nuevas aportaciones servirán para adaptar, actualizar y perfeccionar las Buenas Prácticas que aquí se recogen, contribuyendo a que cada municipio -independientemente de su tamaño o recursos- disponga de herramientas eficaces para salvaguardar la seguridad y el bienestar de su población.

Confiamos en que este documento inspire una colaboración continua y actúe como un catalizador de innovación en la gestión de la seguridad vial a nivel local. La dedicación y el compromiso conjunto de instituciones, agentes y ciudadanía son el motor que permitirá construir ciudades más habitables y seguras para todos.



Gracias por este trabajo



Jesús Monclús González, director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE

La suerte en la vida es importante. Y también el esfuerzo, el compromiso y la perseverancia. En Fundación MAPFRE hemos tenido la suerte de encontrarnos en nuestro camino con Unijepol. Con muchos de vosotros y vosotras, ya habíamos tenido oportunidad de colaborar desde hace décadas en numerosas actividades de prevención de lesiones de tráfico, movilidad segura, talleres en colegios, congresos... por lo que consolidar dicha colaboración a través de un acuerdo de colaboración entre Fundación MAPFRE y Unijepol ha sido un auténtico privilegio.

Esta “Guía de Buenas Prácticas en el Ejercicio de las Funciones de Movilidad y Seguridad Vial por las Policías Locales” constituye el primer resultado material de dicha colaboración y creemos que refleja con rigor la multitud de dimensiones del trabajo diario de todos los y las policías locales de nuestro país. Trata aspectos que van desde los más generales del ejercicio y gestión de las competencias de las funciones policiales hasta la educación vial, la cooperación intergubernamental, la coalición con entidades no gubernamentales (entre ellas, con la Fundación MAPFRE, por supuesto), los recursos humanos, económicos y materiales... Creo que pocas veces se han resumido en un único documento, en nuestro ámbito concreto de trabajo al menos, la variedad de contribuciones diarias de las Policías Locales a la movilidad segura.

En concreto, quiero detenerme un momento, incluso reivindicar, en el papel clave de las Policías Locales en ámbito de la educación vial escolar, tanto en grandes urbes como en localidades pequeñas y, siempre, en el marco de la normativa vigente. Si bien el papel de la familia, en primer lugar, y del colegio y los profesores a continuación son, sin duda, clave, la participación y la aportación de los agentes de tráfico y de entidades como

Fundación MAPFRE tiene que coordinarse estrechamente como complemento necesario para consolidar valores y promover la solidaridad y la seguridad vial: como dice el proverbio africano, “para educar a un niño o una niña hace falta toda la tribu”.

Como casi todos los buenos trabajos, y estoy convencido de que este es excelente, es resultado de las aportaciones de un importante número de profesionales que, entre todos, sumáis más de 2.000 años de experiencia en las calles de nuestras ciudades resolviendo problemas de sus vecinos y vecinas, bien gestionándolos o a pie de calle. A todos y todas los que habéis participado en las reuniones, grupos de discusión e intercambios de emails: muchas gracias por dejarnos compartir esos momentos de trabajo.

Tampoco queremos dejar la oportunidad de agradecer a todas las entidades que ya nos han expresado su apoyo al documento, así como a las Policías Locales que ya han confirmado que desean aplicar la Guía en su entorno y así poder reconocer sus propios logros e identificar áreas de mejora. Como dijo Charles Darwin, lo que no se mide no se puede mejorar y lo que no se mejora, simplemente, se deteriora.

Déjenme que termine con una breve nota personal, porque no puede tener más relación con esta guía. La semana pasada, en Madrid, yendo tranquilamente hacia el trabajo en bicicleta por un carril bici de Madrid, se me cruzó un coche que quería entrar en un aparcamiento y me rompió dos huesos, uno de ellos en la cara que espero no haya que operar... Benditos cascos de ciclistas, como dijo el médico de urgencias que me atendió en el hospital La Paz: por favor, no dejen que nadie que les importe vaya en bici o patinete sin uno. Antes de que me diera cuenta, y antes de que llegara la ambulancia, una patrulla de la Policía Municipal me estaba reconfortando y, posteriormente, elaboró un atestado impecable. El atestado captura a la perfección como factor clave la presencia de un contenedor que obstaculizaba gravemente la visión mutua y este dato es muy importante para mí porque esta guía apunta como un elemento clave, y entre otros muchos, la capacidad de la policía local para corregir este tipo de situaciones, incluso a nivel de ordenanzas municipales, por lo que creo que su contenido es infinitamente relevante. Ojalá esta guía pudiera contribuir a reforzar el papel de las Policías Locales en la seguridad. No aburro más, ya que sólo quería con este último comentario reconocer de nuevo vuestro trabajo y daros las gracias.

Aprovechar las buenas experiencias para la mejora de todos los Servicios de Policía Local



Pascual Martínez Cuesta, presidente nacional de la Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (Unijepol)

Sin ninguna duda, la principal fortaleza de las Policías Locales es la proximidad a nuestras respectivas comunidades locales. Eso nos posibilita una gran flexibilidad para responder a las nuevas demandas sociales que se van manifestando y, por tanto, una respuesta más eficaz.

Sin embargo, con la excepción de las grandes plantillas (no más de una decena de ciudades), el localismo y la escasez de recursos es una característica generalizada que nos impiden idear, desarrollar y divulgar nuevas políticas de seguridad que, en buena parte, ya se han puesto o se están poniendo en marcha por otras Policías Locales.

Unas plantillas desarrollan excelentes experiencias en educación vial; otras lo hacen en la investigación de siniestros viales y en la policía judicial; otras en la atención a las víctimas... pero, en general, esas buenas prácticas no se difunden más allá de nuestras siempre estrechas fronteras municipales, o tardan mucho tiempo en difundirse al resto de las Policías Locales. Así, se desperdician muchos recursos que podrían aprovecharse fácilmente y sin grandes esfuerzos. Incluso hay veces que vamos a buscar al extranjero lo que ya existe al lado de nuestra casa.

No obstante, es justo reconocer que hay algunas iniciativas muy importantes (como es el caso de los Agentes Tutores o de las Unidades Caninas), pero, en mi opinión, considero que una de nuestras asignaturas pendientes es la cooperación entre los propios servicios de Policía Local. No solo se trata de colaboración operativa, sino también en el intercambio de buenas prácticas que han funcionado satisfactoriamente y que aportan

mejoras en materia de coordinación y en defensa de la igualdad de servicios de los que es receptora la ciudadanía.

Precisamente por eso, creo que el único defecto que se puede achacar a esta Guía es que no se hubiera hecho antes. Su utilidad queda fuera de toda duda, porque nos facilitará, a todos los Servicios de Policía Local, disponer de una información que nos servirá para desarrollar mucho mejor y más eficazmente un abanico de funciones muy importantes que ayudarán a salvar muchas vidas, en una de nuestras especialidades que es un símbolo y nos caracteriza de forma particular.

Y, no quiero dejar de señalarlo, la Guía se ha podido convertir en una realidad gracias a la contribución de Fundación MAPFRE, que ha aportado los recursos necesarios para poder organizar las reuniones y realizar los trabajos permitiéndonos elaborar su contenido. Su compromiso coincidente con el de UNIJEPOL, ha hecho posible una relación que está creciendo y fortaleciendo los lazos con el conocimiento mutuo.

En nombre de Unijepol, gracias a todos y todas las que habéis contribuido a hacerla posible, en especial a José Francisco Cano que ha tenido el valor y el acierto de dirigirla.

Y gracias, también, por señalarnos igualmente que son necesarias otras guías similares para los diversos ámbitos de nuestra competencia.

14

Jesús Monclús (Fundación MAPFRE) y Pascual Martínez (Unijepol)



■ INTRODUCCIÓN

Con carácter genérico, una Guía de Buenas Prácticas es un conjunto de actuaciones o prácticas que ya han sido desarrolladas por una o varias entidades y de las que se pueden extraer aprendizajes o experiencias positivas transferibles a otros entornos similares.

Así, en el ámbito del ejercicio de las funciones de movilidad y seguridad vial, desarrolladas por los Servicios de Policía Local, son Buenas Prácticas aquellas que han conseguido mejorar la movilidad y la seguridad vial en el ámbito urbano de uno o diversos municipios, con el fin de proteger la vida y los bienes de las personas y reducir la siniestralidad de tráfico.

La presente Guía de Buenas Prácticas persigue esencialmente tres objetivos:

- Ayudar a los municipios y a sus Policías Locales a identificar y difundir las buenas prácticas en materia de movilidad y seguridad vial que se están desarrollando.
- Impulsar las buenas prácticas locales en materia de movilidad y seguridad vial.
- Acreditar a las Policías Locales que desarrollen un marco global de “Buenas Prácticas” en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

El presente Catálogo de Buenas Prácticas en el Ejercicio de las Funciones de Seguridad Vial por las Policías Locales ha sido elaborado con las aportaciones y experiencias aportadas por expertos, mandos y jefes de decenas de Servicios de Policía Local de toda España.

