



UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ DE ELCHE
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche
Grado en Seguridad Pública y Privada

TRABAJO FIN DE GRADO

**IMPACTO DE LA COVID-19 SOBRE LA DELINCUENCIA
VIAL EN LA CIUDAD DE VILLENA (ALICANTE)**

Curso Académico 2022/2023

Trabajo Fin de Grado presentado por

Bertino Oscar Ponce de León Díez

Tutorizado por la profesora Dra. Dña. Zoraida Esteve Bañón

Elche, junio de 2023

AGRADECIMIENTOS

A mi tutora, la Dra. Zoraida Esteve Bañón, por su ayuda fundamental y su gran implicación en la realización de este trabajo de fin de grado, por estar siempre disponible y animarme a lo largo de todo el camino, demostrando lo gran docente y profesional que es.

A María del Mar Ruiz, del Centro Crímina de la Universidad Miguel Hernández de Elche, por sus consejos y ayuda con la recogida y el análisis de los datos de la investigación, siendo su labor imprescindible para poder finalizar con éxito este trabajo.

Al Cuerpo de la Policía Local de Villena, en particular a su Comisaria-Jefa Inmaculada Soriano Angulo, por permitirme el acceso a los expedientes analizados, y también a mis compañeros del área administrativa, que me ayudaron a localizar y seleccionar los datos que necesité.

A mi familia, por su paciencia y apoyo incondicional, y en especial a mi madre, espero que estés orgullosa allá donde estés.

ÍNDICE

RESUMEN- ABSTRACT	4
1. INTRODUCCIÓN	5
2. MARCO TEÓRICO	6
2.1 <i>La sociedad de la COVID-19</i>	6
2.2 <i>La Criminología y su relación con la Delincuencia Vial</i>	9
2.3 <i>Los Delitos contra la Seguridad Vial</i>	13
2.4 <i>Delincuencia Vial y oportunidad delictiva</i>	18
2.5 <i>Contexto de estudio: la ciudad de Villena</i>	20
2.6 <i>El Cuerpo de la Policía Local de Villena</i>	22
3. OBJETIVOS E HIPÓTESIS	24
3.1 <i>Objetivos</i>	24
3.2 <i>Hipótesis</i>	24
4. METODOLOGÍA	24
5. RESULTADOS	26
5.1 <i>Análisis de los datos globales de la delincuencia vial en Villena</i>	27
5.2 <i>La COVID-19 y la comisión de delitos contra la Seguridad Vial</i>	31
5.3 <i>Influencia de la COVID-19 en la temporalidad de la criminalidad vial</i>	34
6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	36
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41
LISTADO DE TABLAS	45
LISTADO DE FIGURAS	45

RESUMEN

Con motivo de la pandemia de la COVID-19 se sufrió, tanto a nivel mundial como en España, una importante crisis en todos los ámbitos de la sociedad. Las medidas que se han tenido que tomar por parte de los distintos gobiernos han tenido un fuerte impacto en el comportamiento de los ciudadanos. Esta situación de excepcionalidad no sólo ha modificado las conductas y rutinas de la ciudadanía, también ha afectado a muchas actividades delictivas como la delincuencia vial.

En esta investigación tendrá como objetivo investigar el impacto del confinamiento, impuesto por el gobierno, en la delincuencia vial en la ciudad de Villena. Este municipio se utilizará como muestra, analizando los datos recabados por su Cuerpo de Policía Local durante el periodo comprendido entre los años 2019 a 2022.

Así pues, se plantean las hipótesis de que, por un lado, la pandemia por COVID-19 ha provocado el descenso de los delitos cometidos contra la seguridad vial en Villena, y por otro lado, que a pesar de las restricciones de circulación y desplazamientos causadas por la COVID-19, estos delitos se siguen cometiendo en las mismas franjas temporales.

Palabras clave: *Criminología, COVID-19, Seguridad Vial, delincuencia vial.*

ABSTRACT

The COVID-19 pandemic caused a major crisis in all areas of society, both globally and in Spain. The measures that have had to be taken by the different governments have had a strong impact on the behaviour of citizens. This exceptional situation has not only modified the behaviour and routines of citizens, but has also affected many criminal activities such as road crime. The aim of this research will be to investigate the impact of government-imposed confinement on road crime in the city of Villena. This municipality will be used as a sample, analysing the data collected by its Local Police Force during the period from 2019 to 2022.

Thus, it is hypothesised that, on the one hand, the COVID-19 pandemic has led to a decrease in road safety offences in Villena, and on the other hand, that despite the restrictions on traffic and travel caused by COVID-19, these offences continue to be committed in the same time periods.

Keywords: *Criminology, COVID-19, road safety, road crime.*

1. INTRODUCCIÓN

Los indicadores de las estadísticas judiciales de la delincuencia vial en España, en cuanto a los delitos viales de peligro de los artículos 379 a 385 CP durante el año 2021, se han visto exponencialmente incrementados en todos sus apartados. Se trata de los niveles más altos de los últimos años, tanto en el volumen de actividad judicial a través del número de procedimientos incoados, como de acusaciones formuladas por el Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena¹.

El 15 de marzo de 2020 fue en España un día que marcaría un antes y un después, a raíz de la imposición por parte del gobierno del Estado de Alarma en toda España, como consecuencia de la crisis sanitaria provocada por la pandemia de la COVID-19.

La aparición de esta nueva enfermedad ha venido motivada por una nueva variante del coronavirus, conocida científicamente como SARS-COV-2, que en cuestión de meses ha ido contagiando por todo el mundo a millones de personas. En nuestro país los primeros contagios se produjeron a finales del mes de febrero del año 2020, tomando el Gobierno central la decisión de confinar a la ciudadanía el 15 de marzo de 2020 a través de la histórica aprobación del tercer Estado de Alarma que había conocido nuestro país.

La COVID-19 ha traído consigo una gran crisis sanitaria, económica y cultural, afectando directamente a nuestros modos de vida, por lo que el tráfico y la Seguridad Vial no iba a ser una excepción. Esta pandemia ha causado que los gobiernos adoptasen medidas restrictivas de confinamiento para así poder mitigar los riesgos de contagio entre los ciudadanos de la población y de alguna manera controlar la crisis sanitaria, redundando a su vez en una limitación del tránsito de vehículos por las vías y terrenos aptos para la circulación.

Por lo tanto, en este trabajo se estudiará la influencia de la crisis de la COVID-19 a nivel local mediante el análisis de la delincuencia vial durante los cuatro años comprendidos entre 2019 y 2022 en la ciudad de Villena, perteneciente a la provincia de Alicante, gracias al análisis de los datos facilitados por la Policía Local de dicho municipio acerca de los atestados instruidos con motivo de la comisión de delitos contra la seguridad vial.

¹ https://www.fiscal.es/memorias/memoria2022/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/MEMFIS22.pdf

2. MARCO TEÓRICO

2.1 La sociedad de la Covid-19

Según la OMS (2021), “la COVID-19 es la enfermedad causada por el nuevo coronavirus conocido como SARS-CoV-2”², teniendo noticias por primera vez de la existencia de este nuevo virus el 31 de diciembre de 2019, en Wuhan (República Popular de China). La cifra de contagios siguió un proceso imparable de expansión hacia el resto de continentes y países y, España no fue una excepción, confirmándose por el Centro Nacional de Microbiología el primer caso positivo el día 31 de enero de 2020 en la isla de La Gomera (Canarias).

