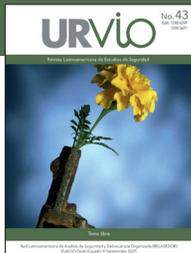




# Estudios Globales



doi.org/10.17141/urvio.43.2025.6360

# Dispositivos estáticos de control de seguridad ciudadana: un estudio jurídico y operativo en España

## *Static Control Devices in Citizen Security: A Legal and Operational Study in Spain*

Valentín Guillén-Pérez<sup>1</sup>

Recibido: 5 de septiembre de 2024  
Aceptado: 30 de enero de 2025  
Publicado: 1 de septiembre de 2025

### Resumen

**Introducción:** el artículo aborda el uso y la operativa de los dispositivos estáticos de control (DEC) en España, y se centra en su relevancia para la seguridad ciudadana. **Objetivo:** el objetivo principal del estudio es analizar la eficacia de estos dispositivos para prevenir y perseguir el crimen, así como para proteger los derechos fundamentales de los ciudadanos. **Metodología:** se basa en una revisión bibliográfica exhaustiva de fuentes académicas y legales, con un enfoque crítico, lejos de un estudio meramente descriptivo. **Conclusiones:** aunque los DEC en España son efectivos para reducir delitos y mejorar la seguridad vial, es crucial asegurar un equilibrio entre su operatividad y el respeto a los derechos fundamentales. Se propone introducir tecnologías avanzadas como el reconocimiento facial para mejorar la eficiencia de estos controles sin comprometer la protección de los derechos ciudadanos.

**Palabras clave:** control policial; derechos fundamentales; dispositivo estático de control; fuerzas y cuerpos de seguridad; seguridad ciudadana

### Abstract

**Introduction:** the article addresses the use and operation of Static Control Devices (DEC hereinafter) in Spain, focusing on their relevance to public safety. **Objective:** the main objective of study is to analyze the effectiveness of these devices in crime prevention and prosecution, as well as in protecting the fundamental rights of citizens. **Methodology:** is based on an exhaustive bibliographic review of academic and legal sources, with a critical approach, avoiding a purely descriptive study. **Conclusions:** although DEC in Spain are effective in reducing crime and improving road safety, it is crucial to ensure a balance between their operability and respect for fundamental rights. The introduction of advanced technologies, such as facial recognition, is proposed to improve the efficiency of these controls without compromising the protection of citizens' rights.

**Keywords:** fundamental rights; law enforcement agencies; police control; public safety; static control device

<sup>1</sup> Universidad ISEN, España, pinatar2003@hotmail.com, orcid.org/0000-0003-4956-7254



## Introducción

Este estudio tiene como objetivo analizar la eficacia de los dispositivos estáticos de control (DEC) en España para prevenir y perseguir delito, así como para proteger los derechos fundamentales a través de un enfoque jurídico y operativo. Se ha examinado la regulación normativa y su impacto en la seguridad ciudadana con respecto a las implicaciones del principio de proporcionalidad y sus garantías constitucionales.

En este sentido, el presupuesto por la seguridad sobre las personas se ha convertido en una de las principales prioridades de los gobiernos y autoridades a nivel mundial,<sup>2</sup> para lo cual se han buscado en los últimos años soluciones rápidas para combatir el crimen, habida cuenta de los “altos niveles de violencia a nivel internacional” (Delgado Morán 2023, 203).<sup>3</sup> En este sentido, España registra actualmente una tasa de criminalidad significativa en comparación con otros países de la Unión Europea, concretamente en países escandinavos y otros del norte de Europa (Instituto Nacional de Estadística 2022).

En un estudio publicado por Ignacio Thomé (2004) sobre la victimización y cultura de la seguridad ciudadana en Europa, ya se había discutido un proceso de victimización en este continente con una situación de mayor inseguridad por parte de los países mediterráneos y del este de Europa, en especial los países anglosajones y escandinavos. Esta circunstancia es relevante debido a las diversas estructuras socioeconómicas, características individuales y culturales, así como a las diferentes confianzas, actitudes y demandas hacia las instituciones estatales que trabajan para garantizar una mayor seguridad a la ciudadanía (Boix 2020; Innerarity 2015).

Buena parte de los actos delictivos e infracciones penales cometidos en España se consuman empleando un vehículo a motor o un ciclomotor (Pérez Bueno y Martínez Puerto 2023). Este aspecto nos resulta interesante para abordar este trabajo de investigación, al aseverar que las organizaciones criminales y delincuentes usan el transporte terrestre tanto para trasladar drogas, objetos, instrumentos u otros efectos de procedencia ilícita, y también con un objetivo crucial: eludir o dificultar la acción de la justicia, procurando evitar ser detectados mientras se desplazan de un lugar a otro (Santos Salazar 2023).

La investigación de Planas Gimeno (2024) presentada en la revista de criminólogos en Madrid examina las tipologías delictivas por medio de transporte motorizado para perpetrar hechos delictivos. Menciona a la “utilización del vehículo como elemento fundamental de huida en robos y alunizajes” (41), “utilización de vehículos en atentados bomba o actos de terrorismo” (42), “utilización de vehículos para hacer desaparecer evidencias e identidades de implicados en actos criminales” (43), entre otros. En cualquier caso, y más allá de su función

---

2 La cultura de inteligencia, entendida como una política de sensibilización pública, refuerza la idea de que la seguridad no es solo una cuestión estatal, sino una responsabilidad compartida por toda la sociedad (Sansó-Rubert Pascual y Pulido-Gragera 2022).

3 En el mismo sentido se pronuncian Payá Santos, Delgado Morán y Fernández Rodríguez (2016), por los constantes sucesos trágicos en eventos, delincuencia organizada o atentados terroristas, etc.

operativa, los controles policiales ejercen una influencia indirecta pero poderosa: al hacer visible la vigilancia, disuaden en lo invisible.<sup>4</sup>

Por su parte, Delgado Morán (2023, 191) advierte que la prevención “en sus múltiples formas y habilidades constituye la principal herramienta de los programas de seguridad ciudadana contenidos en una agenda política de seguridad”. En este sentido, los DEC se erigen como una de las medidas preventivas que las fuerzas y cuerpos de seguridad tienen a su disposición. Bajo esta premisa se pronuncian los artículos 17 y 18 de la actual Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de Protección de la Seguridad Ciudadana (LOPSC), que asumen como prioridad operativa prevenir y perseguir cualquier hecho punible. Coincidimos con Page de la Azuela (2024) cuando en su obra defiende que los DEC tienen una funcionalidad importante para la sociedad en general, pues reducen accidentes en la carretera por abusos de alcohol o drogas, y combaten el tráfico de drogas, tráfico de personas, contrabando, robos de vehículos, entre otros, que pueden generar más inseguridad generalizada.

Para conocer los DEC, se debe hacer hincapié en cómo se concibe la seguridad ciudadana, que en términos generales consiste en la acción constante del Estado y sus fuerzas del orden para velar por el libre ejercicio de los derechos fundamentales y de las libertades de los ciudadanos (Banacloche Palao 1996). Se entiende a esta acción, por un lado, como las medidas y los medios que ponen en marcha el Estado ante una situación de inseguridad, y, por otro, como la actuación llevada a cabo por las fuerzas y cuerpos de seguridad, para prevenir, mitigar y, si es factible, poner fin a dicha situación.

## Metodología

Este trabajo de investigación se fundamenta en una revisión bibliográfica sistemática, es decir, consiste en una técnica metodológica que permite identificar, analizar y sintetizar el conocimiento coetáneo sobre un objeto estudio determinado, garantizando de este modo la validez efectiva de hallazgos (Snyder 2019). Según Moreno Muñoz y García Fernández (2021), la revisión bibliográfica no solo recopila información, sino que debe aplicar un criterio riguroso de selección y cribado de fuentes, asegurando que los documentos analizados sean relevantes, actuales y con un impacto científico significativo.