En los trabajos previos a su elaboración han participado representantes de Policías Locales de todas las comunidades autónomas, de diversa tradición, con especialidades muy distintas y con muy diferentes capacidades operativas. Por ello, uno de los criterios más relevantes que ha seguido este Catálogo ha sido el mantenimiento de un carácter integral e inclusivo.

Además, este Catálogo ha sido sometido a la consideración de las más importantes instituciones y entidades españolas comprometidas con la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible, que lo han enriquecido con sus aportaciones desde sus diferentes perspectivas.

José Francisco Cano de la Vega, director de la Guía
Abril de 2025

Jornada sobre Buenas Prácticas en Seguridad Vial (Albacete, 2024)



Jornada sobre Aportaciones de las Policías Locales a la Seguridad Vial (Madrid, 2024)

1. LAS POLICÍAS LOCALES EN ESPAÑA

En España existían en 2024 un total de 8.132 municipios. De ellos, sólo 1.700 cuentan con su propio Servicio de Policía Local. Sin embargo, en los municipios que cuentan con Policía Local se agrupa el 90% de la población española.

Las Policías Locales reúnen en la actualidad un número aproximado a los 70.000 profesionales. En su conjunto, una cifra muy similar al de la Policía Nacional o la Guardia Civil.

La diversidad es una característica esencial de las Policías Locales, como también lo es de los municipios de quienes dependen. Hay policías locales con un número mayor a los 7.000 efectivos y otras que sólo cuentan con uno o dos componentes. Por tanto, su capacidad operativa es muy diversa: hay Policías Locales que cuentan con unidades muy especializadas y otras cuyos escasos recursos las obligan a una polivalencia absoluta.

De otra parte, no sólo por su tamaño, sino también por diversos factores que no vienen al caso (tradición y orientación profesional e institucional, problemáticas locales, etc.), también son muy diversas las competencias que ejercen.

Sin embargo, todas las Policías Locales, independientemente de la fortaleza de sus recursos humanos y materiales, comparten el ejercicio de las funciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.



2. MUNICIPIOS, POLICÍAS LOCALES, MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

2.1. Las competencias municipales

El artículo 25.2 de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases de Régimen Local establece las competencias de los Municipios, y en concreto el apartado f) y g) recogen que: *“El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: [...] f) Policía local, protección civil, prevención y extinción de incendios. g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.* Y el artículo 25.5 de la norma establece que: *“La Ley determinará la competencia municipal propia de que se trate, garantizando que no se produce una atribución simultánea de la misma competencia a otra Administración Pública.*

Sin embargo, es la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial la norma que mayor atención a detallar las competencias municipales en esta materia. Así, su artículo 7 establece.

“Competencias de los municipios. Corresponde a los municipios:

a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.”

19



IV Convención Nacional de Seguridad Vial de las Policías Locales (Madrid, 2023)

El artículo 84.4 de esta misma ley establece que *“La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos alcaldes, los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable.*

Quedan excluidas de la competencia sancionadora municipal las infracciones a los preceptos del título IV, incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio.”

En el caso particular de las ciudades de Madrid y Barcelona existen normas que establecen las competencias específicas para ambos municipios. En el caso de Barcelona, la Ley 1/2006 de Régimen Especial del municipio de Barcelona, en su Título II, Capítulo V, se detallan las competencias del municipio en lo relativo a movilidad (artículos 17 al 29). En el caso de Madrid, la Ley 22/2006 de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid detalla las competencias del municipio de Madrid en materia de seguridad vial.

2.2. Las funciones de las Policías Locales

20

En lo que se refiere a la movilidad y la seguridad vial, el artículo 53 de la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de 1986, establece de manera expresa que los Cuerpos de Policía Local deberán ejercer las siguientes funciones: “... b) Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación; y c) Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.”

Pero, entre las funciones encomendadas a las Policías Locales por esa misma Ley Orgánica, también deberán ejercer las funciones de: “...d) Policía Administrativa, en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia”, lo que supone vigilar el cumplimiento de las normas municipales relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, así como la denuncia de sus infracciones. También: “e) Participar en las funciones de Policía Judicial, en la forma establecida en el artículo 29.2 de esta Ley”, lo que supone formar parte de la Policía Judicial genérica para el descubrimiento de los delitos contra la seguridad vial y el aseguramiento de sus supuestos autores. También: “f) La prestación de auxilio, en los casos de accidente, catástrofe o calamidad pública, participando, en la forma prevista en las

Leyes, en la ejecución de los planes de Protección Civil”, lo que supone colaborar en la prestación de auxilio en los accidentes de tráfico. Y, finalmente: “g) Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las Juntas de Seguridad”, lo que implica la prevención y persecución de las infracciones penales contra la seguridad vial.

Como complemento a lo establecido por la Ley Orgánica, lógicamente de aplicación estatal, en el ejercicio de sus competencias constitucionales en materia de coordinación de las Policías Locales, las Comunidades Autónomas han promulgado sus respectivas leyes de coordinación de las Policías Locales y, en algunas de ellas, se han establecido otras competencias en este ámbito.

Es el caso de la Comunidad de Madrid, que se detalla sólo a modo de ejemplo y donde también se otorga a las Policías Locales la función de “participar en la Educación Vial”; la de “Instruir atestados por delitos contra la seguridad vial dentro del casco urbano y en las vías de titularidad municipal”; la de “Instruir los atestados policiales en caso de siniestros laborales”, lo que implica todos aquellos comprendidos dentro de la siniestralidad vial laboral; y, por último también se establece como posibilidad, “en virtud de convenio entre la Comunidad de Madrid y los ayuntamientos” el ejercicio de las funciones de: “...2.º Inspeccionar las actividades sometidas a la ordenación o disciplina de la Comunidad de Madrid, denunciando toda actividad ilícita”, lo que también supone la vigilancia del cumplimiento de la normativa sobre transporte y la denuncia de sus infracciones.

Para completar el panorama, también cabe la posibilidad de la asunción de otras funciones en este ámbito por parte de las Policías Locales, en base a los Acuerdos suscritos entre los municipios y la Secretaría de Estado de Seguridad (a través de la Dirección General de Tráfico) o entre los municipios y las Comunidades Autónomas que disponen de su propia Policía Autonómica. En este sentido, cabe destacar el Convenio Marco de Colaboración, Cooperación y Coordinación entre el Ministerio de Interior y la Federación Española de Municipios y Provincias en materia de Seguridad Ciudadana y Seguridad Vial del año 2006, así como el Convenio Específico de Colaboración entre la Federación Española de Municipios y

Provincias y el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico en materia de Seguridad Vial, del año 2009.

En resumen, en base a la normativa detallada y a las diferentes posibilidades de asunción de mayores competencias como consecuencia de la suscripción de acuerdos intergubernamentales entre los municipios y el Estado o con las Comunidades Autónomas, las funciones y competencias de las Policías Locales en materia de movilidad y seguridad vial son omnicomprendivas y abarcan un catálogo de tareas verdaderamente amplio. Y más, teniendo en cuenta que, en el ejercicio de la autonomía municipal, los gobiernos municipales encomiendan a sus respectivas Policías Locales responsabilidades que muchas veces van mucho más allá de las funciones que les otorga expresamente el ordenamiento jurídico.

3. LA METODOLOGÍA UTILIZADA PARA ELABORAR ESTA GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS

22

En el Acuerdo de Colaboración entre la Fundación MAPFRE y la Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (Unijepol), suscrito el 28 de junio de 2024, se planteaba el desarrollo de diversos proyectos y, entre ellos, los denominados “Elaboración de una Guía de Buenas Prácticas para el Ejercicio de las Funciones de Movilidad y Seguridad Vial por las Policías Locales” y “Aportaciones de las Policías Locales a la Movilidad y la Seguridad Vial”.



Jornada sobre Aportaciones de las Policías Locales a la Seguridad Vial (Córdoba, 2024)

Dichos proyectos, aunque presentaban objetivos diferentes, tenían un importante nexo común, que no era otro que “descubrir”, reflexionar y analizar el trabajo que, en esta materia, vienen desarrollando desde hace décadas las Policías Locales.

En dicho proyecto se incluyó la realización de unas Jornadas de Trabajo sobre “Buenas Prácticas de las Policías Locales en materia de Seguridad Vial”, que se celebró en la ciudad de Albacete los días 1 y 2 de octubre de 2024. Así mismo, se realizaron otras dos jornadas de trabajo, el día 24 de septiembre de 2024, en Madrid, y el día 15 de octubre de ese mismo año en la ciudad de Córdoba, para abordar el contenido sobre las aportaciones de las Policías Locales a la Movilidad y la Seguridad Vial.

En las tres jornadas de trabajo se contó con la participación de un total de 35 miembros de las Policías Locales de todo el territorio nacional, con perfil directivo o de especialistas, todos ellos y ellas profesionales expertos en movilidad y seguridad vial.