Una vez que el virus fue localizado en nuestro país, la cifra de contagios fue creciendo de forma desmesurada, lo que obligó a los organismos públicos tanto nacionales como internacionales a adoptar una serie de medidas de carácter eminentemente restrictivo, llegando a afectar a derechos fundamentales como la libre circulación y la movilidad con el fin de disminuir el riesgo de transmisión.

Según Sanahuja (2020), a pesar de presentarse en su origen como una crisis sanitaria, la pandemia de la Covid-19 ha tenido un alcance sistémico que ha afectado a todas las dimensiones de la vida social. Asimismo, debido al carácter de las restricciones impuestas, es obvio que una intervención social tan masiva como fue la del confinamiento social durante la crisis de la COVID-19 afectaría a las tendencias del crimen por la significativa reducción de la movilidad (Miró Llinares, 2021).

Por otro lado, debido a las limitaciones de movilidad personal impuestas con motivo de la pandemia, el tráfico y la seguridad vial no fue ajeno a dicho fenómeno, puesto que dichas restricciones supusieron la práctica eliminación en su totalidad del tránsito de vehículos, al prohibirse su uso salvo en contadas excepciones, lo que provocó una reducción drástica del número de desplazamientos por las vías urbanas. Como consecuencia de estos hechos se produjo una considerable disminución de la delincuencia urbana y de los llamados delitos contra la Seguridad Vial.

De este modo, las medidas llevadas a cabo por los distintos gobiernos de los estados mundiales para evitar la propagación del virus y en especial los confinamientos domiciliarios, han supuesto, según se ha podido observar en cualquier estimación inicial, un descenso drástico del número de delitos cometidos en la gran mayoría de países,

² https://www.who.int/es/health-topics/coronavirus#tab=tab_1

especialmente los delitos urbanos. Así pues, son múltiples los estudios criminológicos realizados que muestran esta evolución descendente, llegando a considerarse los índices de criminalidad durante la pandemia de la Covid-19 como el mayor experimento criminológico en la Historia al convertir a la sociedad en un inmenso “laboratorio natural” y una oportunidad sin precedentes para estudiar el funcionamiento ecológico del delito (Stickle y Felson, 2020).

Por otro lado, en referencia a la información estadística sobre coronavirus, a fecha 10 de marzo de 2023, el número de fallecidos a nivel mundial asciende según la universidad americana Johns Hopkins (JHU) a 6.881.955³, siendo la cifra de decesos en España de 119.479 muertes⁴, sin olvidar como dato relevante para la investigación realizada que en la Comunitat Valenciana este número se sitúa ya en los 10.370 fallecidos a fecha 23 de febrero de 2023⁵, mientras que en la ciudad de Villena (Alicante) municipio sobre el que se centra este estudio, según el último recuento oficial de víctimas mortales efectuado antes de la modificación del sistema de recuento, la cifra ascendía a 76 decesos⁶.

Seguidamente, se expone una breve recapitulación cronológica de las distintas medidas adoptadas por las administraciones públicas, con el fin de poder delimitar las fechas de imposición de restricciones a la movilidad y al tráfico rodado, que supusieron una importante reducción del número de desplazamientos de vehículos. De esta forma, estas actuaciones pueden ser situadas en contexto y analizadas en relación a los datos estadísticos obtenidos acerca del número de delitos contra la Seguridad Vial cometidos en Villena, tanto antes como durante la pandemia:

- 3 de marzo de 2020: Primer fallecido nacional por COVID-19.
- 11 de marzo de 2020: Declaración de la COVID-19 como una pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

³ Datos a fecha 23 de febrero de 2023, según <https://coronavirus.jhu.edu>

⁴ Según <https://coronavirus.jhu.edu/region/spain>

⁵ Disponible en <https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=fallecidos+por+covid-19+comunitat+valenciana&ie=UTF-8&oe=UTF-8>

⁶ Datos del 31 de marzo de 2022, según <https://dadesobertes.gva.es/es/dataset/covid-19-casos-confirmats-pcr-casos-pcr-en-els-ultims-14-dies-i-persones-mortes-per-municipi-2022/resource/b2061809-aa4f-412d-b324-e8180f738179>

- 14 de marzo de 2020: Declaración del Estado de Alarma en España conforme al art. 116 de la Constitución Española por parte del Gobierno⁷, que supondría la restricción de la libre circulación de personas salvo a ciertos casos excepcionales.
- 28 de marzo de 2020: El presidente del gobierno español anuncia el confinamiento domiciliario.
- 28 de abril de 2020: Pedro Sánchez comunica la aprobación del inicio de la desescalada en cuatro fases, con una duración prevista de entre 6 y 8 semanas.
- 21 de junio de 2020: Fin de la sexta y última prórroga del Estado de Alarma.
- 14 de agosto de 2020: El Ministerio de Sanidad ordena el cierre del ocio nocturno y limita la apertura de la hostelería.
- 4 de septiembre de 2020: Publicación de bando de alcaldía de Villena con medidas a tomar en acontecimientos populares.
- 29 de octubre de 2020: Primer cierre perimetral de la Comunitat Valenciana por un plazo de 7 días.
- 9 de noviembre de 2020: Entrada en vigor del segundo Estado de Alarma.
- 24 de enero de 2021: La Generalitat Valenciana aprueba el confinamiento perimetral municipal de las ciudades de más de 50.000 habitantes de la Comunitat Valenciana durante los fines de semana y días festivos, no afectando a la ciudad de Villena al tener un número de habitantes inferior.
- 9 de mayo de 2021: Fin del segundo Estado de Alarma, la gestión de la pandemia pasa a manos de las Comunidades Autónomas y fin del confinamiento perimetral en la Comunidad Valenciana.
- 2 de marzo de 2022: España alcanza los 100.000 muertos por COVID-19.

Este cronograma de sucesos relativos a las restricciones causadas por la COVID-19 en cuanto a la libre circulación y movilidad de las personas por las vías públicas suponen a su vez una reducción en el número de desplazamiento en vehículos por las ciudades y en consecuencia han de repercutir en las cifras obtenidas relativas a la comisión de Delitos contra la Seguridad Vial, puesto que dichos movimientos quedaron limitados a supuestos excepcionales y de forma individual como fueron la adquisición de productos de primera necesidad, el cumplimiento de las obligaciones laborales por parte del personal considerado esencial, el retorno a los lugares de residencia, la asistencia a

⁷ <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/03/14/463/con>

consultas o servicios médicos, a centros formativos, a la cumplimentación de deberes inexcusables como juicios, exámenes, actuaciones ante órganos públicos o el cuidado de personas dependientes o vulnerables, entre otros.

2.2 La Criminología y su relación con la Delincuencia Vial

El tránsito de vehículos es un fenómeno sociológico que, en la actualidad vincula a todos los miembros de la sociedad. Cada vez que nos incorporamos a las vías públicas como usuarios de las mismas, con cada uno de los desplazamientos que realizamos, aceptamos de forma consciente o inconsciente el riesgo inherente al propio fenómeno circulatorio. La conducción de vehículos a motor nos lleva a veces a realizarla de modo negligente o temerario, confiriéndonos un notable componente de sensación de impunidad, derivado de la sensación de poder generada por él (Tamarit y Luque, 2007). No sólo existe la posibilidad de sufrir un siniestro vial, sino que además la aparición del tráfico de vehículos a motor ha supuesto el surgimiento de nuevas variaciones en la criminalidad. Una de las características de la seguridad vial es que ha contribuido a la aparición de nuevos tipos de delitos, configuradores de un nuevo fenómeno calificable como “delincuencia del tráfico” y relacionados con la necesidad de tutela anticipada de intereses sociales básicos como la vida o la salud de las personas (Bernabeu, 2013).