Para garantizar la calidad de la información, se han considerado únicamente fuentes de alto rigor académico y se han excluido aquellas que no cumplen con estándares metodológicos adecuados. Se ha priorizado la publicación de revistas científicas de prestigio indexadas dentro del ámbito jurídico y de seguridad, monografías y libros especializados en editoriales académicas reconocidas, y jurisprudencia relevante, normativa y documentos oficiales de instituciones u organismos especializados. A este respecto es pertinente aclarar que las fuentes bibliográficas consultadas han sido de carácter estrictamente académico, entre las que cabe destacar fuentes como Dialnet, Google Scholar, Jstor, Vlex, Redalyc, Scielo, Cendoj y SSRN.

<sup>4</sup> El tratadista Cubero Marcos (2022, 165) lo describe como “disuadir de aquellos comportamientos ilícitos”.

La elección de estas plataformas digitales responde al reconocimiento internacional en la difusión de producción científica, como a su accesibilidad y rigurosidad en la selección de documentos indexados. Por ejemplo, Cendoj es una base de datos oficial del Consejo General del Poder Judicial en España, especializada en jurisprudencia, mientras que Vlex es un referente en documentación jurídica. Bases como Scielo y Redalyc permiten acceder a estudios en el ámbito del derecho y la criminología en Iberoamérica.

La selección de las palabras clave en este estudio responde a un proceso metodológico fundamentado en su relevancia teórica, preminencia normativa y, sobre todo, una eficaz utilidad en la recuperación de información científica. Se han elegido términos como *control policial*, *dispositivo estático de control*, *seguridad ciudadana* y *operativa policial*, debido a su frecuencia de uso en la literatura académica y su adecuación al marco normativo de los DEC en España. Según Petticrew y Roberts (2006), en una revisión bibliográfica sistemática es crucial emplear términos precisos y delimitados que faciliten la búsqueda de estudios relevantes, y eviten que se incluya información irrelevante y que se omitan fuentes significativas. En este sentido, incluir *control policial* y *seguridad ciudadana* responde a su papel transversal en la regulación de los DEC dentro del marco jurídico español, mientras que *dispositivo estático de control* y *operativa policial* permiten acotar el análisis a los aspectos técnicos, operativos y procedimentales en su aplicación.

Se ha llevado a cabo un estudio detallado y a su vez crítico de la información consultada, con la finalidad de cribarla y emplear para este estudio solo aquella que resulte útil para los fines predeterminados. Dada la naturaleza propia de la investigación, se ha preferido centrar un enfoque eminentemente teórico, lo que ha sido posible gracias a un estudio bibliográfico, analizando a la comunidad científica en este campo desde un posicionamiento crítico, lejos de un estudio meramente descriptivo.

## Marco teórico

El estudio parte de conceptualizar los DEC dentro del marco normativo y operativo español, y analiza su regulación legal y su importancia en la labor policial. Del mismo modo, se ha examinado su legitimación jurídica, y la constante ponderación entre la seguridad ciudadana y la protección de los derechos fundamentales, aspecto clave para aplicar estos controles.

Para finalizar este capítulo, se abordan las distintas tipologías de controles estáticos, y se desarrolla la evolución, objetivos y características operativas. Este análisis se complementa con una perspectiva comparada que contrasta el modelo español con otros sistemas de control policial en el ámbito internacional, con especial atención a las experiencias de países como Estados Unidos y Rusia.

*Los dispositivos estáticos de control: definición  
y conceptualización en el contexto policial español*

Los dispositivos estáticos de control, comúnmente conocidos en España como controles policiales, controles de tráfico, dispositivo operativo en vía pública (Page de la Azuela 2024), control aleatorio (Guillén Pérez y González Prieto 2018), actividad de intervención (Cubero Marcos 2023) o incluso controles preventivos de tráfico (entre otras muchas acepciones), adolecen de una definición armonizada y concreta entre los distintos autores que han investigado los DEC, de modo que pueden variar sustancialmente dependiendo del contexto o las circunstancias por el cual se realice.

Bajo esta premisa, Herrero Sánchez (2013, 2) define a los DEC como un “conjunto de acciones emprendidas por efectivos policiales provistos de los medios adecuados que tienen por objeto el reconocimiento e identificación de personas y vehículos previa interceptación de la circulación rodada en determinados puntos de las vías públicas”. A pesar de considerar escasa la definición anterior *ut supra*, existe una conceptualización importante que puede aplicarse a cualquier cuerpo policial inmerso en las competencias propias que les son conferidas y que efectúe controles preventivos.

Tal es el caso de la Circular 1/2015, que define al DEC como la “conjunción de medios humanos, técnicos y materiales, organizada y establecida por fuerza del Cuerpo de la Guardia Civil 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). Aunque esta Circular se centra en el cuerpo de la Guardia Civil, es evidente que esta definición puede encajar en cualquier cuerpo policial que tenga asumidas esas competencias.

Encontramos otra definición de suma importancia en el Sindicato CPPM (2018, 9), en cuya obra describe a los DEC como

la actividad que tiene por objeto el reconocimiento de personas y vehículos, previa interceptación en las vías públicas de nuestros Municipios, con los medios adecuados a cada caso. Debiendo estar perfectamente señalizados y ser claramente distinguidos en cualquier situación de visibilidad. Día-Noche. Lluvia-Sol. Etc.

A pesar de las definiciones que se reseñan, existe una que consideramos la más completa, porque aglutina cada uno de los elementos esenciales que deben de tener los DEC conforme a su operatividad y a la salvaguarda de los derechos fundamentales. En este sentido, el tratadista Moreno Blasco (2018, 6) efectúa una somera definición y no olvida lo que se establece en los artículos 17 y 18 de la LOPSC; los define de la siguiente manera:

Aquellos dispositivos de servicio realizados por personal uniformado, establecidos con los medios humanos, materiales y técnicos adecuados, planificadas previamente, que busca unos objetivos concretos, como el reconocimiento e identificación de personas y vehículos, y que supone

la interceptación de vehículos que circulan por las vías públicas, en unos puntos concretos de la misma, cuyo objetivo es garantizar la seguridad vial y de los ciudadanos, la de las fuerzas actuantes y la eficacia policial y, paralelamente, conseguir de forma preventiva y disuasoria la comisión de delitos e infracciones administrativas, provocando además inseguridad en los delincuentes.

### *Legitimación de los controles en vía pública en materia de seguridad ciudadana*

La regulación de los controles en España se originó en la Instrucción de la Dirección de la Seguridad del Estado publicada en Madrid, el 22 de febrero de 1982, sobre los controles policiales, con el objetivo de impartir una serie de normas para establecer controles en carreteras y cascos urbanos de poblaciones, y hacer compatibles las libertades y derechos de los ciudadanos y de los usuarios de las vías públicas, con respecto a las exigencias de carácter profesional que asisten a las Fuerzas de Seguridad del Estado, sobre el mantenimiento de la seguridad ciudadana y la protección de la pacífica convivencia (Guillén Pérez 2023; Page de la Azuela 2024).

No es óbice destacar también de manera específica la publicación de la Instrucción de la Secretaría de Estado de Seguridad 8/1990 del 25 de abril de 1990, sobre controles policiales para prevenir la criminalidad terrorista. Actualmente, los controles policiales, como las funciones y limitaciones de los agentes de la autoridad cuando intervienen en un DEC, vienen determinadas preceptivamente en diversas leyes de forma genérica, de las que destacamos de una forma específica, por su relevancia, el artículo 17.2 y 18 de la LOPSC.

El artículo 17.2 reza:

Para la prevención de delitos de especial gravedad o generadores de alarma social, así como para el descubrimiento y detención de quienes hubieran participado en su comisión y proceder a la recogida de los instrumentos, efectos o pruebas, se podrán establecer controles en las vías, lugares o establecimientos públicos, siempre que resulte indispensable proceder a la identificación de personas que se encuentren en ellos, al registro de vehículos o al control superficial de efectos personales.