Las tres jornadas se plantearon de forma esencialmente participativa, partiendo de una breve introducción en cada uno de los apartados a debatir y, después, procurando esencialmente la reflexión y el debate conjunto a través de la técnica de Grupos de Discusión.

23

3.1. Los Grupos de Discusión

Un grupo de discusión es una metodología de investigación social que se utiliza para recoger datos a través de la interacción del grupo. El grupo está formado por un pequeño número de personas cuidadosamente seleccionadas que discuten un tema determinado. Estos grupos son también llamados “grupos focales” o *focus groups*. La idea principal de esta metodología consiste en generar un diálogo sobre un tema específico y también observar y registrar las actitudes de los participantes en el estudio.

Las preguntas que se hacen en un grupo de discusión van de lo general a lo más específico y es importante incentivar a los participantes a compartir sus historias, opiniones y generar reacciones, en un ambiente tranquilo y sin fricciones. Las sesiones de los grupos de discusión generalmente son grabadas para ser analizadas posteriormente, o puede

haber una o más personas enfocadas en tomar notas para documentar preguntas y respuestas.

Otros aspectos a los que hay que estar atentos es al lenguaje corporal, las pausas, silencios y el comportamiento general de los participantes. Toda manifestación debe ser documentada.

Los grupos de discusión funcionan mejor cuando son conformados por grupos pequeños que comparten características similares, por ejemplo: personas de la misma edad y de la misma comunidad autónoma. Generalmente, se invita a los participantes a asistir a una sesión conformada por unas 8 a 10 personas. Tener grupos con diferentes características (en nuestro caso, por ejemplo: de diferentes Comunidades Autónomas, o de Policías Locales de municipios de diferente tamaño), pero con conocimiento especializado del mismo tema, nos ha ayudado a obtener datos más relevantes y de utilidad para el estudio.

■ Finalidad de los Grupos de Discusión

El objetivo principal de la investigación con grupos focales es aprovechar las actitudes, los sentimientos, las creencias, las experiencias y las reacciones de los participantes de una forma que no sería posible con otros métodos de investigación (como la observación, las entrevistas individuales o las encuestas). Los grupos focales son una buena forma de recopilar información a profundidad sobre las ideas y opiniones de una comunidad (en este caso de la comunidad de Policías Locales) sobre un tema, así como para evaluar actitudes o cualquier factor que influya en la conducta y las preferencias de las personas.



Los grupos de discusión no son de utilidad para obtener conocimientos u opiniones individuales, sino para generar anécdotas, identificar patrones y visiones internas sobre las normas o actitudes prevalentes. Puede ser de gran utilidad para obtener información sobre temas de los que se sabe muy poco, probar el impacto de mensajes informativos o educativos, o recolectar información sobre cómo reacciona un grupo ante una estrategia determinada.

Los grupos de discusión suelen obtener opiniones compartidas y pueden ayudar a proporcionar una base para desarrollar preguntas de encuesta cuantitativa o para entrevistas a profundidad.

■ Fases seguidas en los Grupos de Discusión

El desarrollo de los Grupos de Discusión se realizó siguiendo los siguientes pasos:

a) *Diseño de la investigación.* El proceso comienza con la identificación de los objetivos y la definición de la pregunta o preguntas de la investigación que se buscará responder a través del grupo. Sobre la base de los objetivos y la pregunta de investigación, se prepara una lista de preguntas como guía para cada sesión de discusión del grupo focal.

b) *Selección de participantes.* La identificación de los participantes es quizás el paso más importante, ya que la técnica se basa en gran medida en la dinámica de grupo y en las relaciones sinérgicas entre los participantes para generar datos, por lo que contar con una buena comunidad resulta determinante para responder a las preguntas de investigación.

c) *Recolección de datos.* La sesión de los grupos de discusión requiere un equipo formado por un facilitador experto y un asistente. El facilitador es fundamental para llevar la discusión, no solo por la gestión de las relaciones existentes, sino también por la creación de un ambiente relajado y cómodo para los participantes.

Del mismo modo, el papel del asistente incluye la observación de las interacciones no verbales y el impacto de la dinámica del grupo, y la documentación del contenido general de la discusión, complementando así los datos. Los datos no verbales se basan en el comportamiento y las

acciones de los participantes antes, durante y después de la discusión del grupo focal. Usualmente, los datos no verbales proporcionan descripciones e interpretaciones más densas en comparación con el uso exclusivo de datos verbales.

d) *Análisis.* Las sesiones de los grupos de discusión suelen arrojar datos cualitativos y observacionales cuyo análisis puede ser exigente. Las técnicas de análisis de datos de investigación cualitativa que pueden utilizarse en los grupos de discusión incluyen el análisis de teoría fundamentada, el análisis de contenido y el análisis de discurso. Si bien estas técnicas pueden requerir de una revisión laboriosa de cientos de textos, con el uso de un software para análisis de datos cualitativos puede realizarse de forma más rápida y eficiente.

e) *Resultados y presentación de informes.* Una vez analizados todos los datos, el investigador debe consolidar los resultados en un informe de investigación coherente para su difusión, considerando resaltar los puntos claves según la audiencia a quien esté dirigido. El informe puede presentarse en formato narrativo o puntual y debe contar con información sobre los participantes, como el sexo, la edad y el nivel de educación, además de citas clave de los participantes para enfatizar los puntos.

Las conclusiones deben compartirse con los participantes del estudio mediante un proceso denominado comprobación de los miembros, validación de los encuestados o validación de los participantes para validar los resultados y aumentar así la credibilidad del informe o estudio.



Seminario Nacional de Educación Vial de las Policías Locales (Madrid, 2024)

f) Tipos de grupos de discusión. Se identifican varios tipos de Grupos de Discusión en función de su organización y desarrollo. Pero, en el caso de esta investigación se utilizará el modelo denominado “Grupo de discusión único”, basado en la discusión interactiva de un tema por parte del conjunto de los participantes y un equipo de facilitadores como un grupo en un solo lugar. Este es el tipo más clásico de grupo de discusión y ha sido ampliamente utilizado por investigadores y profesionales de diferentes disciplinas.

■ **Áreas de reflexión en los Grupos de Discusión**

Para facilitar una reflexión colectiva y un debate más ordenado y eficaz en la reunión de los Grupos, se propuso a sus integrantes el trabajo sobre las 16 áreas siguientes, sin afán exhaustivo. Se trataba de reflexionar sobre los temas propuestos y de tenerlos en cuenta a la hora de responder a las preguntas que se plantearon en el debate en Grupo.

- 1) La organización municipal para la gestión de las competencias municipales en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 2) La organización de la Policía Local para la gestión de las funciones policiales en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 3) Las normas municipales aprobadas en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 4) El desarrollo efectivo de las funciones policiales en materia de disciplina vial y Seguridad Vial en la Policía Local.
- 5) La coordinación y colaboración entre los distintos departamentos municipales implicados en asuntos relacionados con la Movilidad y la Seguridad Vial.
- 6) La planificación y programación Municipal y de la Policía Local en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 7) Los protocolos y la estandarización de procedimientos en el ámbito de la Movilidad y la Seguridad Vial en la Policía Local.
- 8) La Gestión de la Educación Vial por la Policía Local.

- 9) Las infraestructuras existentes para la Educación Vial.
- 10) La cooperación y coordinación entre el municipio y la Policía Local con otras administraciones públicas y otros Servicios Policiales en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 11) La cooperación entre el municipio y la Policía Local con Organizaciones No Gubernamentales en el ámbito de la Movilidad y la Seguridad Vial.
- 12) La existencia y funcionamiento de órganos de participación ciudadana en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 13) Los Recursos Humanos de la Policía Local destinados a la Movilidad y la Seguridad Vial.
- 14) Los Recursos Materiales de la Policía Local destinados a la Movilidad y la Seguridad Vial.
- 15) La formación de la Policía Local en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- 16) Los déficits en el trabajo de la Policía Local en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

■ **Preguntas para la expresión individual**

En el transcurso de la reunión de los Grupos, tanto los dinamizadores, como el resto de los participantes en los mismos, tuvieron libertad para introducir libremente otras cuestiones, pero también se planteó una respuesta individual a determinadas preguntas.

Previamente se avisó que no resultaba de interés para el Estudio la identificación de buenas prácticas o deficiencias con ningún municipio o Policía Local concreta, ya que lo que se perseguía era, desde las experiencias individuales, definir aciertos y errores de carácter general en las Policías Locales de todo el Estado.