Debido a los altos índices de accidentalidad y de delitos cometidos contra la Seguridad Vial que se vienen constatando desde años atrás, se consideró precisa la creación de una disciplina exclusiva dentro de la propia Criminología que se encargue de su análisis y prevención, puesto que tradicionalmente esta ciencia no ha tenido muy en cuenta la delincuencia vial, orientándose hacia otras cuestiones relacionadas con otros ámbitos delictivos, seguramente al entender que por sus características causa un menor efecto de inseguridad (Middendorff, 1978). Con dicha finalidad surge la Criminología Vial, una disciplina de reciente creación que aplica los conocimientos criminológicos a la seguridad vial y que ha ido cobrando mayor importancia en la prevención de la siniestralidad vial al demostrarse de gran utilidad para su estudio. Para poder definir esta rama de la Criminología se precisa la puesta en relación de los conceptos de Criminología y Seguridad Vial.

Desde el siglo XVIII hasta el día de hoy, existen una notable variedad de definiciones referentes al término “Criminología”, cuyo concepto ha supuesto numerosas discrepancias, si bien hay un importante consenso en cuanto a su definición como ciencia que aplica el método empírico al estudio del comportamiento antisocial y las formas de reacción social ante la desviación (Akers, 2000). Por su parte, David Buil-Gil (2016) ha propuesto la siguiente definición integrando los aspectos clave de otras tesis pasadas: “Ciencia que estudia el comportamiento delictivo y antisocial en sus dimensiones real y percibida, y los mecanismos de control social formal e informal empleados para la prevención, control y tratamiento de la criminalidad, el infractor y la víctima, con el fin último de velar por el bienestar personal y social del conjunto de la ciudadanía”.

Siguiendo a García-Pablos (2008), algunas de las principales funciones de la Criminología son las siguientes:

- Aportar un núcleo de conocimientos más seguros y contrastados sobre el crimen, el delincuente, la víctima y el control social.
- Operar a modo central de información, cuyos datos se pongan al servicio del legislador, de la práctica y de las propias ciencias penales.
- Ofrecer pautas y criterios para la solución de conflictos concretos y de problemas sociales.
- Luchar o controlar la criminalidad.

Por otro lado, en referencia al concepto de seguridad vial, se podría definir como la prevención de accidentes de tráfico con el objeto de proteger la vida de las personas (Pérez y Merino, 2008). La idea de seguridad proviene del latín *securitas* y se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Por su parte, el término vial tiene el mismo origen etimológico, concretamente en la palabra *vialis* que significa “relativo a la vía”. Por tanto, el concepto de seguridad vial se entiende como una protección en la vía encaminada a la prevención de siniestros viales y cuyo principal fin es la protección de la vida en integridad de las personas, sin olvidar que también participan objetos y animales (Carreras, 2013).

Adicionalmente, la Dirección General de Tráfico (DGT) propone la definición siguiente: “la consecución de un conductor con conocimientos y habilidades suficientes que, en estado físico y psíquico adecuado, conduzca un vehículo diseñado y conservado correctamente por unos itinerarios debidamente planificados, mantenidos y señalizados

en un entorno social concienciado del problema y colaborante a la hora de encontrar las soluciones más adecuadas⁸”. De aquí podemos deducir aquellos factores que intervienen en todo siniestro vial que son: el ser humano, el vehículo y la vía, centrándose nuestro estudio en los comportamientos y conductas del ser humano en su papel como conductor.

En resumen, el fin de la seguridad vial es la no producción de accidentes, estableciendo para ello un conjunto de normas que pretenden organizar el tráfico rodado de forma que los usuarios de las vías puedan hacerlo de forma efectiva y eficiente.

La seguridad vial a su vez se puede desglosar en cuatro tipos clasificados de la siguiente manera (González y Carreras, 2016):

- Seguridad vial primaria: pretende evitar que se produzca el siniestro vial e implica estrategias, intervenciones y medidas dirigidas hacia la prevención; socializando al conductor y demás usuarios de las vías.
- Seguridad vial secundaria: tiene como objeto minimizar consecuencias en caso de que se produzca el siniestro, interviniendo en la estructura de la red viaria y en las medidas de seguridad de los vehículos.
- Seguridad vial terciaria: está constituida por aquellas estrategias y/o intervenciones que se ponen en práctica una vez ocurrido el siniestro vial.
- Seguridad vial cuaternaria: se encamina a la atención de las víctimas y a su reinserción en la sociedad.

Asimismo, los autores González y Carreras (2016) proponen un quinto elemento, con el fin de poder incluir aquellos aspectos relativos al conductor que no tienen cabida en los otros cuatro tipos expuestos, y que, denominan seguridad vial quinaria, encaminada a la reinserción y reeducación del conductor antisocial y desviado.

Por su parte, tal y como expuso el autor Rodríguez Manzanera (1999), el automóvil ha modificado las modalidades de expresión antisocial, pero además ha creado una nueva gama de conductas antisociales, así como una nueva forma de criminalidad, palabras que tienen sustento en las cifras obtenidas en los últimos años relativas a la comisión de delitos contra la Seguridad Vial⁹. La transgresión de las normas penales de

⁸ <https://sede.dgt.gob.es/sede-estaticos/Galerias/permisos-de-conducir/certificacion-aptitud-profesores-formacion-vial/2020/Manual-II-Cuestiones-de-Seguridad-Vial-2020.pdf>

⁹ https://www.fiscal.es/memorias/memoria2022/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/MEMFIS22.pdf

tráfico se ha convertido en un fenómeno frecuente y peligroso para la seguridad vial, que requiere de un abordaje científico para delimitar los factores asociados al mismo (Bautista y Miró, 2014). En efecto, la delincuencia vial probablemente causa menor sensación de inseguridad que otro tipo de actividades delictivas, no obstante, puede ser igualmente peligrosa y está mucho más extendida que otros tipos de delito (Middendorff, 1981). Así pues, se puede concluir que la circulación de vehículos por las vías públicas es una actividad criminógena.

En los últimos años, la seguridad vial se ha convertido en una prioridad para los gobiernos de diferentes signos políticos en nuestro país dadas las dimensiones catastróficas que el fenómeno de la accidentalidad ha adquirido (Miró, 2009). Según datos del INE¹⁰ en el año 2021 se cometieron 97.431 delitos contra la seguridad vial y se destaca que en el año 2021 fueron condenados por sentencia firme 282.210 adultos y 13.595 menores. Los delitos más frecuentes de adultos¹¹ fueron los relacionados con la seguridad vial (23,7% del total), lesiones (17,2%) y hurtos (14%). Como se puede apreciar los delitos contra la seguridad vial son los que más se cometen en España con una diferencia de nada menos que casi 6 puntos sobre los de lesiones. Por lo tanto y como se viene observando desde años atrás, las cifras suben cada año y el rechazo al cumplimiento de la norma es cada vez más reiterado en algunos conductores.

