



**Alberto Page de la Azuela**  
Caballero Alférez Cadete de la Guardia Civil  
Grado en Ingeniería de la Seguridad por la  
Universidad Carlos III de Madrid

**DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS  
PÚBLICAS CON LÍMITE DE VELOCIDAD DE  
HASTA 50 KM/H. ANÁLISIS, REVISIÓN Y  
ACTUALIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO**



## DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS CON LÍMITE DE VELOCIDAD DE HASTA 50 KM/H. ANÁLISIS, REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO.

**Sumario:** 1.- INTRODUCCIÓN. 2.- CONTEXTO LEGISLATIVO. 2.1.- Marco legislativo que otorga cobertura legal al establecimiento de los DOVP. 2.2.- Marco legislativo que otorga cobertura legal a la actuación de los agentes en los DOVP. 3.- MANUAL DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL. 3.1.- Circular 1/2015 Dispositivos Operativos en Vías Públicas. 3.2.- Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas de la Guardia Civil. 4.- ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE DISPOSITIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE OTROS CUERPOS. 4.1.- Mossos d'Esquadra. 4.2.- Cuerpo Nacional de Policía. 4.3.- Gendarmería Nacional Francesa. 4.4.- Comparaciones con la Guardia Civil. 5.- CONCLUSIONES Y BÚSQUEDA DE POSIBLES ACTUALIZACIONES EN MATERIA DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL. 5.1.- Conclusiones alcanzadas. 5.2.- Propuestas de actualizaciones futuras. 6.- BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** Durante cientos de años, los Dispositivos Operativos en Vías Públicas (DOVP) han sido utilizados con el objetivo de prevenir o reaccionar ante la comisión de infracciones o actos delictivos.

En la actualidad, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE) realizan a diario este tipo de Dispositivos Operativos, por consiguiente, el presente artículo se ha enfocado en el estudio y evaluación de los DOVP del cuerpo de la Guardia Civil en comparación con los de otros cuerpos, con el fin de observar su desarrollo en materia tecnológica y de operatividad, y cómo estos aspectos se relacionan e influyen en la eficacia y la seguridad de los componentes de este.

En último lugar, se han investigado y propuesto diversas actualizaciones con el propósito de mejorarlos en términos tecnológicos y de operatividad, dando como resultado DOVP más eficaces y seguros.

**Abstract:** For hundreds of years, Roadside Operational Devices (DOVP) have been used with the aim of preventing or reacting to the commission of infractions or criminal acts.

Nowadays, the State Security Forces and Corps (FCSE) carry out this type of Operational Devices on a daily basis, therefore, this final degree thesis has focused on the study and evaluation of the DOVP of the Guardia Civil in comparison with those of other forces, in order to observe their development in terms of technology and operability, and how these aspects relate to and influence the effectiveness and safety of its components.

Finally, various updates have been investigated and proposed with the aim of improving them in terms of technology and operability, resulting in more efficient and safer DOVP.

**Palabras Clave:** Dispositivos Operativos en Vías Públicas, DOVP, Guardia Civil, Seguridad Ciudadana, Orden Público, Dispositivos Operativos, Seguridad Vial.

**Key words:** Operating devices on public roads, DOVP, Civil Guard, Citizen Security, Public Order, Operating Devices, Road Safety.

**GLOSARIO DE ABREVIATURAS**

<b>AA</b>	Agentes de la Autoridad.
<b>CE</b>	Constitución Española.
<b>CNP</b>	Cuerpo Nacional de Policía.
<b>DEC</b>	Dispositivos Estáticos de Control.
<b>DOVP</b>	Dispositivos Operativos en Vías Públicas.
<b>DP</b>	Dispositivos Preventivos.
<b>DR</b>	Dispositivos Reactivos.
<b>FCSE</b>	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
<b>GC</b>	Guardia Civil.
<b>GNF</b>	Germandería Nacional Francesa.
<b>LO</b>	Ley Orgánica.
<b>LOSC</b>	Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana.
<b>MODOVP</b>	Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas.
<b>ME</b>	Mossos d'Esquadra.
<b>MODOVPGC</b>	Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas de la Guardia Civil.
<b>OP</b>	Orden Público.
<b>SC</b>	Seguridad Ciudadana.
<b>SV</b>	Seguridad Vial.
<b>VP</b>	Vías Públicas.

## 1.- INTRODUCCIÓN

Desde la creación de la Guardia Civil (en adelante GC) en 1844, se le ha encomendado a esta como misión principal, la salvaguarda de tanto la seguridad como la protección de las personas y sus bienes en todo el territorio español. La función de vigilancia del tráfico y transporte fue inicialmente encomendada al Cuerpo de Vigilantes de Caminos en 1845. Más adelante, en 1941 se creó la Policía Armada y de Tráfico, pero no fue hasta la creación en 1959 de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cuando realmente se desempeñó fielmente la citada función de seguridad (Guardia Civil, s.f.).

A lo largo de estos casi dos siglos, la sociedad española ha experimentado profundos cambios políticos, sociales y tecnológicos que han obligado a la GC a ir adaptando paulatinamente sus procedimientos. Especialmente desde la aprobación de la Constitución de 1978 que ha traído consigo nuevos derechos fundamentales para los ciudadanos, y la aparición de distintas corrientes ideológicas a las que el benemérito cuerpo policial de carácter militar debe hacer frente de cara al desarrollo y cumplimiento de las funciones encomendadas.

Al mismo tiempo, la revolución tecnológica que se ha producido en las últimas décadas, fuerza a la GC a integrar las innovaciones para estar a la vanguardia en medios y equipamientos. Cambios provocados especialmente en el sector de las telecomunicaciones o en las nuevas herramientas digitales que han transformado nuestra forma de vida, y que han de ser asumidos para mantener los elevados estándares de calidad en el servicio que definen en esencia a la GC.

Se pueden definir los Dispositivos Operativos en Vías Públicas (en adelante DOVP) tal y como viene recogido en la Circular 1/2015 de Dispositivos Operativos en las Vías Públicas, como una “conjunción de medios humanos, técnicos y materiales, organizada y establecida por del Cuerpo de la GC sobre vías públicas, tanto urbanas como interurbanas, con el objetivo principal de prevenir, mantener o, en su caso, restablecer la tranquilidad ciudadana” (Ministerio del Interior, 2015). Los DOVP constituyen una herramienta fundamental para diversas unidades operativas, como la especialidad de Tráfico y Seguridad Ciudadana (en adelante SC), utilizándose cómo viene recogido en la Circular 1/2015 con diferentes objetivos ligados a la seguridad vial (en adelante SV) y SC, tanto en zonas urbanas como interurbanas.

Para poder visualizar lo anteriormente descrito, se analizarán a lo largo del artículo diferentes aspectos relativos a los DOVP como son: el marco jurídico que los envuelve y los regula, el análisis de la circular y el manual de aplicación a la GC, la comparación con otros cuerpos policiales, y por último, la exposición de diferentes conclusiones como propuestas de mejora y modernización en el actual ámbito competencial de la GC, tanto en el ámbito operacional como de equipamiento a la luz de las nuevas tecnologías.

En definitiva, se pretende examinar a fondo los DOVP de la GC en vías de baja velocidad, con el objetivo de aportar propuestas que permitan a la benemérita institución seguir ofreciendo a los ciudadanos el mismo alto nivel de servicio y calidad con el que cumple sus funciones desde hace casi dos siglos.

## 2.- CONTEXTO LEGISLATIVO

En el presente apartado inicial se va a reflejar de manera completa el marco legislativo de los DOVP en España. Para facilitar su comprensión se han diferenciado dos ámbitos normativos objeto de análisis.

Por un lado, aquel que regula el establecimiento de los propios DOVP, realizándose su estudio siguiendo la metodología deductiva, analizando en primer lugar la Constitución Española y las leyes orgánicas pertinentes, y posteriormente centrándose en disposiciones de carácter más específico tales como la Circular 1/2015 sobre los DOVP. El orden de análisis a seguir será: Constitución, Ley Orgánica 2/1986 sobre Fuerzas de Seguridad, Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana y Circular 1/2015, cuyo conjunto normativo dio lugar al Manual de Operatividad de los DOVP de la Guardia Civil (en adelante MODOVPGC).

Por otro lado, el marco legislativo en lo referente a la actividad y actuación de los agentes integrantes de los DOVP. Al no resultar posible aplicar el método deductivo, se atenderá al criterio jerárquico y cronológico en el estudio sucesivo de normas como la Ley Orgánica 11/2007 de la Guardia Civil, la Ley Orgánica 3/2018 de Protección de Datos o las Instrucciones sobre detenciones y registros.

