MANUAL OPERATIVO Y TÉCNICO DE LA POLICÍA LOCAL EN ACCIDENTES DE TRÁFICO



CÍRCULO LOCAL
DE FORMACIÓN
2026

AUTOR: © Daniel de la Torre Luna

Policía Local de La Línea de la Concepción
(Cádiz)

COLABORA Y DISTRIBUYE

EJEMPLAR DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Esta publicación electrónica se divulga y distribuye con la intención de reciclar y perfeccionar en esta materia a los diferentes Policías Locales tanto de nuestra Comunidad Autónoma, así como del resto de Comunidades. Se publica electrónicamente como publicación electrónica en la página web **circulo local de formación**, de Interés Policial, estando disponible pasa su visualización e impresión de cuantos usuarios estén interesados en sus contenidos.

© Reservados todos los derechos del Autor, queda prohibida cualquier copia total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones, salvo autorización expresa de su autor. Queda autorizada su impresión y difusión por cualquier tipo de medio.

1. INDICE

Apartado	Titulo	Pagina
1.	Índice	2
2.	Introducción y objeto	3
3.	Marco conceptual y fundamento jurídico	3
4.	Clasificación técnica de los accidentes de tráfico	4
5.	Fases del procedimiento operativo policial	9
6.	Cronología de la actuaciones	12
7.	Teoría de la evolución del accidente	14
8.	Análisis técnico pericial: las fases del accidente (cadena de sucesos)	14
9.	Causas del accidente	17
10.	Bibliografía	19

2. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Los accidentes de tráfico en el entorno urbano constituyen eventos críticos de emergencia que demandan una intervención rápida, estructurada y profesionalizada por parte de los servicios públicos de seguridad y emergencias (Policía Local, Servicios Sanitarios y Cuerpos de Bomberos).

El **objeto** del presente manual es establecer una **guía operativa y técnica unificada para la Policía Local** ante la ocurrencia de accidentes de tráfico en el casco urbano y vías de su competencia. Esta guía integra de forma coordinada:

- **El Marco Conceptual y Jurídico:** Definiciones legales, clasificación técnica de los accidentes y fundamentación normativa de la actuación policial.
- **El Protocolo Operativo de Actuación *In Situ*:** Pautas de seguridad, zonificación, protección de las víctimas y regulación de la movilidad urbana.
- **El Análisis Técnico de Reconstrucción (Cadena de Sucesos):** Metodología pericial para el estudio de las tres fases físicas del accidente (Percepción, Decisión y Conflicto) orientada a la instrucción del atestado y determinación de responsabilidades.

3. MARCO CONCEPTUAL Y FUNDAMENTO JURÍDICO

2.1. Concepto Legal de Accidente de Circulación

Para que un suceso sea conceptualizado legal y técnicamente como accidente de circulación, deben concurrir acumulativamente tres requisitos:

1. **Lugar de ocurrencia:** Que el hecho se produzca en una vía pública o tenga en ella su origen.
2. **Resultado Lesivo o Material:** Que traiga como consecuencia la muerte o lesiones de personas, o se produzcan daños materiales en la propiedad.
3. **Elemento en Movimiento:** Que al menos una de las unidades de tráfico implicadas se halle en movimiento.

2.2. Marco Jurídico de la Operativa Policial

La actuación de la Policía Local en materia de accidentes de tráfico se fundamenta en las siguientes previsiones legales:

- **Art. 53.1.c) de la LO 2/1986 (LOFFCCS):** Competencia exclusiva de la Policía Local para instruir atestados por accidentes de circulación ocurridos dentro del casco urbano.
- **Art. 283 y 297 de la LECrim:** Carácter de la Policía Local como Policía Judicial en el ejercicio de estas funciones, teniendo sus atestados el valor procesal de denuncia.
- **Art. 12 y siguientes de la Ley de Policías locales de Andalucía:** Sujeción a sus funciones , en su ámbito territorial y en situaciones de emergencias

(Nota: En atención a la configuración urbana y la proximidad de los centros sanitarios terrestres, quedan excluidos del procedimiento los protocolos de señalización y coordinación de medios aéreos o helicópteros).