Por lo tanto, a tenor de los conceptos expuestos hasta el momento, la Criminología Vial se puede definir como la ciencia que estudia los delitos contra la Seguridad Vial como fenómeno social e individual, e incluye básicamente el estudio de sus causas y la medición de su extensión, actuando también sobre las conductas antisociales y la reacción que provocan en las vías, también conocido como “comportamiento desviado” (González y Carreras 2016). Su objetivo principal, al igual que el de la criminología clásica es la prevención, ocupándose del estudio de los delitos contra la Seguridad Vial como fenómeno social, de las sanciones y su influencia en el autor, de la creación de propuestas de mejora, del perfil criminal del delincuente vial, de la prevención de los comportamientos delictivos y del estudio de las víctimas. Por ello esta disciplina no está sólo orientada al estudio de la delincuencia vial en sentido estricto, sino que lo que

¹⁰ <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=25997>

¹¹ [https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=estadistica_C&cid=1254736176793&menu=ultiDatos&idp=1254735573206#:~:text=En%20el%20año%202021%20fueron,hurtos%20\(14%2C0%25\).](https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=estadistica_C&cid=1254736176793&menu=ultiDatos&idp=1254735573206#:~:text=En%20el%20año%202021%20fueron,hurtos%20(14%2C0%25).)

pretende es poder adoptar políticas de seguridad eficaces a través del conocimiento y actuación sobre dichas conductas criminales que permitan mitigar sus consecuencias en las vías de circulación. Para ello la Criminología Vial al igual que la Criminología se alimenta de otras ciencias y disciplinas como la política criminal, el derecho penal, el derecho procesal, la sociología o la victimología con el fin de lograr un campo de visión más completo y detallado de la siniestralidad vial.

2.3 Los Delitos contra la Seguridad Vial

El concepto de Criminalidad Vial está intrínsecamente ligado a la Seguridad Vial, que se ha convertido en un fenómeno de seguridad para toda la comunidad, constituyendo un bien jurídico de tal entidad e importancia que se encuentra protegido no sólo por un derecho circulatorio propio (La Ley 6/2015 de Seguridad Vial y sus reglamentos ejecutivos) sino también por el Derecho Penal que tipifica como “Delitos contra la Seguridad Vial” aquellas conductas que de modo más grave e intolerable conculcan dicho bien jurídico. Por lo tanto, para que la función preventiva de la Criminología Vial sea efectiva resulta imprescindible conocer de forma más detallada en qué consisten los delitos contra la Seguridad Vial y cuál es su regulación legal, que pasamos a desgranar a continuación como pilar fundamental de nuestra investigación.

Los Delitos contra la Seguridad Vial se encuentran recogidos en sentido estricto en el libro II del Código Penal (CP) vigente español, aprobado por la Ley Orgánica 10/1995, de 30 de noviembre, concretamente en su Título XVII, capítulo IV, bajo la rúbrica “Delitos contra la Seguridad Vial”, que sustituyó a la anterior que los nombraba como “Delitos contra la Seguridad del Tráfico” tras la reforma operada por la Ley Orgánica 15/2007, por la que se modifica la LO 10/1995 de, de 23 de noviembre, en materia de seguridad vial, comprendiendo los artículos 379 CP al 385 CP.

El bien jurídico protegido de esta tipología delictiva es la seguridad vial según se desprende de la última corriente jurisprudencial tal y como expresa la STS 3477/2017, de 3 de octubre¹²: “...*Que el bien jurídico protegido es la seguridad vial no suscita mucha discusión y, además, ya ha sido objeto de pronunciamientos por esta Sala Casacional...*”

¹² <https://www.poderjudicial.es/search/openDocument/c92b304a9748f40e>

Asimismo, su ámbito de aplicación se extiende a cualquier lugar público o privado, sin excepciones, sin hacer distinción entre vías públicas o privadas, tal y como dispone el art. 2 de la Ley de Seguridad Vial, exceptuando el art. 379.1 CP por exceso de velocidad detectado con radar ya que únicamente se instalan en vías públicas según viene especificado en el propio delito (Bejarano, 2021). Se ha de tener presente que para su comisión es condición *sine qua non* que se cometan con ocasión de la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor, quedando excluidos otro tipo de vehículos como pueden ser las bicicletas, tranvías, vehículos de movilidad reducida o los más recientes vehículos de movilidad personal. Del mismo modo, a dichas conductas habría que añadir otras tipificadas en otros artículos ya que se pueden producir con ocasión o como consecuencia del uso de vehículos o vehículos a motor, tales como homicidios, lesiones, daños u omisiones del deber de socorro.

Entre las funciones que les corresponde en exclusiva a los Cuerpos de la Policía Local, destaca la instrucción de Atestados por accidentes de circulación en las vías urbanas de su competencia conforme al art. 53.1c) de la Ley Orgánica 2/1986 de 13 marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, para su remisión a los Juzgados de Instrucción competentes de sus partidos judiciales, dirigidas a investigar los delitos contra la Seguridad Vial y las imprudencias al volante constitutivas de delito, comprendiendo los artículos que a continuación se indican (Muñoz Conde, 2009):

- Delito de conducción a velocidad excesiva (art. 379.1 CP).

• **Art. 379.1:** *El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*

- Delito de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas o por tasas (art. 379.2 CP).

- **Art. 379.2:** *Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.*

- Delito de conducción temeraria (art. 380 CP).

- **Art. 380.1:** *El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.*
- **Art. 380.2:** *A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.*

- Conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás (art. 381 CP).

- **Art. 381.1:** *Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.*
- **Art. 381.2:** *Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.*

- Delito de abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP).

- **Art. 382 bis:** 1. *El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.*
2. *Los hechos contemplados en este artículo que tuvieran su origen en una acción imprudente del conductor, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a cuatro años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años.*
3. *Si el origen de los hechos que dan lugar al abandono fuera fortuito le corresponderá una pena de tres a seis meses de prisión y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de seis meses a dos años.*

- Delito de negativa a realizar las pruebas de drogas y alcohol (art. 383 CP).

- **Art. 383:** *El conductor que, requerido por un Agente de la Autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores (379.2 CP), será castigado con prisión de 6 meses a 1 año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*

- Delito de conducción sin autorización administrativa para conducir (art. 384 CP).

- **Art. 384:** *El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.*

- Delito por crear un grave riesgo para la seguridad vial (art. 385 CP).

- **Art. 385:** *Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:*
 1. *Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.*
 2. *No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.*

Estos delitos se pueden clasificar a su vez desde un punto de vista criminológico en tres grandes grupos (Kaiser,1988):

- Delitos culposos. Según este autor el saber experimental sobre los delitos culposos es muy pequeño, y ello se debe a que este grupo de delincuentes pasan por ser “terriblemente normales”. Incluye en este grupo el homicidio y las lesiones culposas, producidos con el vehículo como instrumento.
- Delitos dolosos. En este grupo deben incluirse la conducción sin permiso en todas sus vertientes y el conducir con elevadas tasas de alcoholemia. En este último caso, también cuando se produce una fuga (omisión del deber de socorro, abandono del lugar del accidente, normalmente como resultado del miedo a las consecuencias).
- Delitos de “posición intermedia”. Incluibles entre el primer y el segundo grupo, concretando entre éstos el caso de la omisión del deber de socorro, sin que la persona lo haga influenciada por los efectos del alcohol, como es el caso de la fuga incluible entre los delitos dolosos.

En la tabla que figura a continuación se muestran los datos de adultos condenados por delitos contra la seguridad vial a nivel nacional durante el periodo sobre el que se centra principalmente nuestro estudio, es decir entre los años 2018 y 2021.