Con respecto al artículo 18 de la LO 4/2015, podemos aseverar que se centra aún más en la comprobación y el registro que los agentes de la autoridad pueden efectuar. Concretamente del artículo 18.1 se puede extraer que las FCS tienen la potestad de “practicar las comprobaciones en las personas, bienes y vehículos que sean necesarias”, con el fin preservar la seguridad ciudadana, además de mencionar que los ciudadanos tienen el deber de colaborar con los agentes y de no obstaculizar su actividad. El apartado segundo del artículo 18 refiere sobre la potestad de los agentes para la “ocupación temporal de cualquier objeto, instrumento o medio de agresión” si así lo estiman necesario con el objeto de prevenir la comisión de cualquier delito, o cuando pueda existir riesgo para la seguridad ciudadana.

La única diferencia entre ambos preceptos arguye el tratadista Cubero Marcos (2022, 171) —con cuya reflexión coincidimos—, es que con arreglo a una interpretación teleológica “debe referirse únicamente a los casos en que se utilicen o porten armas, instrumentos o

sustancias, también para la comisión de un delito, no necesariamente de especial gravedad, o para perpetrar un acto que altere la seguridad ciudadana”.

En un pronunciamiento *obiter dictum*, el Tribunal Constitucional 172/2020, del 19 de diciembre sobre la inconstitucionalidad de algunos artículos de la LOPSC, sostuvo la conexión del artículo 20 de la LOPSC (los cacheos policiales) y el propio artículo 18 de la LOPSC objeto a estudio. Esto conduce a aseverar que el alto Tribunal pretende facultar a los agentes para practicar cacheos, y así impedir que se empleen esas armas u objetos susceptibles de provocar menoscabo en las personas, y se evite o disminuya la posibilidad de cometer un acto delictivo o alterar la seguridad ciudadana (Cubero Marcos 2022).

El fundamento jurídico de esta sentencia indica:

Conectamos las funciones de indagación y prevención de los arts. 20.1 y 16.1 con los hechos y circunstancias del art. 18.1, podemos concluir que se podrá proceder a la práctica de registros corporales externos y superficiales, que incluso puedan conllevar el desnudo parcial, cuando existan indicios racionales de que se porten los citados objetos y puedan ser utilizados con la finalidad de cometer un delito o infracción, o de alterar la seguridad ciudadana (FJ4º).

Otro aspecto fundamental que considerar en esta sentencia versa sobre aplicar los DEC para prevenir infracciones administrativas. En efecto, el Tribunal asevera que observar el principio de proporcionalidad cuando se responde a un fin legítimo satisface que se prevenga la comisión de delitos e infracciones administrativas. En este sentido, Rebollo Puig (2019) consideró que la protección de la seguridad ciudadana incluye prevenir y evitar infracciones administrativas y, en concreto, las tipificadas en la misma LOPSC.

### *Seguridad y derechos fundamentales en los DEC*

Desde antaño, tanto la doctrina científica como la jurisprudencia han asumido un conflicto aparentemente irresoluble entre la seguridad y los derechos fundamentales. Para implementar los DEC se debe seguir el principio de proporcionalidad, y justificar el marco que garantice la protección de los derechos fundamentales (Fernández Rodríguez 2019; Cano Campos 2019). Cubero Marcos (2022, 148) menciona al artículo 4.1 de la Ley 40/2015, del 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público de las administraciones públicas e indica:

En el ejercicio de sus competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberá aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público, así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen.

Al tratarse de una actividad coercitiva que restringe la libertad de circulación o deambulatoria, a pesar de encuadrarse en un nivel inferior de afectación a otras medidas más restrictiva

(derecho a la libertad o restricción), la intervención debe ser la estrictamente necesaria para alcanzar los objetivos y causar el mínimo perjuicio en los derechos e intereses de las personas afectadas (Cubero Marcos 2022).

Tanto la doctrina científica (Cano Campos, 2019, Fernández García 2019; Jareño Leal 2019; Guillén Pérez 2016; Navarro Castillo 2020; García Morillo 1995; García Arán y Rebollo Bargas 1994; Casal Hernández 1998, entre otros), como la jurisprudencia (destacamos la STS 297/1996 de 1 abril, ATS 280/1995 de 14 de febrero, ATS 519/1995 de 7 de marzo, STS 163/1994 de 31 de enero, STS 236/1994 de 4 febrero, STS 2870/1993 de 20 diciembre, STC 22/1988 de 18 febrero 1988, STC y 107/1985 de 7 octubre 1985 han contribuido a fortalecer el marco normativo que sustenta la legalidad de los controles policiales estáticos, asegurando que su aplicación se realice conforme al principio de proporcionalidad y con pleno respeto a los derechos fundamentales de los ciudadanos, como la libertad de circulación, la libertad personal y el derecho a la intimidad.

De este modo, las fuerzas y cuerpos de seguridad aplicarán esta ponderación jurídica actuando con proporcionalidad con respecto al objetivo que se pretende alcanzar. A este respecto, y para no ser tautológico en otros estudios ya realizados, recomiendo la lectura y estudio de Cubero Marcos (2022), Cano Campos (2019) y Guillén Pérez (2016).

#### *Evaluación legal de los DEC para respetar los derechos fundamentales*

Estas medidas coercitivas son actuaciones preprocesales, es decir, anteriores al inicio de diligencias previas o fase de instrucción en sede penal. Mientras se ejecutan, los agentes deben adherirse estrictamente a los procedimientos legales preestablecidos sobre las diligencias de identificación, detención, registros corporales externos, registro de vehículos, etc., lo cual puede ser complejo en situaciones de alta presión, ya que, en ocasiones, puede resultar en que se invaliden pruebas o se desestimen los cargos que se imputen.

Es una práctica habitual en las carreteras aplicar controles aleatorios indiscriminados dirigidos a la mera prevención de infracciones o delitos contra la seguridad del tráfico como sucede con las pruebas de alcoholemia, o con los controles policiales donde se examinan los maleteros de los vehículos en operaciones de investigación y de prevención de la delincuencia, como establece la Sentencia del Tribunal Supremo 861/2011 del 30 de junio.

Una vez establecido un control preventivo o indagatorio (investigación o reactivo), para respetar los derechos fundamentales se debe justificar y motivar por delitos de especial gravedad o generadores de alarma social; en este sentido, los responsables policiales decidirán qué vehículos serán filtrados para su comprobación, sin ningún tipo de indicio contra esa persona por el mero hecho de pasar por el lugar donde se ubica el control.

Con el fin de evitar actuaciones contrarias a los parámetros establecidos por el Tribunal Supremo —en particular, la exigencia de una justificación racional cuando puedan verse afectados derechos fundamentales del ciudadano sometido al control— y para prevenir situaciones de arbitrariedad o aleatoriedad por parte de los agentes, estos deberán realizar un

control visual en el que los vehículos reduzcan significativamente la velocidad, de modo que, incluso sin detenerlos, pueda observarse en muchos casos tanto las características del vehículo como las de sus ocupantes.

A partir de ese momento, y con base en las máximas de experiencia policial de los agentes que intervienen (Lombardero Expósito 2012), pueden proceder a la identificación, control superficial de los efectos personas, cacheo o registro de vehículos. De este modo se evitaría infringir derechos fundamentales de todos los conductores y ocupantes de vehículos al realizar todas estas diligencias de comprobación y prospección.

La experiencia profesional de los agentes actuantes que se indica *ut supra*, adquirida en supuestos similares anteriores como estipula el Tribunal Supremo en la sentencia n.º 1408/2001 del 10 de julio y n.º 933/2013 del 12 de diciembre, resulta un requisito crucial para evaluar la actitud y reacción del sujeto sometido a control. A modo de ejemplo, destacamos que debe reconocer y evaluar la actitud de sus ocupantes, el nerviosismo ante la presencia policial, tratar de ocultar algo, arrojar efectos por la ventana del vehículo al detectar la presencia policial, cometer delitos dentro de los vehículos como tráfico de drogas, infracciones de tráfico (SAP de Barcelona 506/2015 de junio), actitudes huidizas y recelosas ante la presencia policial, huir o darse la vuelta de manera repentina ante la presencia policial, conducir de manera anormal (exceso de velocidad, rebasar semáforos en rojo), permanecer en zonas habituales de tráfico de drogas o donde se abandonen vehículos robados, como poblados dedicados a la venta de droga.