4. CLASIFICACIÓN TÉCNICA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

Para su correcta filiación en la Inspección Ocular y diligencias del Atestado, los accidentes se clasifican según las siguientes variables:

1. Según la Situación

- **Urbanos:** Los ocurridos en vías públicas dentro de poblado, excluyendo las travesías cuando la competencia esté atribuida a otros cuerpos (Anexo I.77 LSV).
- **Interurbanos:** Los originados en vías públicas fuera de poblado (Anexo I.76 LSV).

2. Según el Resultado

- **Mortales:** Accidente donde se produce el fallecimiento de al menos una persona (aplicando los criterios estadísticos de la Orden INT/2223/2014).
- **Con Heridos:** Existencia de al menos un implicado con cualquier tipo de lesión.
- **Con Daños Materiales:** Producen únicamente desperfectos en la propiedad (vehículos, vía o mobiliario urbano).

3. Según las Unidades de Tráfico e Impactos (Tipología)

- **Simples:** Salida de vía (por causas ajenas al conductor), despiste, vuelco (en tonel o campana), o choque contra elementos fijos de la vía.



- **Atropello:** La unidad de tráfico implicada colisiona contra un peatón o usuario asimilado o existe una gran desproporción entre los vehículos implicados. (Ejemplo: un camión y una bicicleta)

Secuencias del atropello

1

EMPUJÓN DEL VEHÍCULO

1. EMPUJÓN:

Encuentro entre el peatón y el vehículo. Generalmente en el tren inferior de la victima.



2

CAÍDA AL SUELO

2. CAÍDA:

Es la trayectoria que sigue el cuerpo cuando el atropellado es lanzado o proyectado hacía el suelo.



3

PROYECCIÓN

3. PROYECCIÓN:

La proyección o volteo es el desplazamiento de la victima. Existe relación entre la distancia de la proyección y la velocidad del vehículo.



4 ACERCAMIENTO DEL VEHÍCULO

4. ACERCAMIENTO:

Es la aproximación del vehículo al cuerpo de la víctima hasta que se detiene completamente pero sin llegar a tocarlo.



5 COMPRESIÓN DEL VEHÍCULO SOBRE EL PEATÓN

5. COMPRESIÓN:

Momento en el que el vehículo pasa una o mas ruedas por encima del cuerpo de la víctima.



6 APLASTAMIENTO CONTRA OBSTÁCULO

6. APLASTAMIENTO:

El cuerpo de la víctima es comprimido contra una superficie dura. Puede ser de dos tipos:

A MECÁNICO

La victima queda comprimida contra las partes mecánicas del vehículo (excluyendo las ruedas).

B DINÁMICO

El cuerpo sale despedido e impacta contra una superficie dura



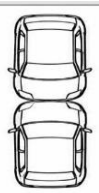
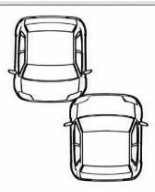
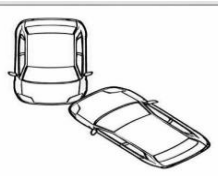
7 ARRASTRAMIENTO DEL PEATÓN

7. ARRASTRAMIENTO:

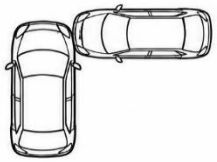
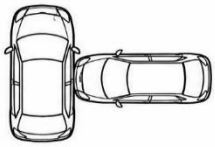
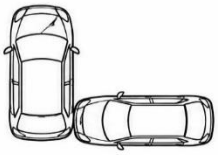
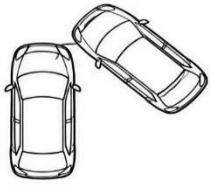
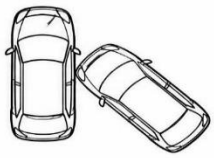
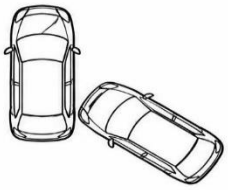
El cuerpo de la víctima queda enganchado al vehículo siendo arrastrado por este por el asfalto



- **Colisiones Múltiples o de Varias Unidades:**
  - **Frontal:** Central, excéntrica o angular.