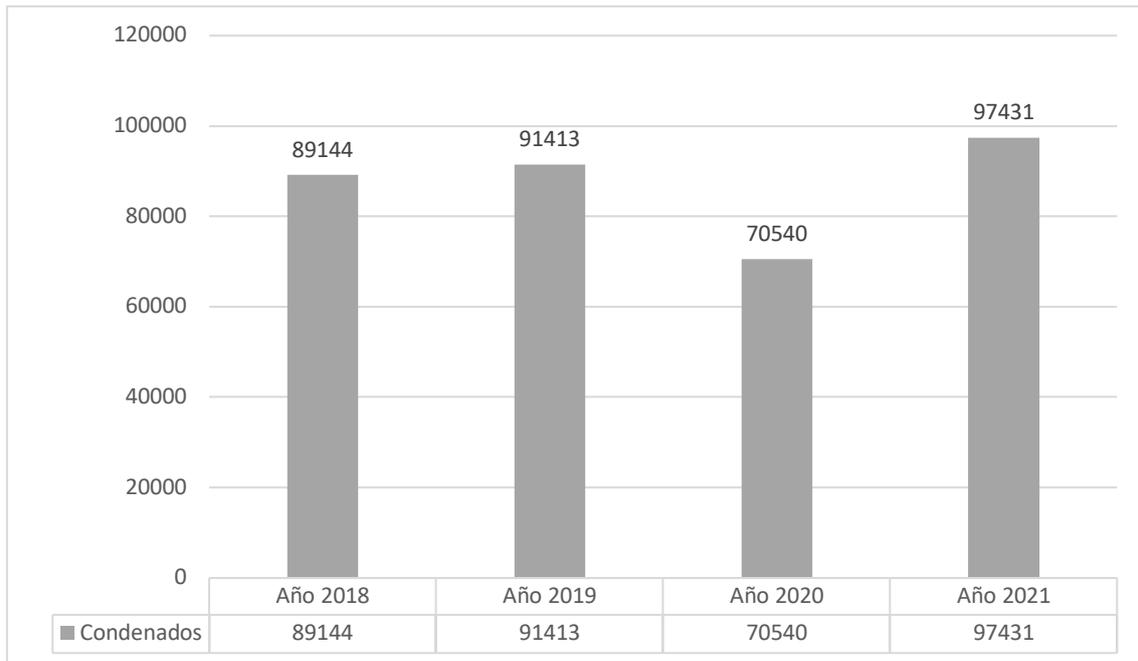


Figura 1. Adultos condenados anualmente por delitos contra la seguridad vial en España. Fuente: elaboración propia. Datos INE, 2023.

Como se puede interpretar del análisis de la información reflejada en este gráfico, los delitos contra la seguridad vial han ido en aumento durante estos últimos años, a excepción del año 2020 cuando se produjo un descenso abrupto como consecuencia de la pandemia y de las restricciones circulatorias impuestas. Estos datos serán utilizados como referencia posteriormente para su comparación con la muestra obtenida de delitos cometidos contra la seguridad vial en el mismo periodo en el municipio de Villena, objeto de nuestro estudio y así poder sacar las conclusiones oportunas.

2.4 Delincuencia Vial y oportunidad delictiva

Desde el principio de la crisis de la COVID-19 y del confinamiento en que derivó, se asumió que la delincuencia, que probablemente se reduciría en las calles, se trasladaría o desplazaría a otros lugares como Internet (Europol, 2020). Las medidas de bloqueo y las políticas de distanciamiento impuestas por los gobiernos de todo el mundo para evitar la propagación del virus han causado efectos sin precedentes en la forma en la que las personas interactúan, consumen, realizan negocios y encuentran oportunidades para delinquir (Felson et al. 2020; Payne et al. 2020). En el caso de España, la crisis epidemiológica provocó que el gobierno adoptase ciertas imposiciones, como el confinamiento durante el estado de alarma o las limitaciones circulatorias por las vías públicas para tratar de controlar las cifras de fallecidos y contagios. Como consecuencia

de dichas medidas restrictivas, los ciudadanos modificaron sus rutinas habituales y cambiaron la forma de interactuar (FIADYS, 2020), pasando multitud de actividades que se realizaban en el mundo físico al mundo virtual (Miró Llinares, 2021).

Poco después de que cambiasen esas actividades cotidianas empezaron a surgir diversas pruebas que indicaban descensos drásticos de la delincuencia. Investigaciones realizadas al respecto, tal y como recogen Felson, Jiang y Xu (2020), señalaron la existencia de indicios de una reducción general espectacular de la delincuencia en países como Estados Unidos, mostrando un descenso dramático durante el mes de marzo de 2020, respecto a delitos como robos, posesión de armas, homicidios, violencia doméstica, delitos contra el tráfico o sexuales.

En referencia a España, según recoge la estadística de procedimientos judiciales relativa a la COVID-19 y su incidencia en los procesos por delitos viales, publicada por la Fiscalía General del Estado¹³, con motivo del confinamiento estricto y de la consiguiente reducción de los flujos de movilidad, se produjo una reducción asimismo de los atestados por delitos viales de en torno al 64%, habiéndose instruido un número aproximado de 1.745 atestados desde el 15 de marzo hasta la etapa final del estado de alarma, mientras que en el mismo período de 2019 el número de atestados había sido en torno a los 4.931.

Por lo tanto, se produjo un potencial descenso del delito urbano y a su vez de los delitos contra la seguridad vial, con motivo de la reducción de la movilidad y de los desplazamientos en vehículo. Otra de las causas fue el aumento de la vigilancia y de la eficacia policial, con un marcado descenso de la tasa de criminalidad y un aumento de las infracciones penales esclarecidas durante el año 2020, según el anuario estadístico publicado por el Ministerio del Interior¹⁴.

Estos datos reflejan, tal y como señaló Miró Llinares (2021), que existe relación entre las actividades cotidianas y la posibilidad de convertirse en autor de un determinado delito, de modo que, si se reducen las oportunidades en términos de exposición al riesgo, se reduce la acción delictiva.

¹³https://www.fiscal.es/memorias/memoria2021/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/capitulo_III/cap_III_5_5.pdf (págs. 900-902).

¹⁴https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/archivos-y-documentacion/documentacion-y-publicaciones/anuarios-y-estadisticas/anuarios-estadisticos-antiguos/anuario-estadistico-de-2021/Anuario-Estadistico-2021_web.pdf

2.5 Contexto de estudio: la ciudad de Villena

La ciudad de Villena es un municipio que se encuentra situado al noroeste de la provincia en la comarca alicantina del Alto Vinalopó de la que es capital y cabeza de partido judicial. Linda con tres provincias, la de Valencia, la de Albacete y la de Murcia. Cuenta con una superficie de 345,37 km² siendo el segundo término municipal más grande de la provincia, con 42 partidas rurales y con una población de 34.114 habitantes según datos provisionales publicados por el INE a 1 de enero de 2023¹⁵, lo que ha supuesto que Villena vuelva a la cifra de crecimiento de población que quedó truncada tras la situación de pandemia en el año 2020 y la paulatina pérdida de censados. Se trata según los datos extraídos de la revisión del padrón municipal de habitantes provincial del 11º municipio más poblado de la provincia de Alicante¹⁶ y del 24º más poblado de la Comunidad Valenciana¹⁷. Con respecto a la población, su ritmo de crecimiento es sostenido desde mediados del siglo pasado, si bien la instalación de diversas industrias impidió la emigración de la mano de obra sobrante de la agricultura, siendo también relevante la importante inmigración procedente especialmente de Andalucía y Castilla La Mancha debido al auge del calzado.