De igual modo, señala Lombardero Expósito (2012, 18), refiriéndose a la STS 677/2009 del 16 de junio:

En el seno de un operativo policial de controles generales, el cacheo ha de limitarse al citado control superficial de efectos personales y el requisito para proceder a lo que el TS denomina otra cosa, que no puede, en principio, ser más que un cacheo más exhaustivo (con o sin dejar a la vista partes del cuerpo cubiertas por ropa), es que el resultado de la primera actuación lo aconseje. Poca precisión es esta. Sin embargo, serán los objetos o sustancias detectados en ese control los que llevarán, aplicando las máximas de experiencia policial a profundizar en la búsqueda, cuando pudieran constituir algún tipo de indicio de la perpetración de un hecho punible.

### *Breve aproximación al reconocimiento facial: desafíos jurídicos*

El despliegue policial en los dispositivos estáticos de control con el auxilio del reconocimiento facial, a pesar de ser efectivos por razones obvias, plantea desafíos normativos y constitucionales en España, especialmente en lo relativo a la protección de datos, propia imagen y derecho a la intimidad. Autores de reconocido prestigio en esta materia aducen que “el reconocimiento facial y las tecnologías suponen disparar y con fuego racheado a los derechos fundamentales” (Cotino Hueso 2022, 71).

Las tecnologías basadas en inteligencia artificial permiten identificar de manera masiva e indiscriminada a personas en espacios públicos sin su consentimiento explícito, lo que

podría vulnerar el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD), la Ley Orgánica 7/2021 y los artículos 18.4 y 24.2 de la Constitución Española (CE).

A diferencia de los sistemas de videovigilancia convencional (Payá Santos, Delgado Morán y Fernández Rodríguez 2016), el reconocimiento facial junto con el uso de videocámaras policiales supone un salto cualitativo en la vigilancia poblacional, pues permite la geolocalización y trazabilidad de individuos en tiempo real. Imagínense por un momento un control policial en el que se use esta tecnología exclusivamente para identificar personas. Esto podría suponer una ventaja para el ciudadano, al evitar la restricción de su libertad deambulatoria durante las diligencias de identificación. No obstante, también podría suponer una vulneración de uno de los requisitos exigidos por la LOPSC 4/2015: la necesidad de una justificación racional basada en indicios objetivos o sospechas fundadas.<sup>5</sup>

## Tipología en los dispositivos estáticos de control

Los DEC tienen varias clasificaciones en relación con su finalidad. Siguiendo el estudio de Moreno Blasco (2022), pueden clasificarse atendiendo a diversos criterios, como la naturaleza del control, el número de agentes policiales implicados, los medios técnicos disponibles, así como su ubicación. Además, existen modalidades residuales o complementarias que responden a situaciones específicas o necesidades operativas puntuales.

### *En función de su naturaleza*

En función de su naturaleza, pueden distinguirse dos tipos principales de controles: el control preventivo y el control reactivo. El control preventivo es el más utilizado por las fuerzas y cuerpos de seguridad (FCS). Se centra en disuadir y prevenir que se cometan actos delictivos, entre los que suelen ser los más habituales el blanqueo de capitales (art. 301.1 y ss. del CP), el tráfico de drogas (art. 368 y ss. del CP) y el traslado de armas u objetos peligrosos (se puede incurrir en el delito de tenencia ilícita de armas prohibidas según el art. 563 CP) que pongan o puedan poner en peligro la seguridad ciudadana o el tráfico.

En el dispositivo, los agentes intervinientes permanecerán atentos ante cualquier mirada esquiva o maniobra sospechosa que pueda suponer un indicio racional que justifique ordenar la detención de un vehículo. Dentro de los dispositivos de naturaleza preventiva, se encuentran dos subcategorías más específicas a la vez que complementarias de los controles preventivos. En primer lugar, el control preventivo de tráfico consiste

en la realización de controles preventivos, focalizados en la tarea de anticipación y disuasión de las infracciones penales y/o infracciones administrativas en su caso, relacionadas con las

---

<sup>5</sup> Esta vicisitud genera un riesgo de vigilancia masiva incompatible con los principios de necesidad y proporcionalidad exigidos por la jurisprudencia constitucional y europea (Cotino Hueso 2022).

normas de tráfico y seguridad vial, contemplados y regulados en la normativa específica, y realizada por unidades de Agrupación de Tráfico de los cuerpos policiales con competencias en la materia' (Guillén Pérez 2023, 6).

De acuerdo con la Dirección General de Tráfico (2022), los controles focalizados en la seguridad vial registran un acopio de infracciones de naturaleza penal: conducir bajo los efectos de drogas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas<sup>6</sup>; conducir con exceso de velocidad, alcanzar o superar el límite constitutivo de delito, llevado a cabo con vehículo a motor o ciclomotor a una velocidad superior en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana (art. 379.1 del CP); conducir con temeridad manifiesta que ponga en concreto peligro la vida o la integridad de las personas (art. 380 del CP).

Desde la perspectiva o visión de la comisión de infracciones administrativas la Dirección General de Tráfico (2022) destaca conducir bajo los efectos del alcohol de entre 0,25 g/l en aire aspirado y 0,5 g/l en sangre; conducir con exceso de velocidad superando los límites de la vía; portar el carnet de conducir caducado; conducir sin seguro de responsabilidad obligatoria, etc. (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

Cabe destacar dentro de la subcategoría de dispositivo de control preventivo de tráfico una modalidad disuasoria llamada control falso o de presencia (Moreno Blasco 2022). Este enfoque no cumple estrictamente los requisitos de un control *ut supra*, pues, a pesar de ser efectivo, realiza una parada técnica en una zona visible (por ejemplo, en el arcén) para que los usuarios de la vía aminoren la velocidad al percatarse del vehículo policial.

En cualquier caso, coincidimos con el tratadista Cubero Marcos (2022) en la necesidad de distinguir los controles de seguridad ciudadana de aquellos regulados por la normativa sectorial, como son los controles de tráfico). En este sentido, y con apoyo en la doctrina constitucional recogida en las SSTC 103/1985 y 107/1985, el autor señala que “los controles de alcoholemia forman parte del deber de colaborar con la Administración para prevenir conductas contrarias a la seguridad vial y que provocan un riesgo para la integridad física de las personas” (161).

De un modo u otro, consideramos que tanto la prevención de delitos contra la seguridad vial, como los que integran los demás ilícitos de seguridad ciudadana, también se conectan con el artículo 17 de la LOPSC 4/2015, en referencia a los fundamentos de los controles policiales.

Dentro de esta tipología incluimos el denominado dispositivo permanente de control en puestos fronterizos, como estipula el Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo del 9 de marzo de 2016. En este reglamento se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras, que abarca a aquellos dispositivos fijos instalados en los puestos de control fronterizos a la entrada y salida de España y, en general de manera normalizada, en cualquiera de los países integrantes del espacio Schengen.

<sup>6</sup> En el caso para el alcohol, por superar la tasa de aire espirado de 0.60 mg/l o de alcohol en sangre de 1.2 gramos por litro (art. 379.2 del CP).

Actualmente en España este tipo de controles terrestres compete al Cuerpo Nacional de Policía, concretamente a la Comisaría General de Extranjería y Fronteras (CGEF). En este sentido,

la policía está facultada para realizar registros exhaustivos de vehículos para prevenir la lucha contra la inmigración clandestina y la trata de seres humanos, así como a la prevención de cualquier amenaza a la seguridad interior, al orden público, a la salud pública y a las relaciones internacionales de los Estados miembros. Por otro lado, llevan a cabo identificaciones que son anotadas en un registro de entradas y salidas del país. Con dichos registros, les sirve para cálculo de la duración autorizada de las estancias de corta duración en el país. Estos controles se realizarán por los agentes, de forma profesional y respetuosa, con total respeto a la dignidad humana. El control fronterizo incluye no solo el control de personas en los pasos fronterizos y la vigilancia entre esos pasos, sino también el análisis de los riesgos para la seguridad interior y de las amenazas que pueden afectar la seguridad de las fronteras exteriores. (Reglamento 2016, 6).