Frontal	 Frontal central	 Frontal excéntrica	 Frontal angular

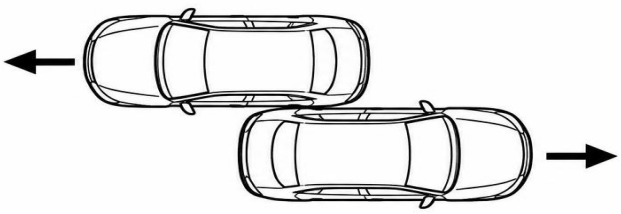
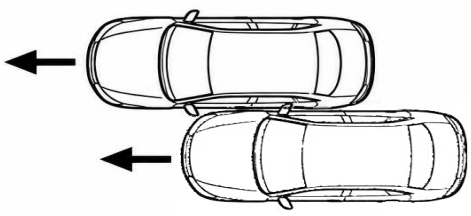
- **Embestida:** Perpendicular (anterior, central, posterior) u oblicua (anterior, central, posterior).

Embestida Perpendicular	 Anterior	 Central	 Posterior
Embestida oblicua Angular	 Anterior	 Central	 Posterior

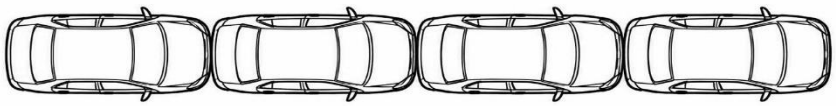
- **Alcance:** Colisión de la parte frontal contra la parte posterior del vehículo predecesor.

Alcance	

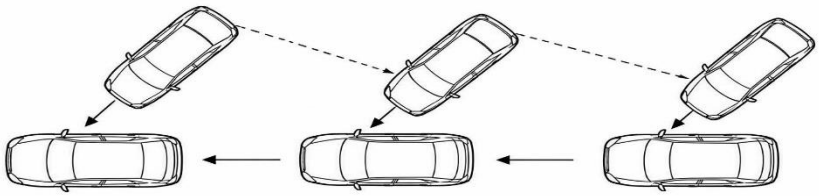
- **Raspado:** Contacto lateral entre vehículos (positivo si van en sentido contrario, negativo si van en el mismo sentido).

Raspado Positivo	
Raspado Negativo	

- **Múltiples / En Cadena / Caravana:** Sucesión de dos o más colisiones correlativas.

Cadena	

- **Reflejas:** Se producen dos o más colisiones sucesivas entre si.

Refleja	

- **Especiales:** Incidentes no encuadrables en los anteriores (incendios, explosiones, caída de vehículos a cauces/desniveles, etc.).

4. Colisiones más frecuentes

Tipo de colisión	Frecuencia
Por alcance	40%
Lateral	25%
Frontal	15%
Vuelco	5%

5. FASES DEL PROCEDIMIENTO OPERATIVO POLICIAL



FASE 1: AVISO Y ACTIVACIÓN

1. **Recepción de la alerta:**
    - Recepción del aviso a través del **092** o por transferencia directa del centro de emergencias **112**.
2. **Filtrado de información por la Central:**
    - Ubicación exacta (calle, número, cruce o punto de referencia urbano).
    - Unidades implicadas (turismos, motocicletas, VMP, peatones).
    - Constancia de víctimas o personas atrapadas.
    - Riesgos añadidos (fugas de carburante, incendio, caída de cableado o afección a inmuebles/mobiliario).
3. **Despacho de recursos:**
    - Movilización inmediata de patrullas policiales urbanas.
    - Coordinación y activación paralela con Central Sanitaria (061/SUAP) y Parque de Bomberos.

FASE 2: APROXIMACIÓN Y VALORACIÓN INICIAL

1. **Aproximación Urbana:**
    - Desplazamiento prioritario utilizando avisos luminosos y/o acústicos, garantizando la seguridad en intersecciones y pasos de peatones (Arts. 67 y 68 RGC).
    - Planificación de la llegada anticipando desvíos preventivos en manzanas colindantes para asegurar vía libre a las ambulancias y bomberos.
2. **Evaluación *In Situ* y Mando de Escena:**
    - Asunción inmediata del **Mando Policial y de Tráfico de la Escena** por parte de la primera patrulla o mando de la Policía Local.
    - Transmisión rápida a la Central 092 de la valoración real de la escena: gravedad, tipología del accidente, necesidad de excarcelación y desvíos necesarios.