Dentro de la organización demográfica de la ciudad, y como asunto de interés para el presente trabajo, cabe destacar que la localidad cuenta con dos concentraciones de núcleos urbanos degradados, en los cuales vive gente con escasos recursos y un alto porcentaje de inmigración, mayoritariamente de países árabes y del centro de Europa, sobre todo de Bulgaria. También cabe destacar como lugar significativo la existencia de un Centro Penitenciario en el término municipal, concretamente en el kilómetro de la carretera N-330 denominado Villena II, lo que implica que además Villena es un municipio con cierto trasiego de personas que van a visitar a los reclusos y que se convierte en muchas ocasiones lugar de residencia de éstos una vez terminan la condena y obtienen la libertad.

¹⁵ <https://www.informacion.es/elda/2023/04/05/villena-aumenta-poblacion-supera-cifras-85660655.html>

¹⁶ http://documentacion.diputacionalicante.es/censo.asp?tfm_order=DESC&tfm_orderby=municipio

¹⁷ <https://www.epsar.gva.es/sites/default/files/2021-02/202.pdf>



Figura 2. Situación geográfica de Villena. Fuente: Turismo Villena.

Puesto que nuestro trabajo de investigación se realizará utilizando los datos recabados sobre los delitos contra la seguridad vial cometidos en la ciudad de Villena, a continuación, se exponen los datos referentes a su población desglosada según su género durante estos últimos años escogidos para el estudio.

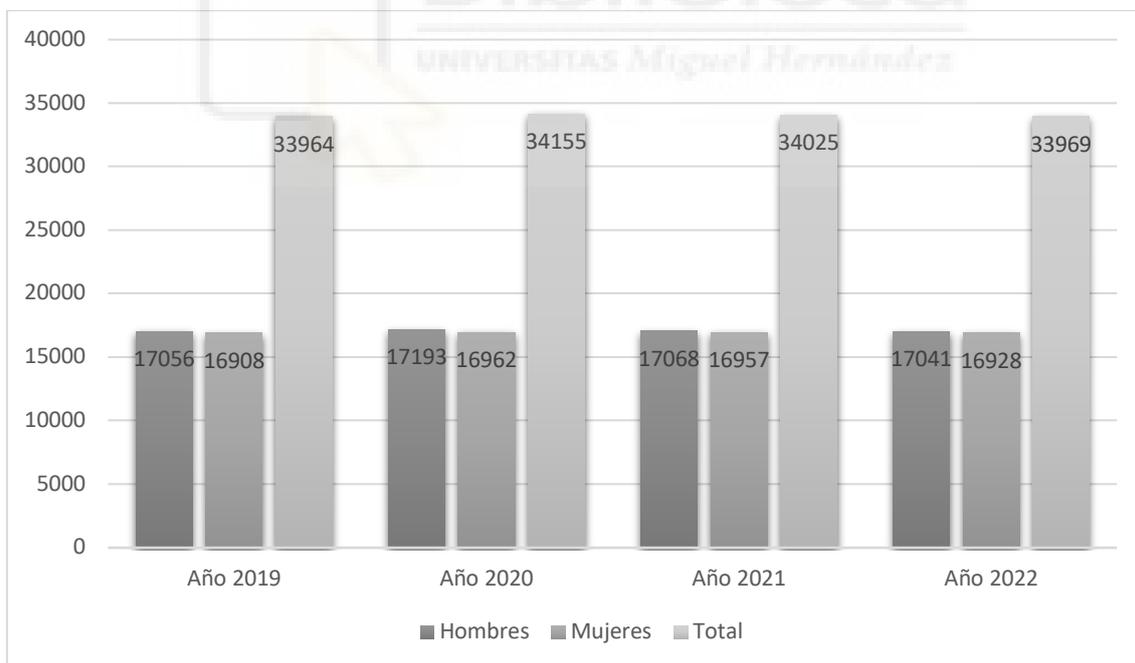


Figura 3. Número de habitantes de Villena. Fuente: elaboración propia. Datos INE, 2023.

A través del análisis de los datos reflejados en esta tabla se puede observar que la población en Villena apenas ha variado estos últimos años, manteniéndose estable durante dicho periodo incluso tras la pandemia sanitaria sufrida con motivo de la COVID-19, ya

que no se registró un número muy elevado de decesos en el municipio. En cuanto a las cifras por género el número de hombres es ligeramente superior al de mujeres permaneciendo ambos sexos en cifras muy similares.

2.6 El Cuerpo de la Policía Local de Villena

La ciudad de Villena cuenta con cuerpo de Policía Local desde hace más de un siglo. En la actualidad dicho instituto armado cuenta con un total de 53 agentes que se distribuyen en los distintos turnos de servicio y descanso.

En cuanto a su estructura organizativa, existen dos divisiones principales, el área administrativa y el área operativa, la primera destinada al trabajo de organización, supervisión, logístico y burocrático y la segunda al trabajo de vigilancia y demás funciones a desempeñar en las calles de la población. Esta última comprende además dos Unidades específicas de trabajo que son la Unidad de Violencia de Género y la Unidad de Medios Aéreos.

Todos los componentes de la plantilla destinados al operativo trabajan a turnos rotativos de mañana, noche y tarde mediante el sistema 8x6 (ocho días de trabajo y 6 días de descanso). Por su parte los miembros del área administrativa trabajan en turnos por el sistema 5x2 (5 días de trabajo y dos días de descanso), trabajando de lunes a viernes en turnos fijos en su totalidad.

Respecto a los horarios de servicio el área administrativa tiene un único turno siempre por la mañana en horario variable con una jornada de 37 horas y media semanales. Por su parte el área operativa se estructura en tres turnos de ocho horas y cuarto: el primero entre las 06:00 y las 14:15 horas, el segundo entre las 14:00 y las 22:15 horas y el tercero entre las 22:00 y las 06:15 horas. La asignación de agentes a cada servicio es variable sin embargo existe un servicio mínimo garantizado conforme al Reglamento de la Policía Local de Villena, formado por cinco funcionarios de los cuales uno presta sus funciones en la central de comunicaciones y los otros cuatro realizan las funciones operativas, garantizándose de este modo la presencia las veinticuatro horas del día de al menos dos patrullas operativas en la calle.

Durante la época de la pandemia sanitaria, concretamente durante los meses de marzo a julio del año 2020, coincidiendo con el mayor número de contagios y

fallecimientos por la COVID-19 y las restricciones más duras impuestas por el gobierno central, se estableció un sistema de turnos distinto con el fin de evitar contagios entre los miembros de la plantilla, pasando a crear 6 grupos de trabajo a modo de burbuja trabajando en bloques de 7 días seguidos de 7 días de descanso, minimizando de esta forma el contacto entre los distintos grupos creados. Cada turno estaba compuesto por 6 funcionarios, uno en la central de comunicaciones, otro en tareas de apoyo a éste y labores administrativas y los últimos cuatro integrando dos patrullas operativas de servicio en la calle, asegurando de tal forma un servicio eficiente y estable para hacer frente a las incidencias extraordinarias que pudiesen darse con motivo de la COVID-19.

Por otra parte, la Jefatura del Cuerpo en el año 2020, tras declararse el estado de alarma, tomó decisiones tales como el refuerzo de los servicios de vigilancia a pie, la cancelación de vacaciones y permisos y la incorporación al servicio de policías pertenecientes al área administrativa con el fin de incrementar la presencia en la vía pública, con el consiguiente aumento de la eficacia policial.