La segunda tipología del DEC corresponde a su naturaleza reactiva. Se trata de una modalidad de control cuyo objetivo principal es interceptar y detener a los autores de un hecho delictivo de especial gravedad o generadores de alarma social (Guillén Pérez 2023), por lo cual debe desplegarse con la mayor brevedad y contundencia posible.

Con estos controles, las FCS persiguen detectar células terroristas, bandas organizadas u otros individuos que se encuentren en proceso de busca y captura ordenada por un juez o magistrado, entre otros. Complementariamente a los controles de naturaleza reactiva se encuentra la subcategoría de los dispositivos de semáforo (Moreno Blasco 2022), los cuales se destacan por ser sorprendidos. Su denominan de esta manera porque habitualmente se llevan a cabo en vías urbanas, concretamente en semáforos, atascos, intersecciones, rotondas, etc. En cuanto a “su duración, no debe superar los 10 minutos” (Moreno Blasco 2022, 13) para que sea totalmente efectivo y de esta manera prevenir posibles avisos a los sujetos objeto de este control, por lo que, al transcurrir el tiempo establecido, los agentes abrirán de nuevo el tráfico y cambiarán de ubicación del control.

#### *En función del número de agentes policiales y de los medios disponibles*

Con respecto a la función al número de agentes policiales y los medios utilizados, se establecen dos modalidades modelo. La primera se enfoca en un modelo básico, definido como aquel dispositivo realizado en vías urbanas e interurbanas, con un solo carril por sentido de circulación, con los medios, personales, materiales y técnicos de dotación para la unidad del control. En todo momento los agentes velarán por la seguridad e integridad tanto de los usuarios de la vía como de sí mismos. Este dispositivo “está compuesto por ocho efectivos y por al menos tres vehículos policiales en atención a su disponibilidad” (Moreno Blasco 2022, 13). El número de efectivos quedarán divididos de manera lógica en el control y siempre en atención a la seguridad y efectividad de este, así como a las diversas áreas o zonas de control.

La segunda modalidad denominada “control reducido” se refiere a un dispositivo de control muy peligroso y totalmente desaconsejado, dado que lo integra un solo binomio acompañado del coche patrulla. Este tipo de control deberá llevarse a cabo solo cuando, por imperativas exigencias del servicio, no se disponga de efectivos adicionales para prestar apoyo operativo. Asimismo, dada la exposición al riesgo, resultará preceptivo adoptar todas las medidas de seguridad necesarias para garantizar la debida autoprotección del personal interviniente.

No obstante, no es óbice destacar la sentencia reciente 25/2025 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León,<sup>7</sup> que resuelve un recurso contencioso-administrativo interpuesto contra la resolución del capitán jefe del subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Burgos, en relación con la asignación de controles preventivos de alcoholemia en horarios nocturnos con menos de cuatro agentes. Desde una perspectiva normativa, la orden del 1 de diciembre de 2010 establecía tres categorías de controles: dispositivos reducidos (dos a tres agentes, solo en horario diurno), ordinarios (mínimo cuatro agentes, obligatorio en horario nocturno) y reforzados (mínimo ocho agentes en autopistas y autovías). Sin embargo, la modificación normativa de 2019 eliminó la restricción horaria de los dispositivos reducidos, y permitía utilizarlos en horario nocturno, interpretación que sustentó la postura de la Administración demandada.

Adicionalmente, la circular 1/2015 sobre criterios operativos para dispositivos de control en vías públicas ya contemplaba la viabilidad operativa de controles con un mínimo de dos agentes, lo que reforzaba la legalidad de la medida. Como sostiene Molano Martín (2025, 4), la sentencia sienta un criterio interpretativo claro sobre la compatibilidad de los dispositivos reducidos con la regulación vigente, particularmente en tramos de velocidad reducida o zonas con flujo de tráfico controlado.

#### *En atención a su ubicación*

Nos ha parecido interesante la clasificación de Cruz Borreguero y García García (2015) sobre los DEC en vías urbanas y vías interurbanas. En cuanto a las vías urbanas, se erigen como aquellos dispositivos efectuados en cualquier vía o travesía dentro del poblado o ciudad. Por lo general, en vías de doble sentido de circulación, en las que se dispone el control en uno de los sentidos, preferentemente en aquellas de mayor amplitud que cuenten con arcén o zona habilitada para la detención, lo cual permite ejecutar el control y registro de vehículos. Asimismo, en glorietas de doble carril, se podrá restringir uno de ellos para el control, con lo cual se garantiza en todo momento la fluidez y seguridad del tráfico.

Sin embargo, las vías interurbanas están constituidas por dispositivos en zonas situadas a las afueras del poblado o ciudad en un mismo término municipal. En este contexto, existen distintas formas de implementación en el DEC, principalmente en función del número de carriles de la vía:

---

<sup>7</sup> Sentencia muy reciente rescatada por Molano Martín (2025).

- En vías con un único carril por sentido de circulación y arcenes inhabilitados para el tránsito de vehículos, el dispositivo se implementará de manera dirigida a un solo sentido de la marcha o, en su caso, de forma simultánea en ambos, atendiendo a las necesidades operativas y garantizando la seguridad vial.
- Con un solo carril para cada sentido de la marcha y con arcenes que permitan la circulación de vehículos, el dispositivo se ejecutará para un único sentido de la marcha o para ambos.
- Más de un carril por sentido de la marcha con o sin mediana para circular con vehículos: el dispositivo se ejecutará para un único sentido de la marcha o para ambos.
- Más de un carril por sentido de la marcha y con arcenes que no permiten circular vehículos: el dispositivo se desplegará para un único sentido de la marcha o para ambos.

#### *Otras modalidades residuales vinculadas al DEC*

En primer lugar, señalamos el DEC según el autor Moreno Blasco (2022), consistente en aquellos controles clásicos de presencia que realizan las FCS en servicio, en el cual intervienen los diferentes agentes en binomios, repartidos en coches patrulla dentro de la demarcación territorial a la que pertenecen, en vistas a cumplir con su eterno deber de preservar la seguridad ciudadana.

El componente característico de este tipo de dispositivo es que patrulla conjuntamente y de manera más repetitiva varios vehículos policiales por los diferentes puntos calientes, donde la delincuencia está arraigada a la venta de drogas, o incluso el *meeting point* de bandas, etc., con la finalidad de normalizar su presencia transitando por la zona y actuando ante cualquier acto ilícito que se presencie o del que se dé aviso.

En segundo lugar, se analiza el dispositivo mixto, el cual se configura como la integración de los dispositivos estáticos de control y los dispositivos dinámicos de control (DDC), generando un mecanismo de intervención altamente versátil. Este modelo operativo resulta eficaz para supervisar zonas de gran extensión, pues permite un control efectivo sobre los vehículos en tránsito, y dificulta que estos eludan la acción policial y puedan fugarse, lo que garantiza una mayor eficacia en la labor preventiva y de seguridad.

En relación con ello, Cruz Borreguero y García García (2015) establecen que el dispositivo consistiría, por un lado, en una parte estática, en la cual llevan a cabo un control tradicional de los vehículos y ordenan detenerse a todo vehículo que consideren necesario y racional, y, por otro lado, una parte dinámica compuesta por uno o varios vehículos en movimiento, los cuales se hallan por los alrededores del control estático cubriendo una amplia extensión y cuya misión consistirá en escoltar a todo vehículo sospechoso hasta la parte estática del dispositivo para identificarlo y registrarlo.

### *Zonas que componen el DEC*

Según Herrero Sánchez (2013, 19), los DEC de manera normalizada están compuestos por tres zonas bien delimitadas (de vigilancia y seguridad, registro y bloqueo, y de reacción y persecución), y se empleará en cada una el personal necesario y recursos materiales que así se estipulen en función de las necesidades del control. En aras de proporcionar unas garantías en cuanto a la operativa y seguridad de los agentes, estará compuesto por cuatro, seis u ocho agentes en binomio, aunque lo más operativo es que permanezcan como mínimo ocho agentes en el control.