Finalmente, en caso de confrontación de esferas jurídicas de aplicación cuando una misma norma afecte a ambas, será analizada en el ámbito relativo al establecimiento de los DOVP por tener este una naturaleza más amplia.

### 2.1.- MARCO LEGISLATIVO QUE OTORGA COBERTURA LEGAL AL ESTABLECIMIENTO DE LOS DOVP

- La Constitución Española: el artículo 104 de la Constitución Española (en adelante CE) establece expresamente las funciones encomendadas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (en adelante FCSE), dentro de los cuales se incluye a la GC. Dichas funciones consisten en salvaguardar los derechos y libertades de los ciudadanos, así como garantizar la seguridad.

Asimismo, el precepto determina que estas Instituciones se encuentran bajo dependencia jerárquica del Gobierno y que sus diferentes cometidos serán desarrollados a través de una Ley Orgánica (en adelante LO). De este modo, la Carta Magna define con nitidez las competencias otorgadas a las FCSE, centradas estas en proteger la seguridad personal y colectiva desde el marco constitucional, al tiempo que fija su sujeción al Poder Ejecutivo y la necesaria cobertura legal mediante norma de dicha naturaleza (Congreso de los Diputados, s.f.).

- La Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad: regula diversos aspectos relacionados con las funciones de la GC y los DOVP. En su Título I establece principios básicos de actuación para los cuerpos de seguridad, como adecuarse al ordenamiento jurídico o tratar correctamente a detenidos. Destaca el seguimiento de principios como proporcionalidad, oportunidad y congruencia. Además, otorga a los agentes la condición de autoridad. El Título II incluye a la GC dentro de las FCSE. Encomienda funciones de protección

de derechos y libertades ciudadanas, así como de SC relacionadas con prevención delictiva, orden público (en adelante OP) e investigación de delitos. En definitiva, la ley regula aspectos fundamentales de la actuación policial de acuerdo con los principios democráticos, reconociendo tanto las atribuciones de la GC como competencias en materia de seguridad relacionadas con los DOVP (Jefatura de Estado, 1986).

- Ley Orgánica 4/2015: tiene por objeto primordial conferir eficacia jurídica a determinadas declaraciones de la CE y cuerpo legal precedente, vinculadas al libre ejercicio de derechos y a la protección de la SC.

En su Capítulo I, denominado Disposiciones Preliminares, el Título I establece en el artículo 1 la finalidad de salvaguardar las libertades y derechos individuales, a la vez que garantizar el orden colectivo y la protección de personas y bienes. El artículo 3 enumera entre sus fines la defensa de derechos fundamentales, la preservación del OP, el respeto al ordenamiento jurídico y la prevención delictiva. El artículo 4 sujeta las actuaciones policiales a principios como legalidad, igualdad, proporcionalidad u oportunidad.

El Capítulo III atribuye competencias a los agentes de la autoridad (en adelante AA) concernientes a los dispositivos operativos, facultándolos a dictar órdenes y prohibiciones, identificar personas, restringir tránsito, establecer controles, efectuar comprobaciones, registrar corporalmente y adoptar medidas extraordinarias de seguridad en supuestos indispensables.

De este modo, el marco legal sustenta y regula con detalle la actuación policial, salvaguardando los derechos de los ciudadanos en el contexto de protección de la seguridad pública (Jefatura de Estado, 2015).

- Circular 1/2015: regula los aspectos operativos de los dispositivos establecidos por las FCSE en vías públicas (en adelante VP) a efectos de prevención y reacción. A tal fin, sustituye a la Circular 1/2008 previa sobre esta materia. Puede considerarse el documento marco sobre el que se asienta el MODOVPGC, pues realiza constante referencia y desarrollo de la normativa aplicable.

En dicho desarrollo, hace mención explícita a leyes como la 2/1986 de Fuerzas de Seguridad y la Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana (en adelante LOSC), así como a Instrucciones sobre identificaciones y detenciones. Asimismo, alude de forma implícita, aunque sin cita literal, a otras normas de relevancia como la de Protección de Datos, la reguladora de la GC, la Ley sobre Tráfico o la CE.

No obstante, destaca la interpretación pormenorizada que lleva a cabo de los artículos 16 a 21 de la mencionada LOSC, clasificando los dispositivos en dispositivos preventivos (en adelante DP) y dispositivos reactivos (en adelante DR) en función de dicho desarrollo legal.

Apoyándose en esta sistematización y definición de competencias policiales, establece directrices, principios y prácticas que integran el referido manual, órgano clave en orden operativo y de garantía ciudadana. Alude asimismo a la

prevención de accidentes de tráfico. Concluyentemente, conforma el conjunto normativo que regula la actuación policial en este ámbito, en coherencia con el marco constitucional (Ministerio del Interior, 2015).

## 2.2.- MARCO LEGISLATIVO QUE OTORGA COBERTURA LEGAL A LA ACTUACIÓN DE LOS AGENTES EN LOS DOVP

- La Ley Orgánica 11/2007 reguladora de derechos y deberes de los miembros de la Guardia Civil: tiene por objeto principal recopilar de manera sistematizada los derechos y deberes inherentes al ejercicio de la función policial por parte de los miembros de la GC, previsión que resulta de singular relevancia para el correcto desarrollo de los DOVP dado que establece preceptos como en el artículo 15 que impone a los agentes el acatamiento de la CE y del ordenamiento jurídico como marco de sus actuaciones, en el artículo 17 que garantiza el respeto a la integridad física y moral de toda persona, principios constitucionales medulares, en el artículo 19 que establece la reserva de asuntos profesionales asegurando la debida confidencialidad, y en el artículo 20 que regula el deber de cooperación interinstitucional ante emergencias que precisen una actuación coordinada, de tal forma que la presente LO regula determinados derechos y obligaciones que posibilitan el estricto ajuste a derecho de las actuaciones policiales llevadas a cabo en el marco de los DP y DR (Jefatura de Estado, 2007).
- Ley orgánica 3/2018 de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales: tiene como objeto fundamental garantizar la protección de los datos personales de los ciudadanos mediante el establecimiento de una serie de salvaguardas que eviten su difusión y explotación indebidas, extremo de singular relevancia para la actuación de los AA dadas las características de la información que manejan en el desempeño de sus funciones relativas a los DOVP. Así, dicha ley resulta de aplicación a todas las actuaciones policiales al amparo de preceptos como el artículo 8, que regula el tratamiento de datos por obligación legal, interés público o ejercicio de poderes públicos, o el artículo 27 sobre el tratamiento específico de datos relativos a infracciones y sanciones administrativas, de modo que establece las garantías y salvaguardas jurídicas exigibles para la gestión de la información de carácter personal obtenida en el desempeño de funciones relativas a la SC (Jefatura del Estado, 2018).
- Real Decreto Legislativo 6/2015 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: tiene como objeto principal la regulación del tráfico, la circulación de todos los vehículos y la SV, otorgando competencias, normas, instrucciones, definición de infracciones y sanciones, entre otros, destacando la competencia otorgada a la Jefatura Central de Tráfico para la gestión, vigilancia y denuncia de infracciones en las VP, la regulación del consumo de alcohol y drogas en la conducción y el establecimiento de un régimen sancionador con infracciones y sanciones en materia de tráfico y SV (Ministerio del Interior, 2015).
- Instrucción 12/2007 de la secretaría de estado de seguridad sobre los comportamientos exigidos a los miembros de las FCSE para garantizar los derechos de las personas detenidas o bajo custodia policial: establece pautas de comportamiento para las FCSE en relación a la detención y custodia de personas, incluyendo guías sobre la oportunidad, duración y derechos del

detenido, así como sobre el uso de la fuerza y otros aspectos del procedimiento. Se destaca la derogación del apartado de identificación del artículo 20.2 de la LOSC por la Instrucción 7/2015 (Secretaría de Estado de Seguridad, 2007).

- Instrucción 7/2015 de la secretaría de estado de seguridad, sobre la práctica de la identificación, los registros corporales externos y actuaciones con menores: de igual forma, establece una serie de pautas y procedimientos para la identificación de personas, registros corporales externos y actuaciones con menores, de acuerdo con la LOSC. Recoge guías sobre el libro de registros de dependencias policiales y actuaciones con menores, recordando la legislación vigente al respecto. En definitiva, esta Instrucción pretende regular estos procedimientos policiales a la luz de la jurisprudencia (Secretaría de Estado de Seguridad, 2015).