En cuanto a sus funciones de averiguación del delito y persecución de sus autores según lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim) en sus artículos 769 y siguientes, le corresponde a la Policía Local de Villena la instrucción de atestados y diligencias por la comisión de delitos contra la seguridad vial en el casco urbano del municipio como Policía Judicial. Existe un protocolo establecido para dichas intervenciones que podemos resumir de la siguiente forma:

- **Toma de la denuncia:** En primer lugar, los agentes del operativo bien de oficio o a requerimiento de algún ciudadano, de algún otro agente o de la Guardia Civil, intervienen con el delincuente en el lugar que éste se encuentra, diligenciando el conocimiento de hechos acerca de los motivos por los que se va a instruir por el presunto delito cometido.
- **Práctica de pruebas:** Si fuese preciso se practicarán las pruebas de alcohol y/o drogas legalmente establecidas.
- **Información de derechos:** Una vez realizadas estas pruebas si su resultado fuese positivo, si el conductor se negare a someterse a las mismas, o los hechos ocurridos fueran típicos de las conductas establecidas penalmente como delitos contra la seguridad vial, en el mismo acto se comunicará al presunto autor sus derechos como investigado no detenido

y se le citará para la celebración de juicio rápido en la fecha correspondiente según la agenda judicial.

- **Medidas cautelares:** Se toman las medidas cautelares oportunas que suelen consistir generalmente en la inmovilización del vehículo.

- **Fase de gabinete:** Posteriormente se confeccionan en dependencias policiales el resto de diligencias correspondientes según el ilícito penal que se trate, remitiendo el atestado completo a la autoridad judicial.

3. OBJETIVOS E HIPÓTESIS

Establecido anteriormente el marco teórico de referencia para la criminalidad vial, a continuación, se especifican una serie de objetivos sobre los que se centra el presente estudio, divididos en generales y específicos, así como un par de hipótesis relacionadas con los años sobre los que se centra este estudio y la variabilidad delictiva esperada en los delitos contra la seguridad vial.

3.1 Objetivos

El objetivo general de esta investigación es analizar la delincuencia vial en la ciudad de Villena durante los años de influencia de la COVID-19, concretamente durante los años 2019 a 2022.

Además, se pretende la consecución de los siguientes objetivos específicos:

- Realizar una valoración de la influencia de la pandemia por COVID-19 en relación a la delincuencia vial en la ciudad de Villena.
- Conocer la prevalencia de los delitos contra la seguridad vial en Villena, durante el periodo de restricciones circulatorias, a través del análisis de las horas y los días.
- Evaluar si los delitos contra la seguridad vial, en Villena, tras la COVID-19 han superado los niveles anteriores a la pandemia.

3.2 Hipótesis

Junto a los objetivos mencionados anteriormente, las dos hipótesis que se plantean en el presente trabajo son las siguientes:

- H₁: La pandemia por COVID-19 ha provocado el descenso del número de delitos cometidos contra la seguridad vial en la ciudad de Villena.
- H₂: Los delitos contra la seguridad vial en la ciudad Villena, a pesar de las restricciones impuestas debido a la pandemia por COVID-19, se siguen cometiendo en las mismas franjas temporales.

4. METODOLOGÍA

Este trabajo de investigación se ha realizado a través del análisis de las tablas y gráficos elaborados gracias a las variables recogidas procedentes de los atestados instruidos por la Policía Local de Villena con motivo de la comisión de delitos contra la seguridad vial, siendo este tipo de atestados los únicos de interés para el presente. El periodo de estudio ha comprendido cuatro años: 2019, 2020, 2021 y 2022. Para cada uno de estos periodos se ha elaborado la correspondiente hoja de cálculo, siendo todos los datos obrantes de carácter numérico y no constando en ningún caso datos de carácter personal.

De esta forma, se ha tratado de evaluar el impacto de la COVID-19 en la delincuencia vial y poder determinar si la hipótesis del descenso de número de delitos contra la seguridad vial en Villena, con motivo de las restricciones impuestas a causa de la propagación de esta enfermedad, se ha producido.

Los datos recogidos han permitido la confección de distintas hojas de cálculo, que se han categorizado de la siguiente forma:

- **Registro de atestados:** Contador del número del atestado instruido.
- **Fecha:** Día, mes y año en el que se produjeron los hechos.
- **Tipo de delito:** En esta variable se recoge el tipo de delito cometido figurando tan sólo los delitos contra la seguridad vial, es decir:
 - conducción a velocidad excesiva (art. 379.1 CP).
 - conducir bajo la influencia de alcohol y/o drogas (art. 379.2 CP).
 - abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP).
 - negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas (art. 383 CP).
 - conducir sin tener autorización administrativa para ello (distinguiremos entre los tres casos posibles: por pérdida total de puntos, por no haber obtenido nunca permiso o por resolución judicial) (art. 384 CP).

- crear un grave riesgo para la seguridad vial (art. 385 CP).

También se puede dar algún caso con carácter residual de algún ilícito penal distinto en concurso con el propio delito contra la seguridad vial como pudieran ser los delitos de lesiones, atentado a agente de la autoridad o desobediencia grave a agente de la autoridad.

- **Concurso:** Aquí figuran aquellos hechos en los que con motivo de los mismos se haya cometido más de un ilícito penal, adoptando la variable “si” en caso de la comisión de más de un delito por parte del conductor y su tipificación, o la variable “no” en caso de producirse un único ilícito penal con motivo de la conducta realizada por parte del presunto autor.
- **Motivo de la intervención:** En esta variable se indicará el motivo de la intervención policial que puede ser debido al control del vehículo, por accidente de tráfico, por haber cometido una infracción o por conducir bajo la influencia de alcohol y/o drogas.
- **Sexo:** Variable de género existiendo dos opciones, hombre o mujer.
- **Edad:** Edad del infractor en el momento de la comisión de los hechos.
- **Nacionalidad:** País de nacimiento del conductor involucrado en los hechos.
- **Experiencia:** Antigüedad que ostenta el conductor del permiso de conducir o bien si carece de experiencia alguna al no haber obtenido nunca permiso de conducir correspondiente.
- **Hora:** Hora y minutos exactos en los que se produjo el delito.
- **Día:** Día de la semana en que se produjo el delito pudiendo adoptar el valor de los siete días de la semana.
- **Turno:** Turno policial en el que se ha cometido el delito. Tres posibles variables turno de mañana, de tarde o de noche.
- **Tipo de vehículo:** Variable que consiste en el tipo de vehículo que conducía el presunto autor del delito. Se diferencian distintas variables como turismo, motocicleta, ciclomotor, vehículo mixto, cuatriciclo ligero, furgoneta, furgón, camión furgón y camión caja.

Una vez enumeradas las distintas variables que se han tenido en cuenta a la hora de realizar el trabajo de investigación se puede proceder al estudio analítico e interpretativo de los resultados obtenidos que figuran a continuación.

5. RESULTADOS

Tras proceder a la selección y revisión de los datos recogidos por la Policía Local de Villena referentes a los atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial durante el periodo comprendido entre los años 2019 y 2022 (ambos inclusive), se ha procedido a realizar un análisis descriptivo de las principales variables recogidas que fueron anteriormente descritas. A continuación, se relacionan las distintas tablas y figuras confeccionadas mediante elaboración propia y de forma expresa para la realización de esta investigación.

5.1 Análisis de los datos globales de la delincuencia vial en Villena

Durante el intervalo temporal objeto de estudio, se han cometido un total de 159 delitos contra el tráfico, distribuidos anualmente de la siguiente forma (figura 4).