Las preguntas de contestación individual fueron las siguientes:

Guardia Urbana de Barcelona



- 1) Desde la trayectoria profesional y la perspectiva personal de los participantes en sus respectivos Servicios de Policía Local: ¿Cuáles son las principales aportaciones que han hecho y están haciendo las Policías Locales a la Movilidad y a la Seguridad Vial?
- 2) ¿Están suficientemente claros los conceptos “Gestión del tráfico”, “Movilidad” y “Seguridad Vial” en tu Servicio de Policía Local?
- 3) ¿Qué relevancia se da en tu Policía Local a la participación del Servicio en la Educación Vial?
- 4) ¿Existe una “visión compartida” entre la cultura política de tu Ayuntamiento (no sólo hablamos del Gobierno Municipal, sino de un concepto más amplio: en general, la cultura política del Ayuntamiento) y la cultura profesional de tu Servicio de Policía Local, en relación a la Movilidad y la Seguridad Vial?
- 5) ¿Crees que el trabajo de la Policía Local en el ámbito de la Movilidad y la Seguridad Vial es tan eficaz como el de otros Servicios Policiales con los que se comparte territorio?
- 6) ¿La Policía Local dispone de los recursos materiales necesarios para ejercer eficazmente las funciones que le competen en materia de Movilidad y Seguridad Vial?
- 7) ¿Se disponen de las normas municipales necesarias para garantizar la Movilidad y la Seguridad Vial en el casco urbano del municipio?

8) ¿En lo que respecta a la Movilidad y la Seguridad Vial, los distintos departamentos municipales implicados trabajan sistemáticamente en una coordinación y colaboración eficaz?

9) ¿Se desarrolla una política activa de coordinación y colaboración con otras administraciones públicas y otros servicios policiales implicados en la Movilidad y la Seguridad Vial?

10) ¿Se otorga importancia a la cooperación con Organizaciones No Gubernamentales desde el Ayuntamiento y desde la Policía Local?

3.2. Redacción de la primera versión del Catálogo de Buenas Prácticas

Una vez recogida y analizada toda la documentación producida en los Grupos de Discusión por parte de la Dirección del Proyecto, en el mes de diciembre de 2024 se procedió a la elaboración de la primera versión del Catálogo de Buenas Prácticas en el ejercicio de las Funciones de Movilidad y Seguridad Vial por las Policías Locales.

30

En esa primera versión del Catálogo se identificaron un total de 136 buenas prácticas, distribuidas en las 7 áreas siguientes:

1. Ejercicio y gestión de las competencias municipales y de las funciones policiales en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

2. Ejercicio y gestión de las funciones de Educación Vial.



Circuito de educación vial
de la Policía Local de
Valladolid

3. Planificación, programación y estandarización de procedimientos.
4. Cooperación intergubernamental (o interadministrativa) e interpolicial.
5. Coalición con entidades no gubernamentales y relación con el tejido social de la Comunidad Local.
6. Gestión de los Recursos Humanos y de la Seguridad Vial Laboral en la propia Policía Local.
7. Recursos económicos, vehículos, equipo y gestión del equipamiento policial.

3.3. Remisión del Catálogo de Buenas Prácticas a las entidades no gubernamentales y a las autoridades competentes en Tráfico

Seguidamente, esa primera versión del Catálogo de Buenas Prácticas fue remitido a las entidades no gubernamentales con mayor relevancia en el ámbito de la Movilidad y la Seguridad Vial, con el fin de que pudieran realizar su valoración del mismo y, en su caso, hacer las aportaciones que estimasen convenientes.

En concreto, las instituciones y entidades consultadas fueron las siguientes:

- Dirección General de Tráfico (DGT).
- Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).
- Fundación MAPFRE.
- Sociedad Española de Criminología (SECRIM).
- Federación Española de Técnicos en Educación Vial (FETEV).
- Asociación Nacional de Agentes Tutores (ANAT).
- Fundación Española por la Seguridad Vial (FESVIAL).
- Asociación “Stop Accidentes”.
- Asociación Española de Lesionados en Médula Ósea (AESLEME).
- Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos” (AECA-ITV).
- Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas de España (Fundación CNAE).
- Asociación TEAVIAL.
- Fundación Smart Baby.

- Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI).
- Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS).

Todas ellas expresaron su apoyo formal a la Guía de Buenas Prácticas y, algunas de ellas, hicieron diversas aportaciones que, mayoritariamente, fueron recogidas por la dirección del proyecto.

El catálogo también fue remitido a las direcciones generales (u órganos equivalentes) con competencia en coordinación de las Policías Locales de todas las Comunidades Autónomas. Por último, se presentó a la Dirección General de Tráfico (DGT), así como a sus equivalentes en las Comunidades Autónomas: Servei Català de Transít de Catalunya, Servicio de Tráfico de la Comunidad Foral de Navarra y la Dirección de Tráfico del País Vasco.

Después de analizar y valorar las nuevas propuestas recibidas, se procedió a elaborar el Catálogo definitivo de Buenas Prácticas, con la inclusión de un total de 153 buenas prácticas (es decir: 17 buenas prácticas más de las inicialmente identificadas), así como la propia Guía.

32



Constitución de la Red Española por la Seguridad Vial (Madrid, 2019)

4. PROFESIONALES PARTICIPANTES EN LOS GRUPOS DE DISCUSIÓN

En el Grupo de Discusión de la Jornada sobre Buenas Prácticas en el Ejercicio de las Funciones de Movilidad y Seguridad Vial por las Policías Locales, celebrada en Albacete, participaron los siguientes profesionales:

- Ángel Ruibal Pérez, exjefe e inspector principal de la Policía Local de Pontevedra, jubilado.
- Antoni Flores Lorente, intendente mayor jefe de la Policía Local de Terrasa (Barcelona).
- Federico Gómez Sáez, intendente jefe de la Policía Local de Almansa (Albacete), jubilado.
- Francisco José Gallego Moya, subinspector jefe de la Policía Local de Montilla (Córdoba).
- Juan Carlos Blanco Hernández, mayor jefe de la Policía Local de Salamanca.
- Ricardo Muñoz Blasco, inspector jefe de la Policía Local de Sueca (Valencia).
- Julia González Calleja, superintendente jefa de la Policía Municipal de Valladolid.
- Víctor Picón Ruíz, cabo jefe de la Unidad de Accidentes y Tráfico de la Policía Local de Castelldefels (Barcelona).
- Gema Marcos Fernández, agente responsable del Equipo de Educación Vial de la Policía Local de Xabià (Alicante).
- Eva María González Fernández, agente responsable del Equipo de Educación Vial de la Policía Local de Vélez Málaga y miembro de la Junta Directiva de FETEVl.
- Isaías Sánchez Buendía, subinspector jefe de la Policía Local de Sant Lluís (Menorca, Islas Baleares).



Policía Municipal de Madrid (2008)

- Julio Fernández Bernal, agente coordinador de la Escuela de educación Vial de la Policía Local de Elche (Alicante).
- Víctor Javier Navarro Íñiguez, agente 1º, responsable de Programas de Educación Vial de la Escuela de Seguridad Pública de la Policía Local de Cartaga (región de Murcia).
- Julián Navarro Sánchez, subinspector de la Policía Local de Andújar (Jaén).
- Pascual David Muñoz Álamo, agente coordinador del Parque de Educación Vial de la Policía Local de Molina de Segura (Murcia). Coordinador del Área de Policía y Escuela de la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial.
- Ricardo Arrate Cifuentes, subinspector jefe de la Policía Local de Torrelodones (Madrid).
- Miguel Ángel García García, comisario jefe de la Policía Local de Fuenlabrada (Madrid). Adscrito a la Consejería de Interior de la Comunidad de Madrid.

- Carlos Pastor Valle, intendente jefe de la Unidad Central de Atestados de Tráfico de la Guardia Urbana de Barcelona.
- Eurípides Triano Muñoz, agente responsable del Programa de Educación Vial de la Policía Local de Priego de Córdoba.
- José Miguel Jiménez San Millán, intendente jefe de la Policía Local de Ávila, jubilado.

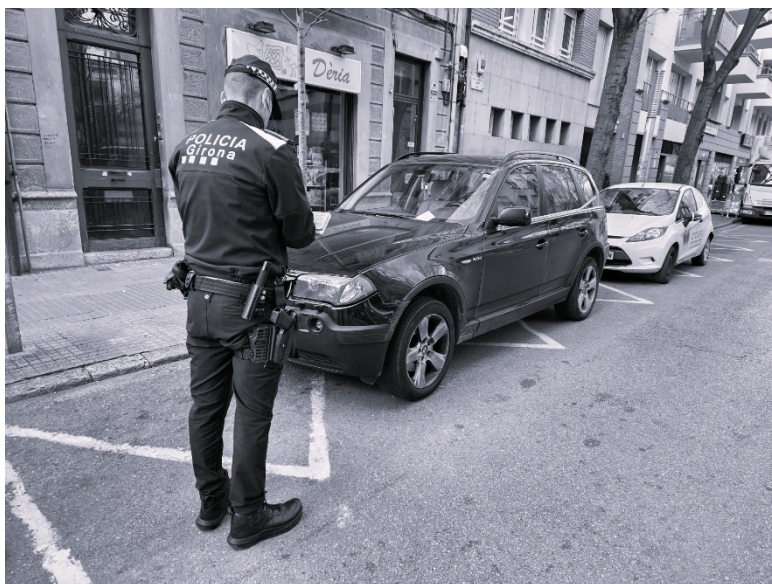
En los Grupos de Discusión de las Jornadas sobre Aportaciones de las Policías Locales a la Movilidad y la Seguridad Vial, celebradas respectivamente en Córdoba y Madrid, participaron los siguientes profesionales:

- Javier García Cuesta, subinspector jefe de la Unidad de Seguridad Vial de la Policía Local de Fuenlabrada (Madrid).
- José López Muñoz, subinspector jubilado de la Policía Local de Santa Eularia del Río (Ibiza) y presidente nacional de la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEEVI).
- José Antonio Chao Cabana, inspector jefe de la Policía Local de El Ferrol (A Coruña).
- Raúl Verger Blanes, inspector jefe de la Policía Local de Castelldefells (Barcelona).
- Justo José Santana Sánchez, jefe de la Policía Local de Ingenio (Las Palmas de Gran Canaria).
- José Manuel Rico Rodríguez, intendente y segundo jefe de la Policía Local de A Coruña.
- Félix Castillo Hernández, comisario jefe de la Policía Local de Aranjuez (Madrid).
- Antonio Carrasco García, comisario jefe de la Policía Local de Alaquas (Valencia).