En este primer apartado se ha plasmado un estudio en profundidad de los preceptos legales relacionados con los DOVP, diferenciando dos marcos legislativos. El primero recoge los preceptos legales que otorgan cobertura legal al establecimiento de los DOVP en VP. El segundo marco legislativo compila los preceptos legales que confieren capacidades y competencias a los AA de los DOVP para su actuación. En definitiva, se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de la legislación existente y vinculante a los DOVP, tanto para su creación como para la actuación policial en los mismos.

### **3.- MANUAL DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL**

A lo largo del tiempo, los DOVP han cambiado para adaptarse a la época en la que se vivía. Para regular y ayudar a la realización de estos, se ha ido dotando progresivamente a las FCSE del Manual Operativo de Dispositivos Operativos en Vías Públicas (en adelante MODOVP).

La finalidad de la sección actual es el análisis del MODOVPGC actual para comprender sus contenidos, objetivos y métodos. Debido a su impacto significativo en el manual, se requiere un examen previo de la Circular 1/2015.

#### **3.1-CIRCULAR 1/2015 DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS**

La Circular 1/2015 sobre Dispositivos Operativos en las Vías Públicas es una pieza fundamental del MODOVPGC, ya que abarca la mayoría de los preceptos legales y principios generales relacionados con estos dispositivos. Esta circular tiene como objetivo establecer normas para garantizar el correcto funcionamiento de los DOVP y la SC. Además, busca uniformizar los procedimientos y roles del personal involucrado en su implementación.

La circular se divide en varios apartados esenciales:

- Objeto: La misión principal de esta circular es establecer normas para el funcionamiento de los DOVP y principios de mínimo riesgo y máxima eficacia. También se busca el cumplimiento de la normativa vigente, en particular, este hecho se refleja en los artículos 16 al 21 de la LOSC. Entre las

misiones secundarias se incluye la uniformización de procedimientos y la distinción de situaciones posibles para garantizar la SC.

- Condiciones: Se enumeran las condiciones necesarias para que los DOVP estén protegidos por la circular. Esto incluye señalización adecuada, ubicación idónea, personal y recursos suficientes, y actuación respetuosa y proporcional por parte de los agentes. No se incluyen los DOVP destinados a obras, accidentes o situaciones en las que las autoridades ordenen indicaciones en vehículos en marcha.
- Supuestos Legales Previstos para su Establecimiento: Se basa en los artículos 16 al 21 de la LOSC y enumera los supuestos legales para la implementación de DOVP, ordenados según su gravedad.
- Tipos de Dispositivos Operativos: Los DOVP se dividen en dos categorías fundamentales: los DP y los DR, siendo su clasificación determinada por la naturaleza y propósito de las operaciones. Los DP se orientan hacia la detección y prevención de infracciones, mientras que los DR se despliegan en respuesta a situaciones de alteración del OP.

Los DP necesitan estar nombrados en una orden de servicio para gozar de plenas garantías legales, requiriendo una designación específica y una estrecha relación con la misión y los cometidos del servicio en cuestión. Esto se debe a que, de no cumplirse lo anteriormente mencionado, se estaría ante un dispositivo improvisado dependiente de las circunstancias, es decir, se estaría ante un DR. Durante la ejecución de estos dispositivos, los AA podrán solicitar la identificación de ciudadanos, verificar la titularidad y documentación de vehículos, y, llegado el caso, en situaciones de identificación fallida podrán proceder al acompañamiento de los ciudadanos a dependencias policiales.

Por otro lado, los DR se emplean en situaciones de alteración del OP y, salvo en casos de emergencia, deberán estar claramente especificados en una orden de servicio. Las mismas autoridades competentes que supervisan y ordenan los DP también tienen la autoridad para ordenar los DR. La ejecución de los DR tiene como finalidad restaurar la normalidad y, cuando es factible, incautar objetos ilícitos y detener a los responsables; los procedimientos variarán de acuerdo con la gravedad de la situación, este tipo de dispositivos son los utilizados en caso de situaciones sobrevenidas.

- Instrucciones: Se mencionan dos instrucciones relacionadas con los DOVP que regulan las acciones de los AA, como la identificación de personas y el uso de la fuerza en detenciones y registros, entre otros aspectos (Ministerio del Interior, 2015) (Secretaría de Estado de Seguridad, 2015).

En conclusión, la Circular 1/2015 es un documento crucial que establece las pautas y procedimientos para el uso de dispositivos operativos en las VP, con el objetivo de garantizar la SC y el cumplimiento de la normativa legal. Además, se hace referencia a instrucciones específicas que regulan las acciones de los agentes en estas situaciones (Ministerio del Interior, 2015).

### 3.2.-MANUAL OPERATIVO DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL

El MODOVPGC es un documento crucial puesto a disposición de los miembros de la GC con el propósito de recopilar todos los recursos disponibles en materia de DOVP para el cumplimiento de sus funciones de prevención y mantenimiento de la seguridad en las VP. En este manual se detallan buenas prácticas, procedimientos, materiales, tipos de dispositivos y situaciones específicas que serán estudiados en profundidad a continuación.

En cuanto a los objetivos fundamentales, el manual siempre tiene en cuenta la seguridad tanto de los AA actuantes como de los ciudadanos, tanto en la lucha contra la delincuencia como en la SV. Además, se enfoca en el estricto cumplimiento de la normativa vigente y aplicable durante todas las operaciones, haciendo hincapié en los principios básicos de actuación establecidos en la Ley Orgánica de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

En relación con el uso de armas de fuego, se requiere que los agentes sigan los principios básicos de actuación de oportunidad, congruencia y proporcionalidad, permitiéndoles el uso de armas solo en situaciones en las que su vida o la de terceros esté en peligro, o cuando haya una amenaza grave a la SC, siempre evitando causar un daño mayor que el que se pretende prevenir.

Otra premisa importante es el trato correcto a los ciudadanos durante las identificaciones, incluyendo la explicación de los motivos del dispositivo y las instrucciones necesarias.

En términos legales, el manual se basa en gran parte en los preceptos legales recogidos a lo largo del apartado sobre el marco legislativo de los DOVP del presente artículo, aunque debiendo realizar una especial mención a la LOSC, como la ley más relevante.

Por último, se destaca que solo en casos en los que la identificación no sea posible por otros medios se puede requerir a las personas que acompañen a los agentes a dependencias policiales, y teniendo en cuenta que la duración de estas diligencias debe ser lo más breve posible, no superando las 6 horas.

En cuanto a los dispositivos operativos, se distinguen dos tipos según la velocidad máxima de la vía en el punto de establecimiento del dispositivo: aquellos en VP de menos de 50 Km/h y los de más de 50 Km/h. Ambos tipos pueden ser preventivos o reactivos.

En relación con el personal, se divide en dos subapartados, por un lado, condiciones generales, y, por otro lado, la formación. En las condiciones generales, se especifica que los dispositivos deben llevar al menos dos agentes, que se pueden aumentar según las circunstancias. También se pueden incorporar equipos de identificación y traslado, patrullas de paisano con transmisiones, debiéndose en primer lugar realizarse siempre un briefing previo al dispositivo a realizar.

La formación continua del personal es fundamental, abarcando temas como la normativa, los principios básicos de actuación, funciones específicas, ubicación de los dispositivos y uso de comunicaciones, entre otros.

Las condiciones de ejecución de los dispositivos incluyen aspectos como la finalidad, la elección del lugar, la duración, la señalización, los cometidos, las comunicaciones, la SV, la seguridad operativa, el registro y el tratamiento de la información. Estos aspectos garantizan que los dispositivos se lleven a cabo de manera eficiente y segura.

La instalación de los dispositivos se divide en tres etapas: llegada, establecimiento y recogida. Cada etapa requiere una planificación meticulosa y consideraciones específicas para garantizar el éxito del dispositivo.

Los despliegues operativos se componen por AA, a quienes se les serán asignados diferentes roles específicos, los cuales contemplan diversos cometidos individuales a realizar. Estos roles son, el jefe del dispositivo, responsable de selección de vehículos, protección del responsable de selección, encargado del registro, protección del responsable del registro, responsable de medios de bloqueo, equipo de vigilancia y equipo de persecución. Cada uno desempeña un papel clave en el funcionamiento efectivo del dispositivo. A continuación, en la tabla 1, se pueden visualizar las funciones de cada agente en función del número de efectivos disponibles para la realización del dispositivo.

Tabla 1  
Composición y cometidos DOVP.