#### *Zona de vigilancia y seguridad*

Supone el primer puesto avanzado del control, situado desde la primera señal identificativa del control hasta el cartel con la leyenda de “alto policía”. Principalmente está compuesto por dos agentes, los cuales se situarán a unos 150 metros de la siguiente zona. El número de agentes para la operativa se establecerá siempre en atención a las circunstancias del servicio, la disponibilidad de los agentes, características y objetivos del control.

Sus principales funciones consisten en vigilar e informar movimientos extraños de los vehículos, así como comportamientos extraños de los usuarios dentro de estos; mitigar en la medida de lo posible cualquier retención que se pueda causar como consecuencia de la ejecución del control; detener los vehículos y la circulación cuando sea necesario; seleccionar y dirigir a los vehículos que muestren indicios racionales o no hasta la zona de bloqueo y registro; dar apoyo cuando sea necesario a la zona de bloqueo y registro; perseguir cualquier vehículo que haya huido de su zona del control, y, en su caso, sustituir a los agentes en la zona de reacción y persecución cuando hubieren emprendido una búsqueda de un vehículo fugado (Moreno Blasco 2022).

#### *Zona de registro y bloqueo*

La zona de registro y bloqueo consiste en la zona comprendida entre el cartel de “alto policía” y el último dispositivo de bloqueo para vehículos. En ella se alberga un mayor número de efectivos (de dos a cuatro), entre los que se encuentra el jefe del operativo, cuya función incluye dirigir la ejecución del control y velar por la buena función de este; permanecerá en constante comunicación con sus efectivos y con la central. En esta zona se emplean medios de bloqueo (tetrápodos, rastrillos, coche patrulla, etc.) y para reducir la velocidad (resalto reductor de velocidad portátil).

Las funciones en esta zona consistirán en dar el alto a los vehículos seleccionados en la zona de vigilancia y seguridad, controlando tanto a los conductores como los ocupantes. Tales medidas consistirán en “identificaciones, registros corporales externos, registro del vehículo, comprobación de la documentación del vehículo, elaboración de la ficha policial,

etc.” (Moreno Blasco 2022, 18). En esta zona los agentes emplearán las medidas de autoprotección necesarias para garantizar su seguridad y la del resto de usuarios de la vía.

### *Zona de reacción y persecución*

Por último, a unos 40-50 metros de la zona de bloqueo y registro nos encontramos con la siguiente zona, cuyas funciones principales consistirán en la tarea primordial de detener y perseguir cualquier vehículo que trate de eludir el control o que lo consiga.

La posible persecución implicará dejar este último eslabón del control sin efectivos, lo que implicará que efectivos de la zona de vigilancia y seguridad tomarán posiciones en esta zona, mientras que sus compañeros emprenden la persecución, durante la cual mantendrán en todo momento la comunicación por radio, con sus compañeros del control y con la central, indicando las características del vehículo y la dirección que ha tomado (Cruz Borreguero y García García 2015). Esta zona también podrá apoyar a la zona de bloqueo y registro cuando sea necesario en vistas de una mayor operatividad.

### *Procedimiento para desplegar y retirar el DEC*

Antes de desplegar el DEC, el jefe del operativo debe seleccionar un lugar adecuado que no interfiera significativamente con el tráfico y garantice la seguridad de todos, evitando zonas de baja visibilidad o cercanas a escuelas y gasolineras. “Se evitará efectuarlo en zonas próximas a cruces, rotondas, zonas de escasa visibilidad, colegios, gasolineras, etc.” (Cruz Borreguero y García García 2015, 19). Excepcionalmente, si es necesario, el control puede obstaculizar el tráfico, pero por el menor tiempo posible. Antes del control, se realiza un briefing en el que se detallan los objetivos, funciones y se analiza la zona, asegurando evitar puntos donde podría haber una posible huida.

Durante el despliegue del DEC, cada zona debe contar con un vehículo que actúe como puesto de control. La zona de reacción y persecución inicia, seguida por la zona de bloqueo y registro, y finalmente, la zona de vigilancia y seguridad (Guillén Pérez 2023). Se prioriza la agilidad y la seguridad en el tráfico.

Para la retirada, se sigue el proceso inverso, comenzando por la zona de bloqueo y registro, luego la de reacción y persecución, y finalmente la de vigilancia y seguridad, y se retiran todas las señales y elementos de bloqueo. Al finalizar, se realiza un *briefing* para evaluar el operativo y remitir los atestados policiales a la autoridad competente, asegurando la custodia de las pruebas (Herrero Sánchez 2013).

### *Dispositivos estáticos de control policial: un breve análisis internacional*

a) Estados Unidos: La policía en EE.UU. tiene arraigado un modelo policial descentralizado influenciado por la cultura anglosajona, el cual consiste en mantener el orden público

a través de la prevención del delito (Vuković, Mijalković y Bošković 2016; Ceccato 2015; Kratcoski y Cebulak 2012; Mawby 2013; Kratcoski, Verma y Das 2000; Nonninger 2017; Bayley 2017; Lemieux 2008; Stutler 2003).

Por su parte, no cuenta con un único cuerpo policial, sino que se encuentra muy categorizada en diferentes niveles. En el primero se encuentran las oficinas federales (tanto el FBI, ATF, DEA, entre otras), que tienen competencia en todos los estados; en segundo escalafón estarían las policías estatales, con competencia únicamente en el estado al que pertenece; en el tercer nivel se encuentran las policías de condado, presentes en aquellas zonas organizadas bajo esta división territorial. Finalmente en el cuarto nivel, se ubican las policías locales, que operan en ciudades y municipios, especialmente en áreas urbanas de gran tamaño, como es el caso del Departamento de Policía de los Ángeles (LAPD).

Esta división de agencias y departamentos genera en muchas ocasiones enfrentamientos por temas de competencia. Para el tema a tratar habría una división básica en cuanto a los tipos de control: en primer lugar, mencionaremos los controles reactivos o persecuciones en caliente (*hot pursuit*) (Benlloch Romero 2019).

Puede ejecutar estos dispositivos cualquier departamento de policía o agencia en EE.UU. Supone un dispositivo similar a los dispositivos mixtos en España, aunque con matices. Los oficiales de policía suelen ponerlo en práctica cuando conocen de un hecho delictivo y con el objetivo de detener la huida o posible huida de un sospechoso, en cuyo caso emplearán barricadas de vehículos, vehículos con barras de empuje que persiguen al vehículo fugado, rastrillos, drones e incluso el uso del famoso “Grappler Police Bumper” (Álvarez 2016), el cual consiste en una especie de lazo proyectado desde el coche patrulla para bloquear las ruedas traseras de un vehículo fugado.

En segundo lugar, los controles de tráfico dinámicos en EE.UU, como por los desarrollados por Toronto Police Service (2023), son llevados a cabo exclusivamente por policías locales, concretamente por la Community Traffic Services Unit o la Unidad de Servicios de Tráfico Comunitario, cuya función principal es regular el tránsito y gestionar las colisiones de vehículos, pero también ordenar detener un vehículo para identificarlo, registrarlo, efectuar prueba de alcoholemia, etc. (Lapd Online 2023).

b) Federación rusa: en Rusia solo existe un cuerpo de policía centralizado dependiente del Kremlin, la Policía de Rusia (Rodríguez de Lema Martín 2023) o MVD, encargada principalmente de mantener el orden público, de la investigación criminal, de la prevención y extinción de incendios, y del control del tráfico y registro de automóviles (Hays 1996). Sus dispositivos de control se dividen en dos tipos principalmente: controles de tráfico y controles entre regiones de Rusia.

Con respecto a los controles de tráfico, la Ley de la Federación Rusa (1993) establece que es una modalidad de control policial que supone el seguimiento de vehículos y peatones de manera estática, así como inspeccionar las condiciones en las que se encuentran los medios técnicos para gestionar el tráfico y las carreteras.