FASE 3: INTERVENCIÓN Y ZONIFICACIÓN EN ESCENA

3.1. Posicionamiento y Balizamiento Urbano

- **Patrulla como Escudo:** Posicionar el vehículo policial en diagonal antes del siniestro (efecto pantalla), manteniendo activada la señalización luminosa de emergencia.
- **Balizamiento y Desvíos:** Colocar conos y pre-señalización desde el cruce o manzana anterior (20–50 m) para forzar el desvío del tráfico rodado hacia itinerarios alternativos.

3.2. Esquema de Zonificación Urbana



- **Zona de Intervención (5-10 m):** Acceso reservado exclusivamente a personal sanitario y de salvamento/bomberos dotados de EPI adecuado.
- **Zona de Socorro / Seguridad (10-25 m):** Ubicación de las ambulancias, Puesto de Mando y equipos de apoyo.
- **Zona Externa / De Tráfico:** Perímetro perimetrado y custodiado por la Policía Local para evitar el acceso de curiosos y dirigir los desvíos.

FASE 4: RESTITUCIÓN, INVESTIGACIÓN Y DILIGENCIAS

1. **Atención y Filiación de Víctimas:**
   - Facilitar el trabajo sanitario y registrar la filiación de los heridos, así como el centro de destino ("Hospital Útil").
2. **Limpieza y Reestablecimiento de la Vía:**
   - Tramitación con la **Grúa Municipal** para la retirada de los vehículos averiados o accidentados.
   - Requerimiento al Servicio Municipal de Limpieza para la recogida de restos y aplicación de absorbentes/sepiolita sobre derrames de aceite o combustible.
   - Retirada progresiva del balizamiento y apertura total del tráfico urbano.
3. **Diligencias Judiciales y Familiares:**
   - Notificación presencial o telefónica a familiares directos.
   - En caso de fallecidos, preservación y custodia del cadáver hasta el levantamiento judicial/forense y confección del Atestado conforme al Art. 770 de la LECrim.

6. CRONOLOGIA DE LAS ACTUACIONES

La cronología de las actuaciones queda encuadrada dentro de las fases previstas y se diferencian los siguientes periodos.

PERIODO DEL DESCONOCIMIENTO. (PREVIO A LA FASE 1)

Abarca dos sub-periodos.

A) **Suceso**. Abarca desde que se empieza a producir el accidente hasta que el vehículo se detiene.

B) **Silencio**. El periodo que transcurre desde que la finalización del accidente hasta que la primera noticia llega a la policía.

PERIODO DEL CONOCIMIENTO. (DENTRO DE LA FASE 1)

Comprende desde que se recibe la primera noticia en la sala, hasta que la policía llega al lugar del accidente.

PERIODO DE TRABAJO DE CAMPO (FASES 2, 3 Y PARTE DE 4)

Se resuelve sobre el terreno la situación creada por el accidente y de adoptan las medidas dirigidas a resolverla y aquellas encaminadas a la averiguación de lo sucedido.

1. Eliminación radical del tumulto para evitar males mayores.
2. Cerrar llaves de contacto o desconectar batería para evitar incendios.
3. Atender a los heridos, empezando por los más graves.
4. Petición de auxilios (ambulancia, bomberos, servicios especiales…)
5. Inspección ocular de la vía, vehículos, etc.
6. Realización de fotografías para poder mover los vehículos siniestrados.
7. Toma de datos a conductores, victimas y testigos.
8. Balizamiento y señalización de obstáculos que queden en la vía.
9. Retirada de los vehículos.
10. Regulación del tráfico hasta normalizar la situación.
11. Limpieza del lugar por los servicios especiales

PERIODO DEL TRABAJO DE GABINETE (FASE 4)

Se realiza en dependencias policiales y por equipos de atestados.