- Eduardo Barrero Camacho, agente de la Policía Local de Mairena del Aljarafe (Sevilla) y presidente de la Asociación de Técnicos de Educación Vial de Andalucía (ATESVAN).
- Juan Luis González Rodríguez. Agente de la Policía Local de Ayamonte (Huelva), experto en Seguridad Vial.
- Ricardo Juan Alemán Crespo-López, agente de la Policía Local de Roquetas de Mar (Almería), experto en Educación Vial y vicepresidente de la Asociación de Técnicos de Educación Vial de Andalucía (ATESVAN).
- Rubén Muñoz Garrido, superintendente jefe de la Policía Local de Badajoz.
- Juan Díaz Serrano, intendente jefe de Tráfico y Medio Ambiente de la Policía Local de Córdoba.
- Juan Antonio Carreras Espallardo, subinspector de la Policía Local de Molina de Segura (Murcia).
- Ricardo Muñoz Blasco, inspector jefe de la Policía Local de Sueca (Valencia).

Además de los citados, también participaron en calidad de observadores en los Grupos de Discusión:

- Jesús Monclús González, director del Área de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE.



Policía Local de Girona

- Pascual Martínez Cuesta, intendente jefe de la Policía Local de Albacete, jubilado, y presidente nacional de Unijepol.
- Antonio García Infanzón, responsable de Programas de Prevención de la Fundación MAPFRE.
- Guillermo Magaz Pilar, director gerente de AECA-ITV.

La dirección del proyecto correspondió a José Francisco Cano de la Vega, licenciado en Sociología, experto en investigación cualitativa, y comisario principal jefe de la Policía Local de Fuenlabrada (Madrid), jubilado. La asistencia técnica correspondió a Francisca Salazar Valdivieso, licenciada en Comunicación Social.

5. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES OBTENIDAS A TRAVÉS DE LOS GRUPOS DE DISCUSIÓN

37

De forma muy resumida, del trabajo de reflexión y debate producido en los Grupos de Discusión se destacan las siguientes conclusiones:

- En conjunto, los municipios y las Policías Locales están haciendo una importante contribución a la Movilidad Sostenible y a la Seguridad Vial en el ámbito urbano que territorialmente les corresponde.
- La diversidad es una característica esencial a los municipios y a sus Policías Locales. No sólo por el tamaño de los municipios o por la capacidad operativa de sus Policías Locales, sino también por el diferente enfoque que hacen en el ejercicio de su competencias y funciones en materia de Movilidad y la Seguridad Vial.
- Son muchos los municipios y las Policías Locales que desarrollan buenas prácticas en el ejercicio de sus funciones y competencias en materia de Movilidad y Seguridad Vial.
- En muchas ocasiones, las buenas prácticas que se desarrollan en los diferentes municipios nacen y mueren en los municipios en los que se han desarrollado, sin que se conozcan y logren una difusión general en el resto de los municipios españoles.

- Salvo en algunas decenas de municipios -normalmente identificados con los más grandes- se pone de manifiesto un escaso desarrollo de las políticas públicas de Movilidad y Seguridad Vial, una situación que resulta común con el resto de las políticas de seguridad local.
- En una generalidad de municipios se entiende la movilidad y la seguridad vial como cuestiones que competen esencialmente al Servicio de Policía Local, sin llegar a considerarlas como un elemento central de la política municipal, como si se considera el urbanismo, la limpieza o las políticas de igualdad, por poner algunos ejemplos.
- En un número importante de municipios de tamaño pequeño y mediano existe una cultura institucional que rechaza las políticas de disciplina vial, incluso en relación a las infracciones más graves, al considerar que, supuestamente, despiertan rechazo social.
- En la gran mayoría de los pequeños municipios y en muchos de tamaño mediano se dedican escasos recursos a las políticas de movilidad y seguridad vial, y muy pocos recursos al equipamiento de la Policía Local,
- En los últimos años, estas situaciones negativas están evolucionando a mejor, gracias a diversos factores, especialmente al crecimiento del apoyo legislativo y social a las políticas de inseguridad vial y al rechazo a los comportamientos infractores de riesgo.



6. CATÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN EL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL POR LAS POLICÍAS LOCALES

Gracias al trabajo de reflexión y debate producido en los Grupos de Discusión se han identificado un total de 153 buenas prácticas, distribuidas en las siete áreas descritas en el apartado número 3.3 de esta Guía.

No obstante, los autores entienden la necesidad de realizar una revisión anual de este catálogo, con el fin de mantener su actualización y adecuación a las nuevas realidades legales, sociales y profesionales de las Policías Locales.



III Convención Nacional de Seguridad Vial de las Policías Locales (Madrid, 2019)

39

1. Ejercicio y gestión de las competencias municipales y de las funciones policiales en materia de Movilidad y Seguridad Vial (33 BB.PP.).

1. El Ayuntamiento ejerce con normalidad las competencias que le otorga el ordenamiento jurídico en materia de tráfico y seguridad vial.
2. En el organigrama municipal existe una o varias áreas, delegaciones o concejalías responsables de la gestión de las competencias municipales en materia de movilidad y seguridad vial.
3. El Ayuntamiento ha aprobado una Ordenanza Municipal de Movilidad y Seguridad Vial (con cualquier denominación que haga alusión a dicho contenido), que hace una regulación municipal de esta materia.

4. El Ayuntamiento ha aprobado una Ordenanza Municipal para regular los diferentes aspectos relacionados con los Vehículos de Movilidad Personal (o esta cuestión se regula específicamente en la Ordenanza general de Movilidad y Seguridad Vial).
5. El Ayuntamiento ha aprobado una Ordenanza Municipal para regular el estacionamiento de las personas con movilidad reducida (o este aspecto se regula específicamente en la Ordenanza general de Movilidad y Seguridad Vial).
6. Si las circunstancias del municipio lo requieren, el Ayuntamiento ha aprobado una Ordenanza Municipal que regula el Transporte Público de Viajeros.
7. Si el municipio está obligado normativamente a ello, ha realizado una distribución territorial del término municipal, en la que se detallan y ordenan las Zonas de Bajas Emisiones.
8. El Ayuntamiento dispone de un Departamento Técnico que desarrolla las competencias municipales en materia de Tráfico o Movilidad, que está incluido en el Servicio de Policía Local o que mantiene una relación colaboradora y fluida con la Policía Local.
9. El Ayuntamiento dispone de servicios municipales o ha establecido contratos externos para la reposición y mantenimiento de los semáforos, de la señalética de tráfico y de las marcas viales.
10. En los lugares más adecuados, se han incorporado a las marcas viales pictogramas que facilitan su comprensión por las personas con discapacidad intelectual.

Se recomienda la utilización de la secuencia de pictogramas ideada por Teavial, ya utilizados por numerosos ayuntamientos e, incluso, por algunos países extranjeros.

https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/4proyecto-teavial-eduardo-barrero_tcm30-498483.pdf
11. El Ayuntamiento dispone de un Servicio Municipal de Gestión de Denuncias de Tráfico, ha externalizado total o parcialmente este servicio o lo ha concertado con otra Administración Pública su gestión.