El dispositivo comienza cuando el agente estaciona su vehículo en una zona visible para los usuarios de la vía y permanece vigilante ante lo que sucede en esta. El agente únicamente deberá actuar ante las siguientes circunstancias: prevenir infracciones de las normas de tráfico; despejar la afluencia de vehículos, previniendo congestiones de tráfico; prevenir a los conductores de peligros que existen más adelante en la carretera; identificar y reprimir las infracciones a las normas de tráfico por parte de los usuarios de la vía; identificar y detener vehículos buscados; reprimir de delitos y violaciones del orden y la seguridad; finalizar el control, registrar el lugar de establecimiento del control, así como de todas las violaciones de las normas y reglamentos seguridad vial.

De igual modo, la Ley de Federación Rusa (1993) contiene una modalidad de controles fronterizos dentro de Rusia, por los que debe pasar todo aquel que quiera cambiar de región. Los policías tienen el deber de inspeccionar de manera rigurosa a todos los vehículos sin excepción, además de pedir los documentos y comprobarlos en la base de datos de la Policía.

## Conclusión

Pese a la escasez de fuentes bibliográficas sobre los DEC, con respecto al objeto de estudio del presente trabajo de investigación, finalmente se ha logrado recabar información susceptible de ser contrastada con el marco jurídico vigente y respaldada por profesionales del ámbito de las FFCCS.

Los DEC en España son una herramienta esencial para luchar contra el crimen y mejorar la seguridad vial, pero deben manejarse con un enfoque que garantice el respeto a los derechos fundamentales. Por ello, es clave establecer mecanismos de control de efectivos que garanticen que el uso de los DEC y su aplicación no sea arbitraria o desproporcionada. Un modelo basado en el equilibrio entre la eficacia operativa y la garantía de los derechos fundamentales asegurará que estos medios sean utilizados con criterios de necesidad, legalidad y proporcionalidad.

Para garantizar que se sigan los parámetros establecidos por el Tribunal Supremo, en el cumplimiento de una justificación racional, y para evitar arbitrariedad y aleatoriedad de los agentes, estos deberán realizar un control visual, donde los vehículos aminoran la marcha de forma considerable (no existe privación del derecho a la libertad deambulatoria), para observar con detenimiento las características del vehículo y los ocupantes de este. Así se evitará que a todos los conductores y ocupantes de vehículos se le infrinjan derechos fundamentales al realizar todas estas diligencias de comprobación y prospección.

La comparación con otros países muestra que, aunque existen diferencias operativas, la tendencia global es hacia una mayor tecnificación y eficiencia en los controles policiales. En particular, la propuesta de un nuevo modelo de control intermodal, que integra tecnologías avanzadas como el reconocimiento facial y la automatización, representa un avance significativo en la operatividad policial. Este modelo aumentaría la eficacia en la prevención del

delito, pues permitiría una mayor agilidad y precisión en la operativa de los DEC, a pesar de contravenir un requisito esencial de la LOPSC 4/2015: la no constatación de indicios o sospechas fundadas. En este sentido, ante la falta de una regulación clara, instamos a un marco legislativo específico que delimite su uso, y garantice la proporcionalidad y el respeto a los derechos fundamentales.

La sentencia 25/2025 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León confirma la legalidad de los controles de tráfico nocturnos con menos de cuatro agentes en determinadas circunstancias; por tanto, el debate sobre la idoneidad en términos de seguridad operacional sigue abierto, lo que justifica la necesidad de una revisión legislativa que armonice los principios de eficiencia administrativa, seguridad operativa y protección de derechos fundamentales.

Por último, cabe destacar que la formación continua de los agentes en estas nuevas tecnologías y en la actualización de normativas es esencial para mantener el equilibrio entre la eficacia operativa y la protección de los derechos fundamentales, fortaleciendo así la legitimidad de las fuerzas de seguridad con respecto a la confianza ciudadana en su labor diaria.

## Bibliografía

- Álvarez, Jorge. 2016. “Grappler Police Bumper, la solución para poner fin a persecuciones policiales de forma segura”. *Motorpasion*. <https://www.motorpasion.com/otros/grappler-police-bumper-la-solucion-para-poner-fin-a-persecuciones-policiales-de-forma-segura>
- Banacloche Palao, Julio. 1996. *La libertad personal y sus limitaciones*. Madrid: Editorial McGraw-Hill.
- Benlloch Romero, Alejandro. 2019. *Modelos Policiales Comparados*. Trabajo de Fin de Grado, Universitat Jaume I. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/183865/TFG\\_2019\\_Benlloch\\_Romero\\_Alejandro.pdf?sequence=1](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/183865/TFG_2019_Benlloch_Romero_Alejandro.pdf?sequence=1)
- Boix, Carles. 2020. *Democracia y desconfianza: Por qué han dejado de funcionar las instituciones*. Madrid: Alianza Editorial.
- Cano Campos, Tomás. 2019. “Prevenir y cachear: los registros corporales externos”. En *Estudios sobre la Ley Orgánica de Seguridad Ciudadana*, editado por Manuel Izquierdo Carrasco y Lucía Alarcón Sotomayor, 677-708. Cizur Menor: Civitas.
- Casal Hernández, José Manuel. 1998. *Derecho a la libertad personal y diligencias policiales de identificación*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Ceccato, Vania. 2015. “Police, rural policing, and community safety”. *DIVA Portal*. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1537069/FULLTEXT01.pdf>
- Cotino Hueso, Lorenzo. 2022. “Sistemas de inteligencia artificial con reconocimiento facial y datos biométricos. Mejor regular bien que prohibir mal”. *El Cronista del Estado Social y Democrático de Derecho*, n.º 100: 68-79.

- Cruz Borreguero, Gloria, y José Enrique García,. 2015. “Dispositivos Estáticos de Control Efectuados por la Policía Local”. *Junta de Andalucía*.  
<https://www.calameo.com/read/0017023291b3167218d8c>
- Cubero Marcos, José Ignacio. 2022. “Restricción del tránsito, controles y registros en vías públicas”. En *Seguridad ciudadana y derechos fundamentales*, coordinado por Iñiqui Lasagabaster Herrarte, María Nieves Arrese Iriando y José Ignacio Cubero Marcos, 147-183. Barcelona: Atelier.
- Delgado Morán, Juan José. J 2023. “Políticas públicas de seguridad en España. Análisis desde perspectivas criminológicas”. *Revista Opinión Jurídica* 21(37): 183-211.
- Dirección General de Tráfico. 2022. <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/multas-y-sanciones/conoce-los-tipos-de-infracciones-y-sanciones/>.
- Fernández García, José. 2019. *Seguridad ciudadana y derechos fundamentales: un equilibrio necesario*. Madrid: Editorial Jurídica.
- Fernández Rodríguez, José Julio. 2019. “El encuentro entre seguridad y derechos humanos: actualidad y problemas”. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad* 14(1): 87-101. <https://doi.org/10.18359/ries.3697>
- García Arán, Mercedes, y Rafael Rebollo Bargas. 1994. “La Exploración del cuerpo del sospechoso, el deber de colaborar y la sanción de su infracción”. *Departament de Ciència Política i de Dret Públic, Anuari 1992*, 1ª edición. Barcelona.
- García Morillo, Jesús. 1995. *El derecho a la libertad personal*. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch, Universidad de Valencia.
- Guillén Pérez, Valentín. 2016. *La práctica del cacheo en el ámbito constitucional español*. Murcia: Iuris Universal.
- Guillén Pérez, Valentín. 2023. “Operativas de Seguridad. Operativas de seguridad en eventos deportivos y espectáculos públicos: Los Dispositivos Estáticos de Control (DEC)”. *Universidad de Murcia*. Tema 2.
- Guillén Pérez, Valentín, y Javier González Prieto. 2018. “Registros Personales, Cacheos, Controles y Registro de Vehículo”. *Manuales Operativos de Actuación Policial*. Editorial Netpol S.L.
- Hays, Jeffrey. 1996. “MVD and Police in Russia | Facts and Details”. [https://factsanddetails.com/russia/Government\\_Military\\_Crime/sub9\\_5e/entry5200.html#:~:text=The%20regular%20police%20are%20known,Federal%20Security%20Service%20\(FSB\)](https://factsanddetails.com/russia/Government_Military_Crime/sub9_5e/entry5200.html#:~:text=The%20regular%20police%20are%20known,Federal%20Security%20Service%20(FSB))
- Herrero Sánchez, Javier. 2013. “Dispositivos Estáticos de Control D.E.C., Cuerpo Nacional de Policía, Unidad Intervención Policial U.I.P.”. <http://www.coet.es>
- Ignacio Thomé, Henríque. 2004. *Victimización y cultura de la seguridad ciudadana en Europa*. Tesis de doctorado, Universitat de Barcelona.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=3403>
- Innerarity, Daniel. 2015. *La política en tiempos de indignación*. Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). 2022. “Productos y Servicios. Publicaciones de descarga gratuita”. [https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es\\_ES&c=INESeccion\\_C&cid](https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INESeccion_C&cid)