1. Se ordenan los datos obtenidos.
2. Se reciben declaraciones.
3. Se confeccionan las diligencias.
4. Se realiza parte estadístico.
5. Se realiza informe pericial.
6. Se realiza croquis, escala y/o reconstrucción de accidente.
7. Remisión al juzgado o archivo.

7. TEORIA DE LA EVOLUCION DEL ACCIDENTE

Recogidos en la diligencia de inspección ocular del atestado y en el informe técnico, se puede considerar a las posiciones o "puntos" como elementos más relevantes de la investigación del accidente, conociéndose como tales a los siguientes:

- **Punto de Percepción Posible (P.P.P.):** Momento y lugar en el que un conductor diligente y atento debió percatarse de la circunstancia anómala. Es un elemento objetivo que se determina visualmente sobre el terreno.

- **Punto de Percepción Real (P.P.R.):** Momento y lugar en el que el implicado percibe realmente por primera vez el peligro. Es un factor subjetivo.

- **Punto de Decisión (P.D.):** Aquel momento y lugar en el que el conductor o el peatón reacciona ante el estímulo exterior (tiempo de reacción), es decir, inicia la decisión que ha adoptado generalmente en forma de maniobra evasiva.

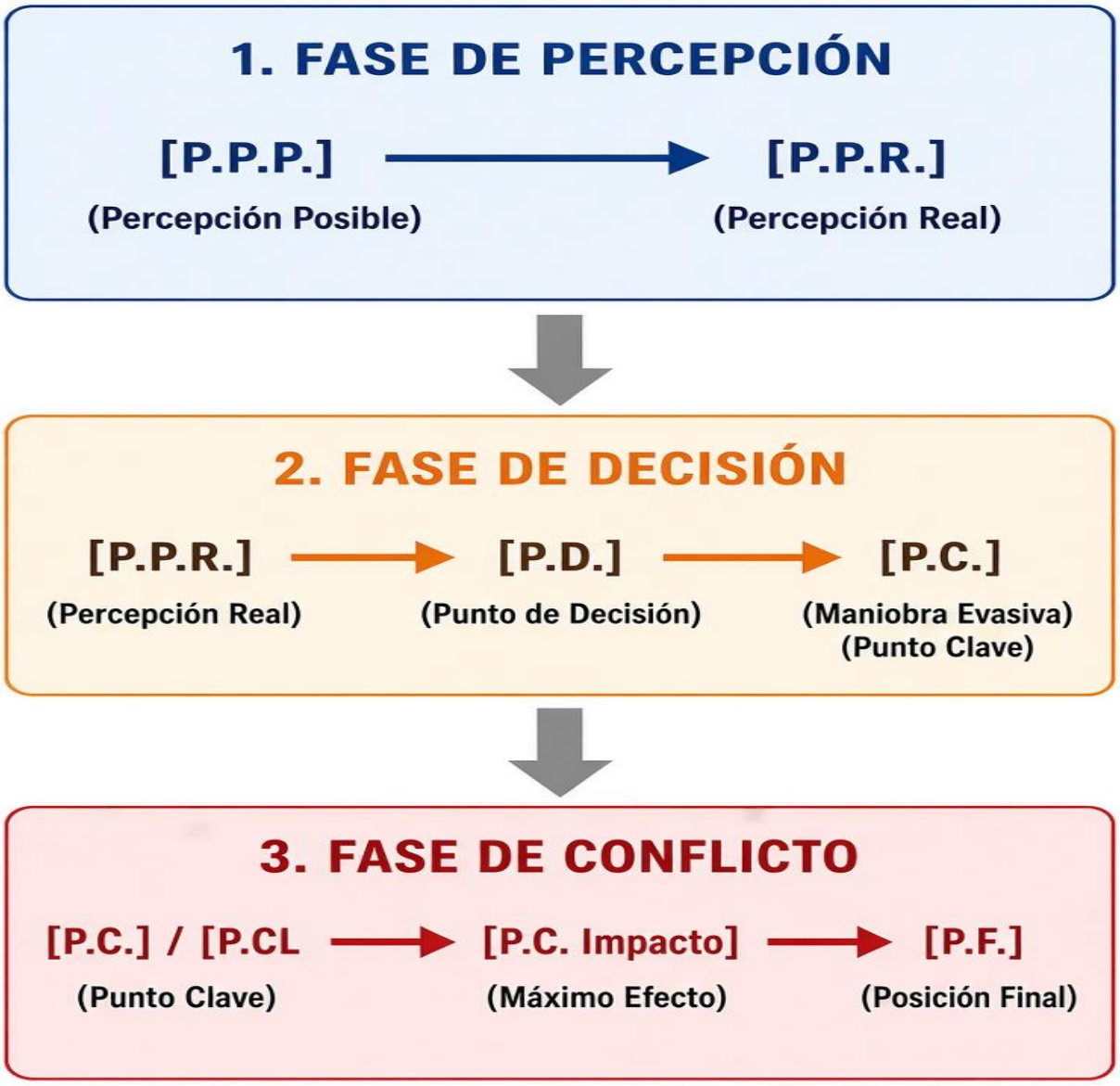
- **Punto Clave (P.CL.):** Se entiende que es aquel momento y lugar en el que el accidente resulta inevitable. Es decir, el accidente se producirá ya independientemente de la voluntad del conductor o peatón.