Número de Componentes	Asignación de Componentes	Cometidos
Dos componentes	Primer componente	Jefe de servicio, selección, registro e identificación.
	Segundo componente	Protección del primer componente.
Tres componentes	Primer componente	Jefe del dispositivo, selección e identificación.
	Segundo componente	Protección con arma larga.
	Tercer componente	Responsable de los medios de bloqueo y registro.
Cuatro componentes	Primer componente	Jefe del dispositivo.
	Segundo componente	Responsable de selección de vehículos.
	Tercer componente	Registro e identificación y si oportunos medios de bloqueo.
	Cuarto componente	Protección de responsables selección y registro.
Más de cuatro componentes	Jefe del dispositivo	Jefe del dispositivo.

Fuente: Dirección General de la Guardia Civil (s.f).

En cuanto a los materiales a emplear en los dispositivos que no superan los 50 Km/h, se incluyen elementos como señalización, canalización, barreamiento, enlace, armamento y elementos complementarios, todos ellos diseñados para garantizar la seguridad y eficacia del dispositivo. En la tabla 2 se recogen todos los materiales recogidos por el MODOVPGC (Dirección General de la Guardia Civil).

Tabla 2  
Materiales de los DOVP.

Señalización	Señal de Alto GC. Señales luminosas, y en el caso necesario, luces puente o prioritarias del vehículo, lámpara intermitente estroboscópica de destello amarillo y linternas con cono de color (figura 1).
Canalización	Tetrápodos o medios similares (figura 2).
Barreamiento	Juego de pinchos de bloqueo (figura 3).
Enlace	Equipo móvil en vehículo.  Equipos móviles si hay disponibilidad.
Armamento	Material de dotación.  Arma larga cuando sea de más de dos componentes el DOVP.
Elementos complementarios	Chalecos antibalas en caso de disponibilidad y circunstancias.  Silbato.  Chaleco reflectante.

Fuente: Dirección General de la Guardia Civil (s.f).

Figura 1

Linterna con cono.



Fuente: Preventec (s.f).

Figura 2

Tetrápodos.



Fuente: SHOKE (2023).

Figura 3

Juego de pinchos de bloqueo.



Fuente: DENSL (2023).

Como conclusión del presente apartado se obtiene que, el manual se basa en la circular e incluye numerosos aspectos similares. Se han destacado aspectos clave relacionados con los DOVP, como la organización del personal, las condiciones de ejecución, la instalación y los despliegues. El MODOVPGC es una guía esencial que proporciona orientación detallada sobre la planificación, ejecución y seguimiento de dispositivos operativos, con un enfoque en la seguridad y el cumplimiento de la normativa vigente. Este manual es fundamental para garantizar el éxito de las operaciones de la GC en la prevención y el mantenimiento de la seguridad en las VP.

## 4.- ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE DISPOSITIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE OTROS CUERPOS

El presente apartado se enfoca en analizar y comparar los DOVP utilizados por varios cuerpos policiales a nivel autonómico, nacional e internacional. Se busca evaluar cómo se desarrollan estos dispositivos en diferentes contextos y cuerpos policiales en comparación con la GC, abordada en el apartado anterior. Se considerarán documentos de cuerpos autonómicos, estatales e internacionales, como los Mossos d'Esquadra, el Cuerpo Nacional de Policía y la Gendarmerie Nationale Francesa, para realizar esta comparativa.

### 4.1- MOSSOS D'ESQUADRA

Las raíces del cuerpo de Mossos d'Esquadra (en adelante ME) se remontan al siglo XVIII, adoptando su forma actual en 1983 (GENCAT, 2011), posee diversas competencias que incluyen SC, policía administrativa, policía judicial, y control del tráfico. En cuanto a los DOVP relacionados con velocidades máximas de 50 Km/h, se rigen por un marco legal similar al estudiado previamente, basado en la LOSC (GENCAT, 2011).

Los objetivos de los DOVP de ME se dividen en cuatro categorías: control de tráfico de nivel 1, aplicación de LOSC, medidas preventivas para aumentar la sensación de seguridad, y operativos reactivos para SC y control de la delincuencia.

Para establecer un DOVP, se siguen pautas que incluyen la selección de lugares seguros y eficientes, garantizando la seguridad de ciudadanos y agentes, señalización adecuada, equilibrio entre eficacia y flujo de tráfico, instrucciones claras, apoyo de otras patrullas y el uso de materiales como señales de tráfico, conos, linternas, chalecos reflectantes, comunicaciones portátiles, actas de denuncia y armas largas según la naturaleza del dispositivo.

Los DOVP se dividen en dos tipos: Por un lado, los controles de paso, que permiten la identificación y registro de personas y vehículos, y, por otro lado, los puntos estáticos, donde al menos un componente de la dotación se encontrará fuera del vehículo policial en un lugar visible y estratégico. Estos puntos estáticos tienen diversas finalidades, como control de tráfico, vigilancia de espectáculos públicos y prevención de delitos (MOSSOS D'ESQUADRA, 2022).

### 4.2.- CUERPO NACIONAL DE POLICÍA

El Cuerpo Nacional de Policía (en adelante CNP), a lo largo de su historia ha ido recibiendo diversos nombres, hasta que a través de la LO 2/86 de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado se concibió el actual cuerpo policial. El CNP tiene competencias en Operaciones de Policía, SC, y la investigación de delitos, entre otras áreas (POLICÍA NACIONAL, s.f.).

En relación a los DOVP, el CNP divide su manual en varios apartados, incluyendo la finalidad, el marco legal, consideraciones generales para el establecimiento de Dispositivos Estáticos de Control (en adelante DEC), tipos de controles, otros tipos de controles, procedimientos para establecer y retirar un DEC, y aspectos relevantes.

El marco legal de los DOVP del CNP se basa en la LO 2/86 de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y la LOSC. Los DOVP tienen como finalidad principal el reconocimiento de personas y vehículos con objetivos tanto preventivos o disuasorios como ofensivos o reactivos.

Las consideraciones generales para establecer un DEC incluyen principios como instrucciones claras, medios y señalización adecuada, seguridad de personas y agentes, factor sorpresa, y regulación del uso de armas de fuego.

El CNP establece dos tipos de VP: las vías interurbanas y las vías urbanas. Los DOVP en vías interurbanas se denominan DEC, mientras que los DOVP en vías urbanas incluyen controles de semáforos y filtros.

En cuanto a los DOVP en vías urbanas, los controles de semáforos se basan en la utilización de un equipo de paisano situado en semáforos en rojo, que selecciona los vehículos, y otro equipo situado a unos 200 metros después del semáforo, cuya función se centra en la detención de los vehículos anteriormente seleccionados. Mientras que los filtros se centran en la detección de personas y vehículos de interés policial y se establecen en lugares estratégicos.

Los procedimientos para establecer y retirar un DEC involucran el corte de la circulación y la retirada de medios empleados. Estos procedimientos deben seguir las pautas de seguridad establecidas por el manual de Seguridad y Salud.

En cuanto a aspectos relevantes, se destaca la importancia de actuar tanto de forma preventiva como reactiva, la posibilidad de realizar cierres próximos y lejanos, la priorización de la seguridad y eficacia, y la delimitación del DOVP en tres zonas: vigilancia y seguridad, registro y bloqueo, y reacción-persecución.

El manual también menciona aplicaciones móviles que informan sobre DOVP, como Telegram<sup>1</sup> y Social Drive<sup>2</sup>, subrayando la necesidad de que los agentes estén al tanto de estas para evitar interferencias en el factor sorpresa. Además, el CNP colabora y se coordina con la Policía Local en varios de sus dispositivos en VP urbanas, ya que en algunos cascos urbanos estos últimos poseen la competencia en materia de tráfico (ESCUELA NACIONAL DE POLICÍA, 2022).

#### 4.3- GENDARMERÍA NACIONAL FRANCESA

La Gendarmería Nacional Francesa (en adelante GNF), fundada en 1791, combina funciones militares y policiales. Sus dependencias principales son del Ministerio de Defensa y del Ministerio del Interior. La GNF lleva a cabo misiones tanto civiles como militares, incluyendo la policía judicial, policía administrativa, auxilio y rescate, así como

---

<sup>1</sup> Telegram, es una aplicación de mensajería que se fundamenta en la protección de la privacidad, permitiendo como funciones principales: mostrar nombres de usuario en vez de teléfonos y la creación de grupos de mensajes, en los que se permite el envío de mensajes (TELEGRAM, s.f.).

<sup>2</sup> Social Drive como viene recogido en el Manual del CNP, es una aplicación que comunica alertas a los conductores, avisando a estos sobre DOVP entre otras alertas. Estas alertas son comunicadas por los propios usuarios de las VP (ESCUELA NACIONAL DE POLICÍA, 2022).

misiones de SC, inteligencia, y lucha antiterrorista (Ministère de l'Intérieur et des Outremer, s.f.) (RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, s.f.).