- Jareño Leal, Álvaro. 2019. “La privación de libertad a efectos de identificación en la Ley de Seguridad Ciudadana: sus requisitos y la distinción entre delitos e infracciones administrativas”. *Cuadernos de Política Criminal* 128, II.
- Kratcoski, Peter C., Verma Arvind y Dilip K. Das. 2000. “World perspective crime prevention: a community policing approach”. *Police Practice and Research* 1 (1): 67-89. HeinOnline. [https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get\\_pdf.cgi?handle=hein.journals/gppr1&section=9](https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/gppr1&section=9).
- Kratcoski, Peter C., y Cebulak Wiesław. 2012. “Policing in democratic societies: An historical overview”. *Challenges of Policing*. Taylor & Francis. <https://api.taylorfrancis.com/content/chapters/edit/download?identifierName=doi&identifierValue=10.4324/9780203059555-3&type=chapterpdf>
- Ley de la Federación Rusa, del 1 de abril de 1993, N° 4730-I. “Sobre las fronteras estatales de la Federación de Rusia” - [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_3140/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3140/)
- Lemieux, Frédéric. 2008. “A Cross-Cultural Comparison of Intelligence-Led Policing”. *The Handbook of Knowledge-Based Policing*. Wiley Online Library. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1002/9780470773215#page=236>
- Lombardero Expósito, Luis Manuel. 2012, “Conflicto entre derechos fundamentales e investigación policial: el caso del cacheo”. *Revista de estudios jurídicos* 12 (2012): 205-242.
- Mawby, Rob. 2013. “Policing Across the World: Issues for the Twenty-First Century”. *Library of Congress Cataloging in Publication*. [https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=5WvtbTJTC4MC&oi=fnd&pg=PA28&dq=descentralized+policing+model+in+the+US+influenced+by+Anglo-Saxon+culture+and+crime+prevention&ots=un4lupVDEz&sig=qOre\\_SToGyNmXJLalutYHGZrfZs](https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=5WvtbTJTC4MC&oi=fnd&pg=PA28&dq=descentralized+policing+model+in+the+US+influenced+by+Anglo-Saxon+culture+and+crime+prevention&ots=un4lupVDEz&sig=qOre_SToGyNmXJLalutYHGZrfZs)
- Ministerio del Interior. 2015. *Circular 1/2015: Dispositivos Operativos en las Vías Públicas*. Madrid: Ministerio del Interior.
- Molano Martín, Francisco Javier. 2025. “Sentencia sobre los Puntos de Verificación de Alcoholemia y Drogas en Horarios Nocturnos”. *Oficio de la Jefatura de Operaciones de la Guardia Civil*.
- Moreno Blasco, Sergio. 2022. *Táctica y Operativa en Dispositivos Estáticos de Control*. Trabajo de grado, Universidad de Salamanca. [https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/151056/TG\\_MorenoBlasco\\_T%C3%A1ctica.pdf?sequence=1](https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/151056/TG_MorenoBlasco_T%C3%A1ctica.pdf?sequence=1)
- Moreno Muñoz, Agustín, y Andrés García Fernández. 2021. *Metodología de la investigación en Ciencias Sociales y Jurídicas*. Madrid: Editorial Dykinson.
- Navarro Castillo, Antonio. 2020. “Discriminación étnica en los controles policiales: un análisis crítico”. *Revista de Estudios Policiales* 58: 87-102.
- Nonninger, Dirk. 2017. “The establishment and use of cross border criminal intelligence under a European Criminal Intelligence Model in a period of modernism and post modernism societal change”. *London Metropolitan University*.
- Page de la Azuela, Alberto. 2024. “Dispositivos operativos en vías públicas con límite de velocidad de hasta 50 km/h. Análisis, revisión y actualización del procedimiento”. *Revista Logos Guardia Civil* 2: 249-273. <https://revistacugc.es/article/view/6260>.

- Payá Santos, Claudio, Juan Delgado Morán y Juan Carlos Fernández Rodríguez. 2016. “Idoneidad de la videovigilancia del comportamiento en eventos públicos y privados”. En *Protocolo, comunicación y seguridad en eventos: posibles amenazas*, coordinado por Olga Sánchez González y editado por F. García García, 161-188. Madrid: Icono14.
- Pérez Bueno, Jonás, y Luís Martínez Puerto. 2023. *Análisis de delitos específicos cometidos con vehículos a motor o ciclomotor. Policía y educador para la educación vial*.
- Petticrew, Mark y Helen Roberts. 2006. *Systematic Reviews in the Social Sciences: A Practical Guide*. Malden (MA): Blackwell Publishing. <https://fcsalud.ua.es/en/portal-de-investigacion/documentos/tools-for-the-bibliographic-research/guide-of-systematic-reviews-in-social-sciences.pdf>.
- Planas Gimeno, Vicente Luís. 2024. “La utilización del vehículo como elemento fundamental en la consecución de actos criminales”. *Papeles de Criminología* 5 (julio): 39-44. [chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://colegiocriminologos-madrid.es/wp-content/uploads/pc\\_jul24.pdf](chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://colegiocriminologos-madrid.es/wp-content/uploads/pc_jul24.pdf)
- Rebollo Puig, Manuel. 2019. “La trama de la Ley de Seguridad Ciudadana”. En *Estudios sobre la Ley Orgánica de Seguridad Ciudadana*, dirigido por Manuel Izquierdo Carrasco y Lucía Alarcón Sotomayor, 31-170. Cizur Menor. E-book.
- Rodríguez de Lema Martín, Pablo. 2023. *Modelo Policial de Rusia*. Presentación de Prezi. <https://prezi.com/k0d2n1vzjhx2/modelo-policial-de-rusia/>
- Sansó-Rubert Pascual, Daniel, y Julia Pulido-Gragera. 2022. “Cultura de inteligencia y sociedad”. *URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad* 34: 8-19. <https://doi.org/10.17141/urvio.34.2022.5738>
- Santos Salazar, Roberto. 2023. “Guion del crimen del robo de coches estacionados en España”. Trabajo Fin de Grado, Universidad Miguel Hernández de Elche. <https://dspace.umh.es/handle/11000/30428>.
- Sindicato CPPM. 2018. *Dispositivos estáticos de seguridad*. <https://cppm.es/wp-content/uploads/2018/01/dispositivos-especiales-de-seguridad-feb2018.pdf>
- Snyder, Hannah. 2019. “Revisión de literatura como metodología de investigación: una visión general y pautas”. *Journal of Business Research* 104: 333-339. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2019.07.039>
- Stutler, John H. 2003. “Effective collaboration between the community and law enforcement: A study of community oriented policing”. *ProQuest Dissertations & Theses*. <https://search.proquest.com/openview/98d601b7bc8ec9849b224c7fe292437e/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y>
- Toronto Police Service. 2023. “Traffic Team Enforces Vision for Safe Roads”. Accedido el [03/07/2024]. <https://www.tps.ca/media-centre/stories/traffic-team-enforces-vision-for-safe-roads/>
- Vuković, Saša, Saša Mijalković y Goran Bošković. 2016. “Police role in local crime prevention: Experiences from Serbia”. *Criminal Justice and Security in Central and Eastern Europe*. <https://www.academia.edu/download/49458876/Criminal-Justice-CE-Europe.pdf#page=117>