- **Punto de Conflicto (P.C.):** Entendemos por tal a aquel momento y lugar en el que se consuma el accidente y que necesariamente estará, en la mayoría de las ocasiones, localizado sobre la plataforma.

- **Punto Final (P.F.):** Es aquel que adoptan las personas, los vehículos y los objetos cuando alcanza la inmovilidad tras el evento.

8. ANÁLISIS TÉCNICO PERICIAL: LAS FASES DEL ACCIDENTE (CADENA DE SUCESOS)

En el marco de la instrucción del atestado y la **Inspección Ocular** (Fase 4), el Equipo de Atestados o los agentes instructores deben analizar el siniestro como una **cadena de sucesos correlativos en tiempo y espacio**.



1. FASE DE PERCEPCIÓN

Es el periodo en que el conductor o peatón apercibe la anomalía en la vía. Su análisis delimita el **Área de Percepción**:

- **Punto de Percepción Posible (P.P.P.):** Momento y lugar en el que un conductor diligente y atento debió percatarse de la circunstancia anómala. Es un elemento **objetivo** que se determina visualmente sobre el terreno.
- **Punto de Percepción Real (P.P.R.):** Momento y lugar en el que el implicado percibe **realmente** por primera vez el peligro. Es un factor **subjetivo**.

Aplicación Pericial Policial:

La distancia entre el P.P.P. y el P.P.R. determina la **demora en la percepción** e **índice de atención**. Una distancia excesiva orienta las investigaciones hacia distracciones (uso de telefonía, somnolencia), consumo de alcohol o drogas, o bien condicionantes ambientales (falta de alumbrado público, deslumbramientos o lluvia).

2. FASE DE DECISIÓN

Comprende desde el P.P.R. hasta el desenlace de la maniobra evasiva dentro del **Área de Decisión**.

A. Tiempo de Reacción

Es el intervalo temporal transcurrido desde que se percibe el peligro (P.P.R.) hasta que se inicia la acción (Punto de Decisión - P.D.). En condiciones normales se sitúa entre **0,5 y 1 segundo** (pudiendo ampliarse hasta 2 segundos por fatiga o edad). Consta de tres etapas intrapersonales:

1. **Recepción de estímulos:** Entrada de información por los sentidos.
2. **Intelección:** Comprensión cerebral del riesgo y elaboración de la solución.
3. **Volición:** Decisión voluntaria de ejecutar la maniobra.

B. Maniobras de Evasión (Ejecutadas en el Área de Maniobra)

- **Simples Pasivas:** Buscar la reacción de un tercero (tocar el claxon o dar ráfagas). *Duplican el tiempo de evacuación al depender del tiempo de reacción del otro usuario.*
- **Simples Activas:** Actuación directa sobre los mandos del vehículo (frenar/detenerse, acelerar, girar la dirección o dar marcha atrás).
- **Complejas:** Combinación simultánea de maniobras simples (p. ej., frenar y girar).