En cuanto a los DOVP, la GNF posee una circular que establece sus directrices. Las misiones principales de los DOVP incluyen la lucha contra la inseguridad vial y el control de flujo y escoltas, con énfasis en la prevención y observación de conductas delictivas en carreteras.

La GNF se organiza en varias distribuciones, como los Pelotones de Carretera, Pelotones Motorizados, Brigadas Motorizadas y Brigadas de Intervención Rápida, cada uno con misiones específicas relacionadas con el control del flujo y la SV.

El diseño del servicio tiene como objetivo cuantificar los efectos y garantizar la eficiencia, maximizando el uso de recursos disponibles y la formación del personal. Los recursos incluyen dispositivos de control de velocidad, motocicletas, vehículos de respuesta rápida y pistas de educación vial.

El rol de mando se divide entre el comandante del grupo de Germandería departamental, el comandante del escuadrón departamental de SV y los comandantes de pelotón o brigada. Cada uno tiene funciones específicas relacionadas con el diseño, organización y formación del personal.

Las disposiciones relativas al personal subrayan la importancia de la formación, la vestimenta ejemplar y el comportamiento cortés y no discriminatorio debido al contacto constante con los ciudadanos.

La circular también incluye apéndices con ejemplos de utilización de DOVP según factores como el espacio-tiempo, amenazas, directrices de acción y apoyos a la fuerza actuante. El Anexo II de la circular lista los principales servicios que se suelen demandar y realizar, como identificaciones y controles de velocidad.

#### 4.4.- COMPARACIONES CON LA GUARDIA CIVIL

Se pretende culminar este último subapartado mediante una comparación exhaustiva entre el MODOVPGC y los documentos de cuerpos policiales anteriormente analizados. Esta evaluación se enfocará en resaltar las notables diferencias entre los mencionados documentos analizados en el presente apartado y el MODOVPGC, sin perder de vista las similitudes que puedan existir, con el fin de proporcionar una comprensión detallada de las divergencias clave entre ellos.

Diferencias clave en la comparativa entre los ME y la GC:

1. Tipos de DOVP: En el documento de los ME se establecen dos tipos de DOVP con un límite de velocidad de 50 Km/h: los controles policiales de paso y los puntos estáticos. En cambio, en el MODOVPGC no se establece ningún tipo específico de DOVP para este límite de velocidad.
2. Cometidos de los componentes: El documento de los ME no asigna los cometidos específicos a cada componente que conforma el DOVP, mientras que el MODOVPGC sí asigna los cometidos a cada componente.

3. Finalidades: El documento de ME establece específicamente la finalidad sancionadora, centrada en la vigilancia de cascos y cinturones, mientras que el MODOVPGC se enfoca en las finalidades preventiva y reactiva sin un énfasis específico en sanciones.
4. Procedimiento de montaje y desmontaje: El documento de los ME no detalla un procedimiento específico a seguir para el montaje y desmontaje de los DOVP, mientras que el MODOVPGC sí establece un orden para estos procesos.

Diferencias clave en la comparativa entre el CNP y la GC:

1. Tipos de DOVP: En el manual del CNP se establecen dos tipos de DOVP con un límite de velocidad de 50 Km/h: los filtros y los controles de semáforo. En el MODOVPGC no se establece ningún tipo específico de DOVP para este límite de velocidad.
2. Importancia de aplicaciones móviles: El manual del CNP menciona la importancia de las aplicaciones móviles como Telegram y Social Drive, que alertan a los ciudadanos sobre los DOVP. El MODOVPGC no aborda la relevancia de las nuevas tecnologías en este contexto.
3. Ejemplo gráfico: El manual del CNP incluye un ejemplo gráfico de un DOVP tipo filtro, mientras que el MODOVPGC no proporciona ningún ejemplo para DOVP de menos de 50 Km/h.
4. Materiales utilizados: El manual del CNP no detalla los materiales a emplear en los DOVP, centrándose más en la estructura del dispositivo. En cambio, el MODOVPGC establece una lista detallada de los materiales necesarios para su establecimiento.
5. Competencias en materia de tráfico: El CNP no tiene atribuidas competencias en materia de tráfico y necesita el apoyo de la Policía Local para estas funciones, mientras que la GC dispone de esta competencia.
6. Etapas de establecimiento de DOVP: El manual del CNP establece dos etapas en el establecimiento de los DOVP: montaje y desmontaje. En el MODOVPGC, se recogen tres etapas: llegada, establecimiento y recogida.

Diferencias clave en la comparativa entre la GNF y la GC:

1. Distribución de unidades: La circular de la GNF detalla la distribución de las unidades con competencias en DOVP y las figuras que las mandan, mientras que estos factores no se abordan en el MODOVPGC.
2. Materiales relacionados: La circular de la GNF enumera los materiales relacionados con la finalidad del DOVP, mientras que en el MODOVPGC se recogen los materiales necesarios para su establecimiento.
3. Objetivo principal: La circular de la GNF se enfoca en la SV como objetivo principal, mientras que el MODOVPGC se centra en la SC y el OP, estableciendo DOVP de carácter preventivo o reactivo.
4. Ejemplos de DOVP: La circular de la GNF proporciona ejemplos de diferentes tipos de DOVP en función de los factores específicos, mientras que el MODOVPGC no contempla ningún ejemplo al respecto.

En el marco de la comparación entre la GC y los procedimientos adoptados por otros cuerpos policiales en lo que respecta a los DOVP, se han identificado notables

diferencias, siendo las más destacables: la distinción por parte de los ME y CNP de los DOVP en dos tipos según la finalidad de estos, la exposición por parte de CNP de la importancia del uso de aplicaciones móviles por parte de la ciudadanía con la finalidad de eludir los DOVP, y por último, la ausencia de ejemplos gráficos de DOVP en el MODOVPGC.

## **5.- CONCLUSIONES Y BÚSQUEDA DE POSIBLES ACTUALIZACIONES EN MATERIA DE DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN VÍAS PÚBLICAS DE LA GUARDIA CIVIL**

En este último apartado del artículo y, tras explorar el marco legislativo de los DOVP en España, analizar en profundidad el MODOVPGC y la realización de su respectiva comparación con otros cuerpos policiales, se llevará a cabo un cierre integral del estudio.

En primer lugar, se presentarán las conclusiones obtenidas, para ello se considerarán las conclusiones parciales alcanzadas en cada etapa del estudio. Tras ello, se propondrán posibles actualizaciones y mejoras para el MODOVPGC en varios aspectos, basadas en los hallazgos y las comparativas.

### **5.1.- CONCLUSIONES ALCANZADAS**

Tras los anteriores análisis realizados, se pueden extraer conclusiones significativas que nos permiten evaluar la forma de establecimiento de los DOVP de la GC.

Desde el punto de vista legal, se constata que la normativa vigente, especialmente el MODOVPGC, brinda una base sólida para la realización de los DOVP. Por consiguiente, esto sugiere que, desde el aspecto legal, los DOVP están bien respaldados y no requieren actualizaciones inmediatas.

Sin embargo, en lo que relativo al desarrollo operativo y tecnológico de los DOVP con una velocidad máxima de 50 Km/h, se encuentra una falta de detalle en el MODOVPGC, dado que, a pesar de ofrecer una sólida guía con sus respectivos ejemplos gráficos para dispositivos con límites de velocidad superiores a 50 Km/h, carece de ejemplos gráficos y pautas específicas para los DOVP de menor velocidad, que son los estudiados en este estudio. Esta carencia se hace evidente al comparar el MODOVPGC con otros cuerpos policiales, como los ME, CNP y la GNF, que muestran un mayor grado de desarrollo y detalle en esta área.

Por lo tanto, se puede concluir que los actuales DOVP con límite de velocidad de hasta 50 Km/h de la GC necesitan una actualización en términos operativos para mejorar su efectividad y seguridad.

### **5.2.- PROPUESTAS DE ACTUALIZACIÓN FUTURAS**

En busca de mejorar los DOVP de velocidad de hasta 50 Km/h de la GC, se han formulado diversas propuestas que abarcan la actualización tecnológica y operativa de estos dispositivos.

En el ámbito tecnológico, se proponen mejoras en materiales, aplicaciones y modernización de controles.

En los materiales se sugiere la inclusión de elementos como luces de emergencia rotativas para mejorar la visibilidad nocturna de los DOVP y aumentar la seguridad tanto para los agentes como para los conductores y la incorporación de chalecos reflectantes LED y tetrápodos o conos LED para mejorar la visibilidad general del dispositivo y sus componentes. Se propone también la adquisición masiva y la inclusión en el manual de tabletas como herramienta tecnológica para agilizar los procedimientos y promover una mayor eficiencia.