- 12.El Servicio de Policía Local realiza directamente o participa activamente en los estudios municipales que se realizan para la mejora de la movilidad y la seguridad vial en el pueblo o ciudad.
- 13.El Servicio de Policía Local asume efectivamente todas las funciones que la normativa estatal y autonómica atribuye a la Policía Local en materia de movilidad y seguridad vial.
- 14.La Policía Local (y/o los/as agentes de movilidad) regula el tráfico en los accesos y/o en las intersecciones urbanas de la ciudad, en los días y momentos en que se produce retenciones o conflictos de movilidad.
- 15.La Policía Local (y/o los/as agentes de movilidad) vigilan con regularidad el tráfico en los horarios críticos de los accesos y entornos escolares o de otros peatones vulnerables (centros de personas con discapacidad, centros de mayores, etc.)
- 16.La Policía Local realiza con regularidad controles de velocidad a través de radar.
- 17.La Policía Local realiza con regularidad controles preventivos de alcoholemia.
- 18.La Policía Local realiza con regularidad controles preventivos del uso de drogas por los/as conductores/as.
- 19.La Policía Local realiza con regularidad controles de la documentación del vehículo, para comprobar que la ITV está pasada y el vehículo dispone de seguro obligatorio en vigor.
- 20.La Policía Local participa en la vigilancia y control de la normativa en materia de transporte rodado, especialmente en materia de transporte escolar y de mercancías peligrosas, y denuncia sus infracciones.
- 21.La Policía Local investiga con regularidad los siniestros viales graves o muy graves que se producen en el ámbito urbano e instruye los correspondientes atestados.

22. La Policía Local tramita con regularidad denuncias por infracciones penales contra la seguridad del tráfico e instruye los correspondientes atestados.
23. La Policía Local procede con regularidad a la retirada con grúa de los vehículos estacionados en infracción que obstaculizan la circulación o suponen un riesgo, conforme a lo establecido en la normativa de seguridad vial.
24. El Servicio de Policía Local asume determinadas responsabilidades en materia de seguridad vial, como consecuencia de los acuerdos formales establecidos entre el Ayuntamiento y el Ministerio del Interior o la consejería competente de la Comunidad Autónoma.
25. El Servicio de Policía Local dispone de una o varias unidades, o de agentes cualificados, para el desarrollo eficaz de las funciones más especializadas (gestión de la movilidad, disciplina del tráfico, investigación de siniestros viales, policía judicial de tráfico, etc.) relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.
26. La/as unidad/es o agentes cualificados de la Policía Local, dedicados al desarrollo de las funciones más especializadas en materia de movilidad y/o seguridad vial, están bajo la dirección de un/os mando/s inmediato/s que organizan y controlan su trabajo.
27. La Policía Local ha establecido procedimientos internos que garantizan que, cuando procede, las conclusiones obtenidas en la investigación de los siniestros viales ocurridos en el municipio se trasladan a los órganos correspondientes para mejorar la seguridad vial.
28. Existen órganos internos de coordinación y/o procedimientos eficaces que garantizan la comunicación y la colaboración del Servicio de Policía Local con el resto de los departamentos municipales que comparten competencias en materia de movilidad y seguridad vial.
29. Normalmente, la Policía Local participa activamente en reuniones municipales interdepartamentales, o las impulsa, para abordar de forma conjunta problemas y proyectos relacionados con la movilidad y la seguridad vial.

30. Para la organización de eventos relevantes para el municipio, como las fiestas patronales, cabalgatas de reyes, carreras ciclistas, etc., la Policía Local participa activamente en la Comisión Organizadora, junto a otros departamentos municipales, o impulsa reuniones interdepartamentales para la planificación conjunta de las actividades.
31. Se ha publicado una Carta de Servicios de la Policía Local, en la que se contemplan de manera destacada sus compromisos relacionados con la movilidad y la seguridad vial.
32. La Policía Local como institución, o alguno/a de sus componentes, ha recibido en los cinco últimos años alguna distinción, reconocimiento o premio externos, destinado a reconocer su trayectoria o compromiso con la movilidad y la seguridad vial.
33. El Ayuntamiento y/o la Policía Local ha/n suscrito la Carta Europea de la Seguridad Vial y han asumido compromisos para conseguir el objetivo de reducir la siniestralidad vial.

Actividad de Educación Vial. Policía Local de Priego de Córdoba



2. Ejercicio y gestión de las funciones de Educación Vial (24 BB.PP.).

1. Una de las líneas estratégicas de actuación de la Policía Local es su participación en la educación vial de la comunidad local.
2. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa de Educación Vial Escolar.
3. La oferta educativa de la Policía Local a los centros escolares tiene una fundamentación educativa acorde al currículum escolar, con el objeto de que los centros puedan contextualizarla en sus programas y situaciones de aprendizaje.
4. Al comienzo del curso escolar, la Policía Local facilita a la dirección de los centros una propuesta para que la Educación Vial se incluya en el Proyecto Educativo y así garantizar su inclusión para que sea impartida por el profesorado y los educadores viales de la Policía Local.

Al respecto, se propone el siguiente documento base:
https://drive.google.com/drive/folders/1AXWuSAeYGcswD4vskQ_uMlS5aMH1bsVI
5. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa de Camino Escolar Seguro o de contenido similar.
6. El Ayuntamiento dispone de un Parque de Educación Vial, fijo o portátil, o dispone de acceso a un Parque de otra institución o entidad.
7. En sus acciones de Educación Vial Escolar, la Policía Local fomenta el uso responsable de la bicicleta, enseña sobre su mantenimiento y su utilización responsable.
8. Cada año, la Policía Local organiza o participa en las acciones municipales que se desarrollan para celebrar la Semana Europea de la Movilidad.
9. Cada año, la Policía Local organiza o participa en las actividades que se realicen en el municipio en el Día Mundial de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

10. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial, destinado específicamente a los alumnos de ESO, bachillerato y educación universitaria.
11. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial, destinado específicamente a las personas de edad avanzada.
12. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial, destinado específicamente a las mujeres embarazadas.
13. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial, destinado específicamente a los colectivos de personas migrantes.
14. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial, destinado específicamente a los/as niños/as y otras personas con discapacidad intelectual.
15. En los municipios donde existe un centro penitenciario, la Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial, destinado específicamente a sus internos.
16. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial en el ámbito laboral para las empresas ubicadas en el municipio.
17. La Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial destinado específicamente a los/as componentes del servicio de Bomberos, a la Agrupación Municipal de Voluntarios de Protección Civil y a organizaciones de voluntarios similares.
18. En colaboración con el Departamento Municipal de Recursos Humanos, la Policía Local desarrolla de forma permanente un Programa o acciones de Educación Vial destinado a los conductores de los vehículos municipales.

19. La Policía Local desarrolla una decidida política de alianza y colaboración con entidades privadas y/o no gubernamentales comprometidas con la educación vial.
20. La Policía Local desarrolla una política de alianza y colaboración para el desarrollo de sus acciones en materia de educación vial con asociaciones que representan a las víctimas de accidentes de tráfico.
21. La Policía Local dispone de una unidad o equipo especializado para desarrollar las funciones de educación vial.
22. Los/as componentes de la Policía Local que ejecutan los programas y acciones de Educación Vial disponen de la formación necesaria para el desarrollo de su labor.
23. La Policía Local organiza anualmente acciones formativas para la especialización de sus componentes en materia de educación vial, o facilita su participación en las acciones formativas organizadas por otras instituciones cualificadas.
24. La Policía Local, en colaboración con otros departamentos municipales, fomenta el uso responsable de la bicicleta por los menores de edad a través de actividades formativas en seguridad vial.

46



Policía Local de Alcobendas (Madrid)

3. Planificación, programación y estandarización de procedimientos (24 BB.PP.).

1. El Servicio de Policía Local participa habitualmente y de forma activa, junto a otros Departamentos Municipales, en la elaboración y en el desarrollo de planes locales en materia de movilidad y seguridad vial.
2. El Ayuntamiento dispone de un Plan Municipal de Movilidad que incluye un diagnóstico de la movilidad en el término municipal y unos objetivos de mejora.
3. El Ayuntamiento dispone de un Plan Local de Seguridad Vial que incluye un diagnóstico de la seguridad vial en el ámbito urbano y unos objetivos de mejora
4. La Policía Local elabora una Memoria Anual, en la que se recogen los datos principales relativos a sus actuaciones en materia de movilidad y seguridad vial.
5. La Policía Local elabora una estadística en la que se recogen pormenorizadamente los datos que corresponden a la siniestralidad vial en el ámbito urbano.
6. En la toma del servicio, los componentes de la Policía Local específicamente dedicados al ejercicio de las funciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial participan en un *briefing* o sesión informativa donde se tratan los aspectos de interés y las prioridades diarias.
7. La Policía Local, en colaboración con otros departamentos municipales, realiza planes de adecuación del tráfico en las vías públicas afectadas por las ejecuciones de obras.
8. La Policía Local desarrolla con frecuencia planes, programas y campañas para la mejora de diferentes aspectos relacionados con la movilidad y la seguridad vial en la Ciudad.
9. Generalmente, la Policía Local participa en las campañas generales programadas por la Dirección General de Tráfico o por el organismo competente de la Comunidad Autónoma.