Aplicación Pericial Policial:

El hallazgo de huellas de frenada, derrape o trazadas de esquiva fija el **Punto de Decisión (P.D.)** y permite evaluar la eficacia de la respuesta del conductor y el estado de los sistemas del vehículo.

3. FASE DE CONFLICTO

Período final donde se consuma el accidente dentro del **Área de Conflicto**:

- **Punto Clave (P.CL.):** Lugar a partir del cual el accidente resulta **inevitable**. Si coincide con el P.P.R., no existió margen de espacio o tiempo para reaccionar.
- **Punto de Conflicto (P.C.):** Punto exacto donde se consuma la colisión o atropello (**Posición de Máximo Efecto**).
- **Posición Final (P.F.):** Emplazamiento definitivo e inamovible donde quedan detenidos los vehículos, personas y restos tras actuar las fuerzas de reacción.

Aplicación Pericial Policial: El levantamiento topográfico de la P.F., el estudio de las deformaciones en la carrocería y el mapa de dispersión de restos son imprescindibles para fijar la velocidad de impacto y reconstruir la dinámica del accidente en el atestado policial.

9. CAUSAS DEL ACCIDENTE.

Definimos la causa del accidente como "cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia sin el cual el accidente no se hubiera producido". Esta definición se corresponde con el concepto de la causa principal o eficiente, pero, en atención a la influencia en el resultado del accidente producido se pueden clasificar en:

CAUSAS MEDIATAS

Consideradas como aquellas que en si mismas **no producen el accidente,** pero conducen hacia él o coadyuvan a su materialización

Pueden ser:

1. Relativas al vehículo (anomalías mecánicas).
2. Relativas a la vía (el trazado, estado de conservación y rodadura, señalización, obstáculos, etc).
3. Relativas a fenómenos atmosféricos.
4. Relativas al conductor (Condiciones físicas o somaticas, psíquicas, falta de conocimiento, experiencia o pericia).

Otras circunstancias mediatas no comprendidas en los anteriores como puede ser un insecto que entra en el habitáculo del vehículo, una piedra que golpea el parabrisas, etc.

CAUSAS INMEDIATAS

Intervienen de forma directa en el accidente. Son en esencia las mismas que las causas mediatas, pero matizadas, en su mayoría en el factor humano.

Estas causas estarán referidas a:

1. Infracciones a la normativa sobre circulación y seguridad vial.
2. Deficiencias en la percepción.
3. Errores en la evasión (Incidencia activa en los conocimientos y experiencia, si es que se llegó a efectuar).
4. Condiciones negativas (Psíquicas, ambientales, emocionales, circunstanciales. Aquellas que dan lugar a una conducta antisocial o peligrosa).

Otras circunstancias inmediatas no comprendidas entre las anteriores como puede ser necesitar lentes correctoras y no usarlas en la conducción y otras matizadas en el conductor.

CAUSA PRINCIPAL O EFICIENTE

Entre todas las causas intervinientes (mediatas o inmediatas) será aquella sin la cual el accidente no se hubiera producido.

La causa principal o eficiente se considerará como la determinante para la ocurrencia del accidente, siendo consideradas las demás causas mediata y/o inmediatas como causas coadyuvantes al resultado final.

Las causas principales o eficientes, según el factor, presenta las siguientes estadísticas.

FACTOR	PORCENTAJE
Hombre	76,5%
Vehículo	3%
vía	2%

BIBLIOGRAFIA

- www.juridischbureauletselschade.nl
- Guía Operativa de actuación policial en Extremadura.
- Procedimiento Operativo de actuación conjunta en los accidentes de tráfico en Andalucía de la consejería de Sanidad.
- Estudio médico-legal de los accidentes de tráfico. Actum Forense Press.
- Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, Ley de Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre del Reglamento General de Circulación.
- Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo del Reglamento General de Conductores
- Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre del Reglamento General de Vehículos.
- Orden INT/2223/2014 de 27 de octubre por la que se regula la comunicación e información al registro nacional de victimas en accidentes de circulación.