En medio de los materiales y las aplicaciones se deben destacar los dispositivos de Reconocimiento Óptico de Caracteres, también conocidos como OCR. Estos dispositivos ya se están utilizando en algunos cuerpos policiales, como por ejemplo la Policía Municipal de Madrid. La propuesta consistiría en la implementación de este sistema tanto en los vehículos como en las tabletas. Esto permitiría enfocar el dispositivo del vehículo policial o la cámara de la tableta al vehículo que se aproxima al DOVP, y, en el caso de que el vehículo o su titular tuviese algún tipo de señalamiento, el sistema generaría inmediatamente una alerta que avisaría a los agentes actuantes.

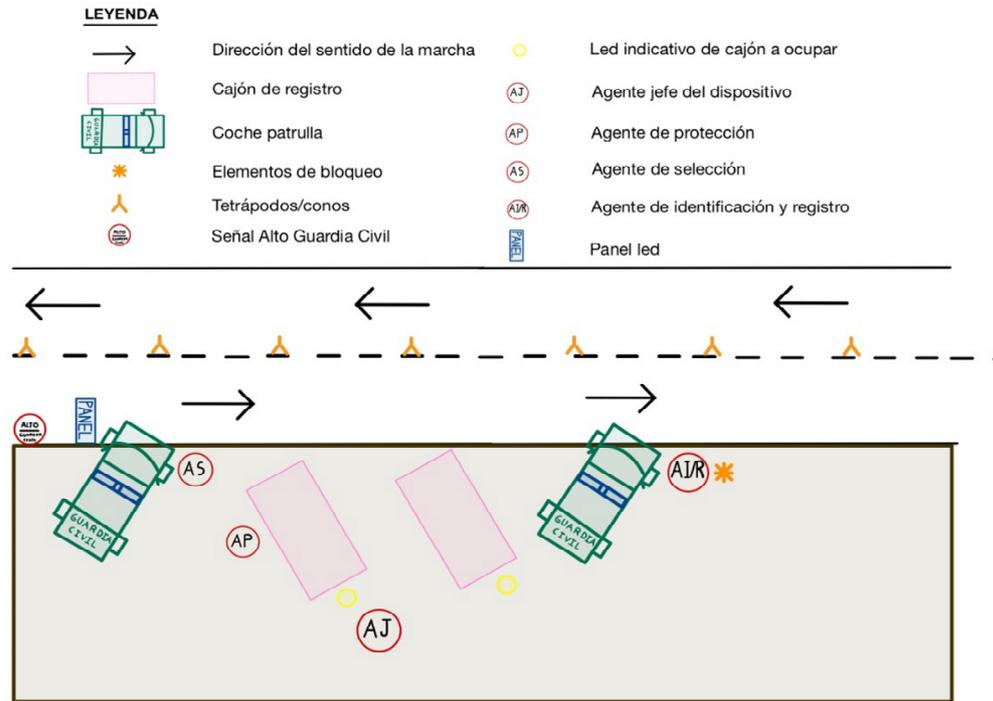
En el ámbito de las aplicaciones, se estima oportuno la inclusión de una mención en el MODOVPGC del funcionamiento de aplicaciones como Waze<sup>3</sup>, Social Drive y Telegram, con el objetivo de concienciar a los agentes sobre su impacto en la efectividad y el factor sorpresa de los DOVP.

En cuanto a la modernización de los DOVP, se plantean dos propuestas. La primera es la automatización del proceso de montaje y desmontaje de los DOVP, priorizando la seguridad de los agentes al evitar que realicen estas tareas manualmente y sobre la propia calzada de la vía. Esto se podría conseguir dotando a los dispositivos involucrados de pequeños motores y baterías que les permitan una pequeña movilidad, así como de un sistema de control a distancia de su movimiento. La segunda propuesta es la creación de DOVP semiautomatizados, mediante la implementación de paneles LED programables en los vehículos de la GC o sobre soportes situados al inicio de los DOVP, que indiquen acciones específicas a los conductores. De forma adicional al panel LED, se implementarán luces led en la zona de identificación y registro. De esta forma los paneles LED podrán ordenar el estacionamiento del vehículo seleccionado junto a la luz LED previamente encendida en la zona de identificación y registro. Estas propuestas buscan mejorar la seguridad y efectividad de los dispositivos, ya que, los AA ya no se encontrarían en la calzada o en la vía sino en sus inmediaciones. Por otro lado, se reconoce que su implementación podría requerir una inversión inicial significativa y de un cambio en los procedimientos de trabajo, ya que necesitaría de la creación de un nuevo ecosistema de trabajo. Un ejemplo de cómo podría ser un DOVP tipo de la segunda propuesta de modernización planteada se puede observar en la figura 4.

---

<sup>3</sup> Waze es una aplicación móvil la cual nos permite programar viajes, calculando la ruta óptima mediante el análisis de la información suministrada por el resto de los usuarios de la vía, esta información es muy variada, siendo por ejemplo acerca del tráfico, vehículos parados en la carretera, radares, dispositivos policiales, etc (WAZE, s.f.).

Figura 4  
Esquema DOVP moderno.



Fuente: elaboración propia.

En resumen, estas propuestas buscan modernizar y mejorar los DOVP de la GC tanto en términos tecnológicos como operativos, con el objetivo de aumentar la eficiencia de estos dispositivos en VP y la seguridad de los AU y los ciudadanos.

Por otro lado, se han identificado varias propuestas de mejora en materia de operatividad para los DOVP de velocidad de hasta 50 Km/h de la GC. Estas propuestas se centran en la optimización de procedimientos y la diversificación de los DOVP en función de su finalidad y la situación del terreno.

Una de las propuestas consiste en establecer un tiempo máximo de duración para los DOVP cuya finalidad sea la identificación de personas, considerando de gran importancia el impacto de las aplicaciones móviles sobre el factor sorpresa de los operativos. Se sugiere, por ejemplo, una duración máxima de 15 minutos desde su establecimiento o 5 minutos desde que los AA se percaten de que el DOVP ya esté publicitado en aplicaciones móviles.

La siguiente propuesta busca unificar los procedimientos e instrucciones para los DOVP en todo el territorio nacional de competencia de la GC, eliminando las diferencias regionales que existen actualmente.

Se propone también la creación de diferentes tipos de DOVP en función de su finalidad:

- DOVP de identificación: destinados a la identificación y registro de personas y vehículos con fines de prevención y reacción ante infracciones ilícitas.
- DOVP de presencia: destinados a aumentar la seguridad subjetiva<sup>4</sup> mediante la presencia visible de las patrullas en VP.
- DOVP de contingencia: destinados a establecer perímetros y acotar zonas en casos de alteraciones graves del OP.
- DOVP de elementos de seguridad: destinados a verificar el uso de elementos de seguridad por parte de los usuarios de las VP y el estado de los vehículos.

Además, se propone la creación de diferentes modelos gráficos de DOVP, dependientes de la situación del terreno (leyenda figura 5):

- En VP con dos carriles y mismo sentido de marcha (figura 6).
- En VP con dos carriles y dos sentidos de marcha diferentes (figura 7).
- En rotondas en VP con dos carriles (figura 8).
- En intersecciones con señal de stop (figura 9).
- En semáforos (figura 10).

Estos modelos gráficos incluirían representaciones visuales simples para facilitar la comprensión de los agentes y estarían acompañados de una leyenda de símbolos.

Figura 5  
Leyenda de símbolos.