10. El Servicio de Policía Local dispone de documentos y actas prediseñadas para facilitar la labor policial en materia de movilidad y seguridad vial.
11. La Policía Local dispone de un nomenclátor de infracciones de tráfico o de una relación codificada de infracciones de las ordenanzas y reglamentos municipales relacionados con el tráfico y la seguridad vial.
12. El Servicio de Policía Local dispone de manuales de uso del material y equipo que debe utilizar para el ejercicio de sus funciones de movilidad y seguridad vial (drogotest, etilómetro, radar, etc.).
13. La jefatura de Policía Local tiene establecidos calendarios de revisión periódicos de las instrucciones o procedimientos operativos internos para actualizarlos adecuadamente.
14. Está aprobado y en aplicación un procedimiento que regula la actuación de la Policía Local en la atención a los siniestros viales que presta especial atención a salvaguardar la seguridad de los policías intervinientes, las personas involucradas en el accidente y el resto de los usuarios de la vía.
15. En su actuación en siniestros viales, la Policía Local sigue los criterios establecidos por la Guía de Buenas Prácticas para la Atención Inmediata a las Víctimas en Siniestros Viales de la Fiscalía de Seguridad Vial.
<https://unijepol.eu/wp-content/uploads/2023/10/GUIA-TEXTO.pdf>
16. En su actuación en siniestros viales en los que se detectan víctimas con discapacidad intelectual, la Policía Local sigue las recomendaciones establecidas en la Guía para la Atención a Personas con Discapacidad Intelectual de la Dirección General de Tráfico.
https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/discapacidad/guia-atencion-personas-discapacitados/Guia-de-atencion-a-personas-con-discapacidad-digital.pdf

17. En colaboración con profesionales de la Psicología, la Policía Local ha establecido un procedimiento para informar a los familiares de la víctimas graves o mortales de los siniestros viales que se han producido en el ámbito territorial de su competencia.

18. La Policía Local dispone de documentos policiales básicos redactados en forma de “lectura fácil”, para facilitar su comprensión por las personas con discapacidad intelectual, tanto en su faceta de víctimas, como de infractores.

Se entiende por lectura fácil la adaptación que permite una lectura y una comprensión más sencilla de un contenido determinado.

19. Está aprobado y en aplicación un procedimiento que regula la actuación de la Policía Local en materia de controles preventivos en material de seguridad vial (alcoholemia y detección de drogas).

20. Está aprobado y en aplicación un procedimiento que regula el procedimiento a seguir por la Policía Local en la instrucción de atestados por siniestros viales.

21. Está aprobado y en aplicación un procedimiento que regula las persecuciones a supuestos delincuentes efectuadas por patrullas de la Policía Local, en que se presta especial atención a la seguridad de los policías intervinientes y del resto de los usuarios de la vía.

22. La Policía Local ha establecido procedimientos que garantizan la explotación de los datos obtenidos del análisis de la siniestralidad vial en el municipio para mejorar la seguridad vial.

23. La Policía Local ha establecido procedimientos para garantizar que las deficiencias y deterioros observadas por sus patrullas operativas en la señalización vial y en las marcas viales son comunicadas al órgano municipal responsable de su gestión.

24. Se comunican y publican, a través de procedimientos eficaces, las órdenes e instrucciones que da la Dirección de la Policía Local a la plantilla, en relación con las funciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.



Policía Local de Sanxenxo

4. Cooperación intergubernamental (o interadministrativa) e interpolicial (17 BB.PP.).

1. La Junta Local de Seguridad está formalmente constituida en el municipio.
2. La Junta Local de Seguridad se reúne periódicamente y constituye un instrumento eficaz para garantizar la cooperación intergubernamental e interpolicial.
3. La Junta Local de Seguridad ha constituido una Comisión de Coordinación Policial para garantizar la cooperación interpolicial y la ejecución eficaz de sus acuerdos.
4. El Ayuntamiento ha suscrito acuerdos de colaboración con el Ministerio del Interior (o con la con la Comunidad Autónoma) para incrementar y mejorar la cooperación intergubernamental e interpolicial en materia de movilidad y seguridad vial.
5. El Ayuntamiento dispone de un procedimiento eficaz, que garantiza que las denuncias por infracciones de tráfico formuladas por la Policía Local, que conllevan la retirada de puntos, son tramitadas adecuadamente a la Jefatura Provincial de Tráfico o al organismo competente de la Comunidad Autónoma.

6. El Ayuntamiento dispone de un procedimiento que garantiza que las denuncias por infracciones de tráfico formuladas por la Policía Local, que corresponden a la competencia sancionadora de la Jefatura Provincial de Tráfico, son tramitadas eficazmente.
7. La Central de Comunicaciones de la Policía Local está interconectada al 112, como teléfono único de emergencias de la Comunidad Autónoma.
8. La Policía Local ha establecido un acuerdo formal con la Guardia Civil o la Policía Autonómica sobre la delimitación territorial del casco urbano.
9. Se han firmado acuerdos formales que posibilitan el acceso directo de la Policía Local a las Bases de datos de la Dirección General de Tráfico y/o de la consejería competente de la Comunidad Autónoma.
10. El Servicio de Policía Local aplica una práctica habitual de colaboración con la Guardia Civil o la Policía Autonómica con relación a la seguridad vial.
11. Existen planes conjuntos de actuación de la Policía Local con la Guardia Civil o la Policía Autonómica en materia de seguridad vial.
12. La Policía Local y la Guardia Civil, o la Policía Autonómica, hacen planificaciones conjuntas para garantizar la seguridad vial y la movilidad en los eventos que discurren por vías urbanas e interurbanas del municipio.
13. La Policía Local y la Guardia Civil, o la Policía Autonómica, han realizado simulacros para la atención conjunta a grandes siniestros viales con numerosos heridos o en el que están involucrados vehículos destinados al transporte de animales vivos o de mercancías peligrosas.
14. Entre el Ayuntamiento y otras instituciones competentes se han establecido medidas o se dispone de medios informáticos y/o de comunicación que facilitan la cooperación intergubernamental y/o interpolicial.

15. La Policía Local elabora los partes estadísticos de los siniestros viales en los que interviene, y participa eficazmente esta información a la Dirección General de Tráfico o al organismo competente de la Comunidad Autónoma.

16. La Policía Local (en aquellas Comunidades Autónomas cuyas normas posibilitan la cooperación entre las Policías Locales de diversos municipios) ha establecido acuerdos de colaboración mutua con otros municipios para atender situaciones especiales o extraordinarias.

17. En caso de municipios de limitados recursos, se han establecido Acuerdos de Colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico, la Guardia Civil, la Policía Autonómica, la Comunidad Autónoma u otros municipios, para acceder eventualmente a recursos como radar, etilómetro, etc.



Policía Local de Fuenlabrada

52

5. Coalición con entidades no gubernamentales y relación con el tejido social de la Comunidad Local (10 BB.PP.).

1. La Policía Local ha suscrito acuerdos de colaboración con entidades no gubernamentales cuyo principal objetivo es la seguridad vial, con el fin de desarrollar conjuntamente programas y/o acciones en esta materia.

2. El Ayuntamiento ha constituido un consejo u órgano de participación ciudadana en materia de movilidad y seguridad vial.

3. Existe un Observatorio Municipal de la Seguridad Vial o se desarrollan con regularidad acciones de diagnóstico de los problemas relacionados con la seguridad vial, en las que participan los diferentes actores locales.
4. La Policía Local desarrolla una relación fluida con los actores locales directamente relacionados con la movilidad y la seguridad vial, como estaciones de ITV, asociaciones de taxistas, asociaciones de autoescuelas, etc. con el objetivo de detectar problemas, establecer sinergias y poner en marcha acciones conjuntas dirigidas a la mejora y la preservación de la seguridad vial.
5. La Policía Local desarrolla una relación fluida con instituciones representativas de colectivos vulnerables en materia de seguridad vial - discapacidad intelectual, personas invidentes, personas de edad avanzada, migrantes, etc.- para conocer sus problemas en este ámbito y sus especiales necesidades.
6. En su relación profesional con personas con discapacidad intelectual, tanto en su vertiente de víctimas como de infractores, la Policía Local tiene en consideración las recomendaciones establecidas por el Manual para la Atención de la Policía Local a las Personas con Discapacidad Intelectual.
<https://unijepol.eu/wp-content/uploads/2021/01/Manual-para-la-atencio%CC%81n-de-la-Polici%CC%81a-Local-a-las-personas-con-discapacidad-intelectual.pdf>
7. La Policía Local mantiene una política de transparencia informativa en lo relativo a la movilidad y la seguridad vial con los medios de comunicación.
8. Existe una página web de la Policía Local o del Ayuntamiento, que informa a la Comunidad Local de la política municipal en materia de movilidad y seguridad vial y la difusión de información de interés público para la movilidad y la seguridad vial.
9. El Ayuntamiento o la Policía Local ha establecido un procedimiento para que la ciudadanía pueda transmitir sus quejas o sugerencias relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.

10. La Policía Local participa en las Redes Sociales y las utiliza para lanzar y recibir mensajes de educación y seguridad vial.