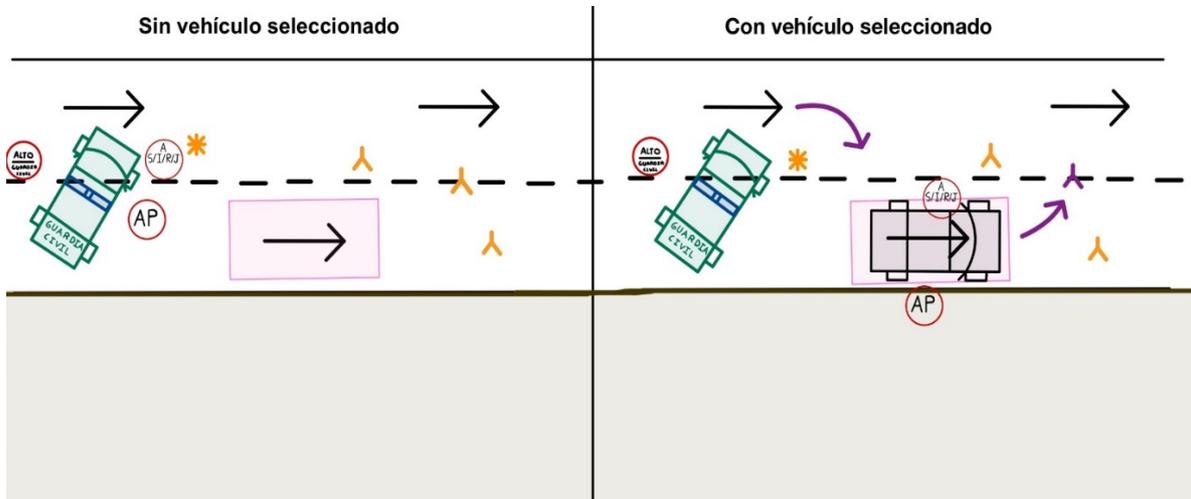
LEYENDA		
	Dirección del sentido de la marcha	 Agente de selección, identificación, registro y jefe del dispositivo
	Cajón de registro	 Agente jefe del dispositivo
	Coche patrulla	 Agente de protección
	Elementos de bloqueo	 Agente de selección
	Tetrápodos/conos	 Agente de identificación y registro
	Señal Alto Guardia Civil	 Coche ciudadano
	Tetrápodos/conos móviles	 Trayectoria a seguir por el vehículo seleccionado
	Semáforo	

Fuente: elaboración propia.

<sup>4</sup> La seguridad subjetiva se puede definir de la siguiente forma “bien jurídico protegido en el delito de amenazas, que consiste en disfrutar de un sentimiento propio de tranquilidad y sosiego.” (Diccionario de la Lengua Española, s.f.).

Figura 6

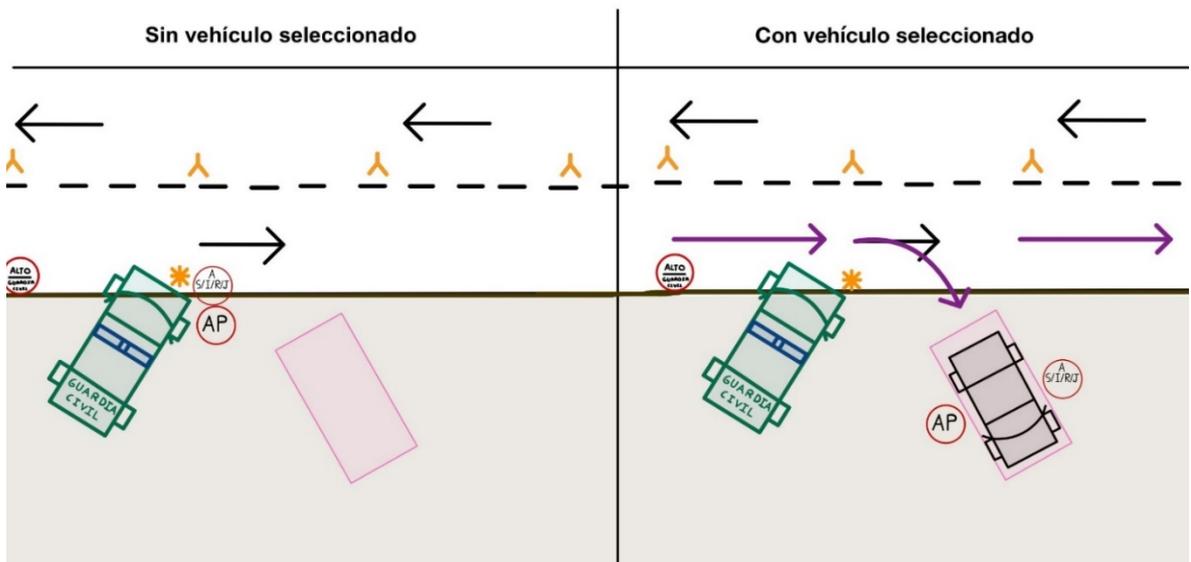
Esquema de DOVP en VP con dos carriles y mismo sentido de marcha.



Fuente: elaboración propia.

Figura 7

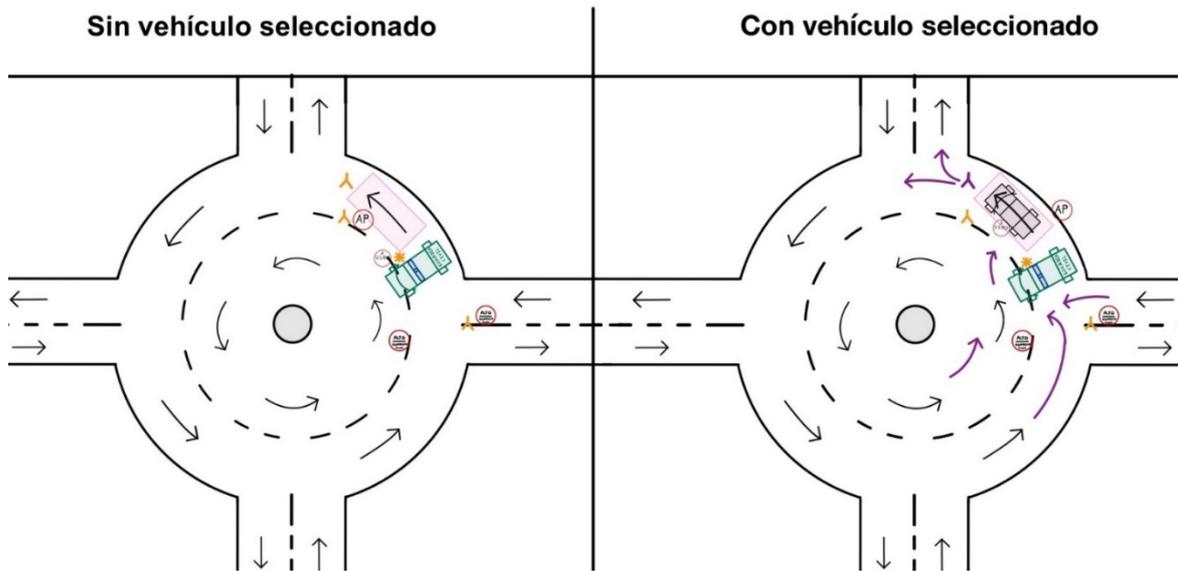
Esquema de DOVP en VP con dos carriles y dos sentidos de marcha diferentes.



Fuente: elaboración propia.

Figura 8

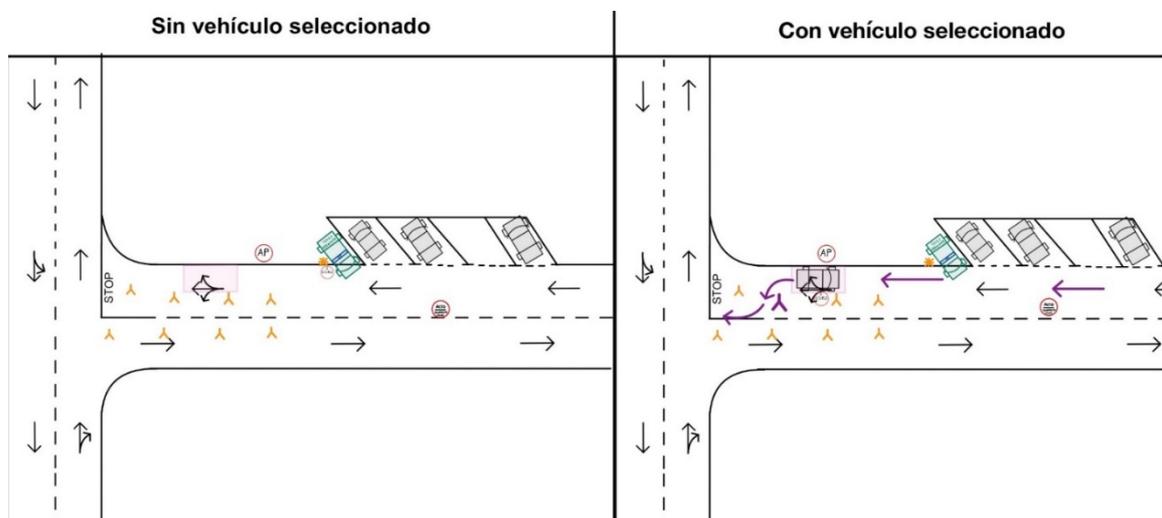
Esquema de DOVP en rotondas en VP con dos carriles.



Fuente: elaboración propia.