6. Gestión de los Recursos Humanos y de la Seguridad Vial Laboral en la propia Policía Local (15 BB.PP.).



Policía Local de Sueca (Valencia)

54

1. La uniformidad y el equipo individual asignado a los componentes de la Policía Local que desarrollan funciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial es suficiente y adecuado, y cumple condiciones mínimas de seguridad y comodidad.
2. La uniformidad policial está adaptada a la climatología del municipio y a las diferencias morfológicas de género.
3. Siempre que se considera necesario, la jefatura de Policía Local organiza reuniones de reflexión conjunta, en las que participan sus componentes dedicados a las funciones de movilidad y seguridad vial, para analizar siniestros viales de carácter grave o las actuaciones relevantes que se han desarrollado.
4. La Policía Local realiza periódicamente un diagnóstico de necesidades y elabora un Programa Anual de Formación en materia de movilidad y seguridad vial, acorde con los objetivos del Servicio.

5. La Policía Local organiza con periodicidad anual acciones formativas de actualización en materia de movilidad y seguridad vial, o facilita el acceso de sus componentes a las acciones de este tipo, que son organizadas por la Comunidad Autónoma u otras instituciones competentes.
6. La Policía Local desarrolla con periodicidad anual acciones formativas de especialización (investigación de siniestros viales, policía judicial de tráfico, utilización de radar, utilización de etilómetros, realización de pruebas de detección de drogas, control de I.T.V., etc.) en materias relacionadas con la seguridad vial, o facilita el acceso de sus componentes a las acciones de este tipo, que son organizadas por la Comunidad Autónoma u otras instituciones competentes.
7. La Policía Local organiza con periodicidad anual acciones formativas de capacitación para la práctica de primeros auxilios, y especialmente en la identificación y control de hemorragias, o facilita el acceso de sus componentes a las acciones de este tipo, que son organizadas por la Comunidad Autónoma u otras instituciones competentes.
8. La Policía Local organiza con periodicidad anual acciones formativas de capacitación para la utilización de Desfibriladores Externos Semiautomáticos, o facilita el acceso de sus componentes a las acciones de este tipo, que son organizadas por la Comunidad Autónoma u otras instituciones competentes.
9. Se desarrollan acciones formativas, con cierta periodicidad, para mejorar la capacitación de los/as policías en materia de conducción de vehículos policiales y sensibilizarles en la necesidad de una conducción segura.
10. La Policía Local ha establecido procedimientos que posibilitan el apoyo y la atención psicológica a los agentes que han participado en la atención a siniestros viales con víctimas muy graves o mortales, cuando resulte necesario.
11. La Policía Local ha establecido procedimientos que garantizan la limpieza periódica de los vehículos policiales, así como su limpieza intensiva, cuando resulte necesario.

12. La Policía Local ha establecido procedimientos para garantizar el adecuado mantenimiento de los vehículos policiales y el control necesario para garantizar su I.T.V. en vigor en el plazo que corresponda.
13. La Policía Local ha establecido un procedimiento para facilitar sugerencias o propuestas de sus componentes para la mejora del servicio relacionado con la movilidad y la seguridad vial. Las propuestas recibidas se valoran por la jefatura y se da respuesta a las mismas.
14. La Policía Local reconoce, mediante Órdenes del Cuerpo o Circulares Generales, las actuaciones meritorias de sus componentes en el ejercicio de sus funciones en materia de movilidad y seguridad vial.
15. En las distinciones y condecoraciones que se entregan el Día de la Policía Local se incluyen aquellas que, por su trayectoria profesional o actuación meritoria, deban corresponder a los componentes que desarrollan funciones de movilidad y seguridad vial.

56



Policía Local de Denia (Alicante)

7. Recursos económicos, vehículos, equipo y gestión del equipamiento policial (30 BB.PP.).

1. Existe un presupuesto municipal para responder a las necesidades de la movilidad y la seguridad vial en el municipio.
2. Existen procedimientos que garantizan la participación del Servicio de Policía Local en la elaboración y la gestión del presupuesto municipal destinado a movilidad y seguridad vial.
3. Las dependencias de la Policía Local destinadas a la atención ciudadana en las materias relacionadas con la seguridad vial y la policía judicial de tráfico son adecuadas y funcionales.
4. La Policía Local tiene en funcionamiento el 092, u otro número de teléfono para atender las llamadas de urgencia y otros requerimientos relacionados con la movilidad y la seguridad vial.
5. La Policía Local dispone de un sistema de radiocomunicaciones que funciona aceptablemente y su eficacia abarca íntegramente el término municipal.
6. La Policía Local cuenta con los equipos de radiotransmisión móviles y portátiles necesarios para garantizar que cada patrulla operativa que desarrolla funciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial pueda comunicarse eficazmente con su Central de Comunicaciones.
7. La Policía Local dispone de los equipos informáticos necesarios para la adecuada gestión de las funciones de seguridad vial que corresponden al Servicio de Policía Local.
8. La Policía Local dispone del software legal de y los aplicativos informáticos necesarios para la adecuada gestión del Servicio en materia de movilidad y seguridad vial.
9. Las bases de datos policiales que existen, así como la gestión de las mismas, cumplen los preceptos de protección establecidos en la legislación vigente.

10. Existen medidas y procedimientos eficaces para garantizar la seguridad de los sistemas informáticos del Servicio de Policía Local destinados a la movilidad y la seguridad vial.
11. El municipio tiene en funcionamiento un Circuito Cerrado de Televisión para la vigilancia del tráfico.
12. Está en funcionamiento un Centro Municipal de Control Automático del Tráfico.
13. El municipio dispone de cámaras o dispositivos para el control de la ITV y seguro obligatorio en vigor de los vehículos que circulan por el municipio.
14. La Policía Local dispone de un servicio eficaz de grúa, propio o contratado, para la retirada de los vehículos en infracción indebidamente estacionados, que obstaculizan el tráfico o representan un riesgo para los usuarios de la vía.
15. El Servicio de Policía Local dispone de un equipo de medición de velocidad o cinemómetro homologado, que está sometido a las revisiones periódicas establecidas por el Instituto de Metrología, o se han establecido acuerdos con otras instituciones para su utilización con cierta periodicidad.
16. El Servicio de Policía Local dispone de un etilómetro evidencial homologado, que está sometido a las revisiones periódicas establecidas por el Instituto de Metrología, o se han establecido acuerdos con otras instituciones para su utilización con cierta periodicidad.
17. El Servicio de Policía Local dispone de equipos de tests homologados para comprobar el consumo de drogas por los conductores de vehículos.
18. La Policía Local dispone de los vehículos patrulla y motocicletas adecuados y necesarios para el ejercicio eficaz de sus funciones en materia de movilidad y seguridad vial.

19. La Policía Local dispone de un vehículo específico habilitado para la práctica de controles preventivos de alcoholemia y drogas, y la investigación de accidentes de tráfico.
20. La Policía Local dispone del equipamiento necesario para una investigación eficaz de los siniestros viales.
21. La Policía Local utiliza aplicaciones informáticas específicas para desarrollar una investigación más eficaz de los siniestros viales.
22. Existen vehículos adecuados y suficientes para el eficaz ejercicio de sus funciones en materia de movilidad y seguridad vial.
23. Existe un plan de mantenimiento y un servicio (interno o externo), para garantizar el adecuado mantenimiento de los vehículos policiales destinados al desarrollo de las funciones de movilidad y seguridad vial, según las instrucciones aportadas por el fabricante.
24. La norma general es que los vehículos policiales operativos destinados al ejercicio de las funciones de movilidad y seguridad vial son sustituidos por vehículos nuevos, como máximo, al alcanzar los 6 años de uso o los 250.000 kilómetros.
25. Los vehículos policiales operativos destinados al desarrollo de las funciones de movilidad y seguridad vial están equipados con los dispositivos de señalización óptica y acústica de emergencia exigidos por la normativa vigente.
26. Los vehículos policiales operativos destinados al desarrollo de las funciones de movilidad y seguridad vial cuentan con un receptor-emisor para garantizar su comunicación con la Central de Comunicaciones de la Policía Local.
27. Los vehículos policiales operativos destinados al desarrollo de las funciones de movilidad y seguridad vial cuentan con equipamiento específico para vehículos policiales, como linternas, señales portátiles, conos de señalización, extintor, etc.

28. Los vehículos policiales operativos destinados al desarrollo de las funciones de movilidad y seguridad vial cuentan con un equipo básico para la práctica de primeros auxilios que incluye un kit táctico para el control de hemorragias.
29. Los vehículos policiales operativos destinados al desarrollo de las funciones de movilidad y seguridad vial cuentan con un Desfibrilador Externo Semiautomático.
30. La jefatura de Policía Local ha establecido fórmulas y procedimientos para la revisión periódica del buen funcionamiento del equipamiento y material destinado al ejercicio de las funciones de movilidad y seguridad vial.

Guardia Urbana de Barcelona





61

Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (Unijepol)
Correo electrónico: unijepol@unijepol.eu
Tel. +34 615 17 55 25
Direcciones web: www.unijepol.eu – www.segucitydigital.com

Fundación
MAPFRE

62

Esta Guía se ha realizado gracias al patrocinio de Fundación MAPFRE