Figura 9

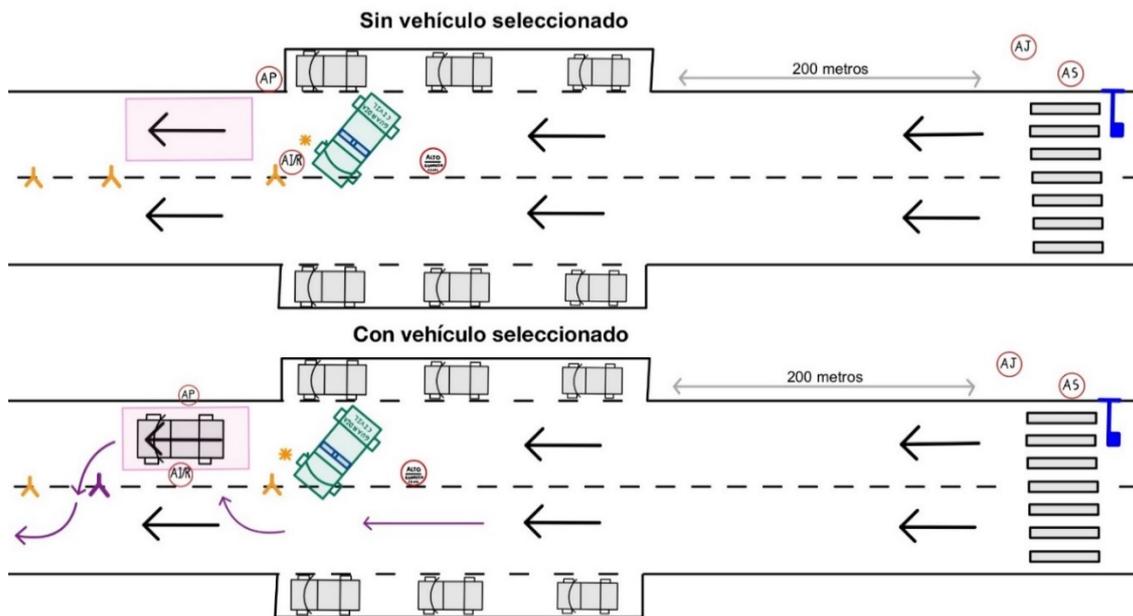
Esquema de DOVP en stop.



Fuente: elaboración propia

Figura 10

## Esquema de DOVP de semáforo



Fuente: elaboración propia.

Por último, me gustaría dar visibilidad a una propuesta que plasma en su manual de indicaciones la Academia de Oficiales de la GC. Esta propuesta consiste en la implementación de dispositivos cebo, que consiste en establecer dos dispositivos consecutivos, el primero de menor entidad y visible para que los usuarios lo eviten, y el segundo de mayor entidad al que accederán aquellos que evadieron el primer dispositivo (Navarro, 2021).

Estas propuestas buscan mejorar y actualizar la eficiencia y la efectividad de los DOVP de la GC al proporcionar directrices claras y adaptadas a diferentes situaciones, al tiempo que aseguran la seguridad y la legalidad de estas operaciones en las VP.

En el presente artículo se han analizado de forma integral los DOVP de velocidad menor de 50 Km/h, abordando a lo largo de sus apartados, contenidos sobre su marco legislativo, su realización y comparación tanto en la GC como en otros cuerpos de carácter autonómico, estatal e internacional, culminando en última instancia con la proposición de las distintas mejoras en materia tecnológica y de operatividad.

## 6.- BIBLIOGRAFÍA

- Congreso de los Diputados. (s.f.). *app.congreso*. Recuperado el 07 de febrero de 2023, de <https://app.congreso.es/consti/constitucion/indice/titulos/articulos.jsp?ini=104&tip=2#:~:text=Art%C3%ADculo%20104,y%20garantizar%20la%20seguridad%20ciudadana>.
- DENSL. (s.f.). *DENSL BALIZAMIENTO Y SEGURIDAD*. Recuperado el 08 de marzo de 2023, de <https://densl.com/productos/control-policial/conos-policiales/conotrapodo/>
- Diccionario de la Lengua Española. (s.f.). *RAE*. Recuperado el 20 de febrero de 2023, de <https://dpej.rae.es/lema/seguridad-subjetiva#:~:text=Pen.,propio%20de%20tranquilidad%20y%20sosiego>.
- Dirección General de la Guardia Civil. (s.f.). *MANUAL OPERATIVO DISPOSITIVOS OPERATIVOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS*. MINISTERIO DEL INTERIOR. Recuperado el 14 de febrero de 2023
- ESCUELA NACIONAL DE POLICÍA. (2022). *DISPOSITIVOS ESTÁTICOS DE CONTROL*. Recuperado el 22 de febrero de 2023
- GENCAT. (27 de octubre de 2011). Recuperado el 21 de febrero de 2023, de [https://mossos.gencat.cat/es/els\\_mossos\\_desquadra/organitzacio/funcions/#:~:text=Seguridad%20ciudadana%20y%20orden%20p%C3%ABlico,Resoluci%C3%B3n%20amistosa%20de%20conflictos%20privados](https://mossos.gencat.cat/es/els_mossos_desquadra/organitzacio/funcions/#:~:text=Seguridad%20ciudadana%20y%20orden%20p%C3%ABlico,Resoluci%C3%B3n%20amistosa%20de%20conflictos%20privados)
- GENCAT. (27 de octubre de 2011). *mossos.gencat.cat*. Recuperado el 20 de febrero de 2023, de [https://mossos.gencat.cat/es/els\\_mossos\\_desquadra/historia\\_de\\_la\\_pgme/](https://mossos.gencat.cat/es/els_mossos_desquadra/historia_de_la_pgme/)
- Guardia Civil. (s.f.). *Seguridad Vial*. Recuperado el 30 de enero de 2023, de [https://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/especialidades/Seguridad\\_Vial/index.html](https://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/especialidades/Seguridad_Vial/index.html)
- Jefatura de Estado. (14 de marzo de 1986). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 01 de febrero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1986-6859&p=20150729&tn=1>
- Jefatura de Estado. (23 de octubre de 2007). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 04 de febrero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-18391>
- Jefatura de Estado. (8 de enero de 2015). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 02 de febrero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-3442>
- Jefatura del Estado. (06 de diciembre de 2018). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 14 de enero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-16673>
- Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. (s.f.). *Germanderie Nationale*. Recuperado el 23 de febrero de 2023, de Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer
- Ministerio del Interior. (31 de octubre de 2015). *Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado*. Recuperado el 09 de enero de 2023, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>
- Ministerio del Interior. (2015). *Circular 1/2015 Dispositivos Operativos en la Vías Públicas*. Ministerio del Interior. Recuperado el 3 de enero de 2023
- MOSSOS D'ESQUADRA. (2022). *OPERATIVAS*. Recuperado el 20 de febrero de 2023
- Navarro, M. C. (2021). *Actuación Policial con Vehículos*. Aranjuez: Departamento de instrucción y Adiestramiento de la Academia de Oficiales de la Guardia Civil de Aranjuez. Recuperado el 15 de marzo de 2023

- POLICÍA NACIONAL. (s.f.). *Portal Web de la Policía Nacional*. Recuperado el 21 de febrero de 2023, de [https://www.policia.es/\\_es/tupolicia\\_conocenos\\_timeline.php](https://www.policia.es/_es/tupolicia_conocenos_timeline.php)
- PREVENTEC. (s.f.). *PREVENTECSL*. Recuperado el 15 de marzo de 2023, de <https://preventecsl.es/senalizacion/materiales-de-senalizacion/balizas-luminosas-de-senalizacion/kit-linterna-con-cono-de-senalizacion/>
- RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. (s.f.). *République Française Legifrance*. Recuperado el 23 de febrero de 2023, de <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000020957186/2009-08-07>
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2007). *Defensor del pueblo*. Recuperado el 11 de enero de 2023, de [https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2016/03/Instruccion\\_12\\_2007.pdf](https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2016/03/Instruccion_12_2007.pdf)
- Secretaría de Estado de Seguridad. (2015). *Manual policial*. Recuperado el 15 de enero de 2023, de <https://www.manualpolicial.es/Descargas/Legislacion/4Leg/5SC/instruccion-7-2015.pdf>
- SHOKE. (s.f.). *SHOKE DEFENSA Y SEGURIDAD*. Recuperado el 09 de marzo de 2023, de <https://www.tiendashoke.es/protecciones-antidisturbios/shoke-barrera-pinchos>
- TELEGRAM. (s.f.). *Telegram*. Recuperado el 04 de abril de 2023, de <https://web.telegram.org/k/>
- WAZE. (s.f.). *WAZE*. Recuperado el 21 de marzo de 2023, de <https://www.waze.com/es/waze>