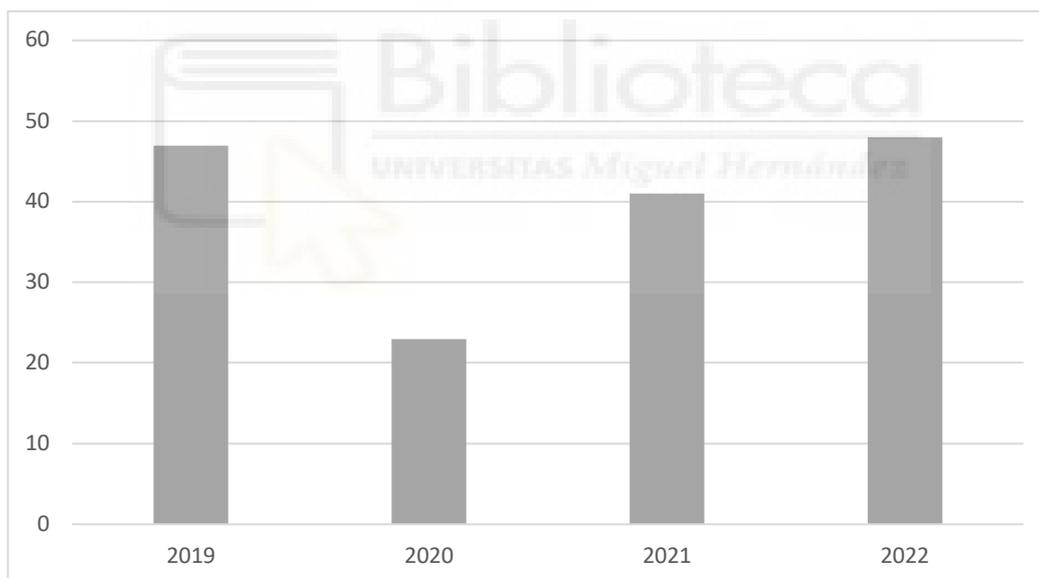


Figura 4. Delitos contra la seguridad vial cometidos en Villena anualmente

En esta figura anterior se puede apreciar la gran diferencia de atestados instruidos contra la seguridad vial durante el año 2020 respecto al resto de años estudiados, siendo la cifra de 23 atestados, mientras que en 2019 fueron 47. Por su parte, en los años 2021 y 2022 se cometieron 41 y 48 delitos de este tipo respectivamente. El año 2020 fue el que la pandemia por la Covid-19 afectó de lleno a los españoles y villenenses con motivo de la vigencia del estado de alarma y el decreto de otras restricciones circulatorias como

fueron los confinamientos domiciliarios o perimetrales, tanto a nivel municipal como autonómico. Del mismo modo, se puede observar que al finalizar el año 2022 se han regresado a los índices delictivos prepandémicos en relación a esta tipología delictiva.

Por otro lado, se relacionan los delitos contra la seguridad vial por años y en función del motivo que ha provocado la intervención policial, que posteriormente ha derivado en la instrucción del correspondiente atestado, al existir indicios racionales de que se haya cometido un delito contra la seguridad vial (figura 5). Son cuatro las variables posibles:

- Con ocasión de que se haya producido un siniestro vial (accidente).
- Por circular el conductor implicado bajo la influencia de alcohol y/o drogas (influencia).
- Por haber cometido el conductor una infracción de tráfico (infracción).
- Por realizarse un control sobre el vehículo involucrado, ya sea con motivo de un control estático, o por una parada del vehículo por parte de una patrulla policial con el propósito de realizar algún tipo de comprobación (control).

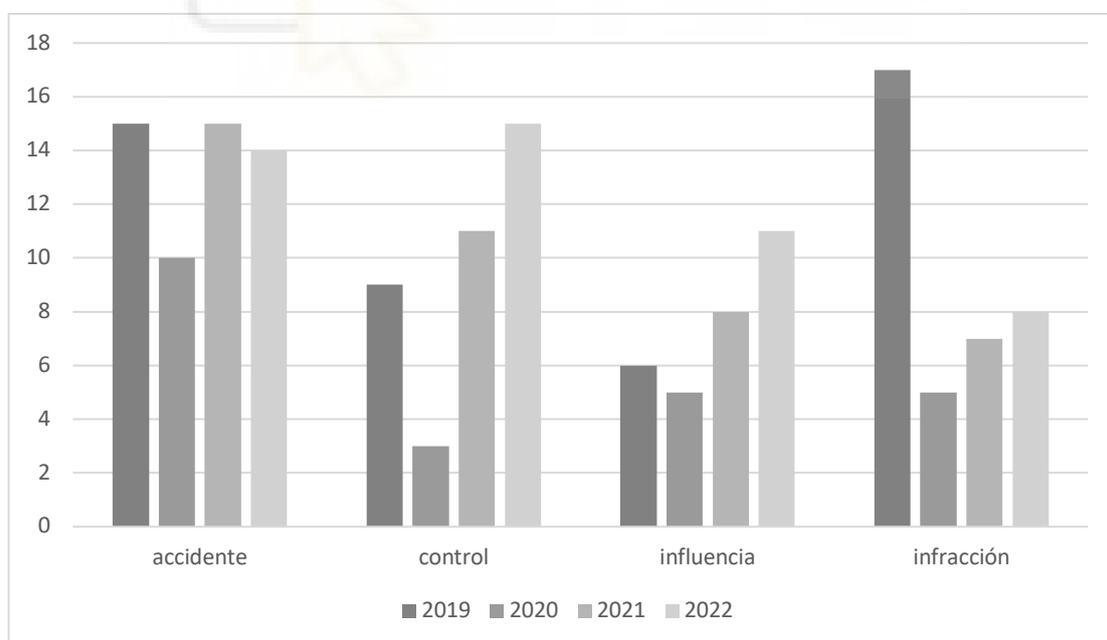


Figura 5. Intervenciones policiales anuales que han derivado en delitos contra la seguridad vial

Se puede observar que, en el año 2020, se ha producido un descenso generalizado con motivo de las restricciones circulatorias, pudiendo destacar en particular que ha

habido menos accidentes con motivo de la existencia de algún delito contra la seguridad vial que el resto de los años, así como menos controles de vehículos que hayan finalizado con la instrucción de diligencias penales. Según los datos recabados un 33,9% de los atestados instruidos en su totalidad vienen motivados a raíz de la producción de un accidente de tráfico, siendo ésta la causa más frecuente de las cuatro estudiadas.

Adicionalmente, se han recogido los distintos delitos cometidos, en función de su tipo durante los años objeto de estudio, tanto los cometidos a diario, es decir desde las 00:00 horas del lunes hasta las 13:59 horas del viernes, como, por otra parte, los cometidos durante los fines de semana, siendo dicha franja horaria la comprendida entre las 14:00 horas del viernes hasta las 23:59 horas del domingo (figuras 6 y 7).

Se distingue entre los tipos penales reseñados a continuación:

- Conducir bajo la influencia del alcohol y/o drogas o con tasas de alcohol penales correspondientes, ambos casos recogidos en el art. 379.2 CP.
- La negativa a someterse a las pruebas de alcohol o drogas legalmente establecidas conforme a lo dispuesto en el art. 383 CP.
- Conducción temeraria conforme a lo establecido art. 380 CP.
- Conducir sin el permiso de conducción correspondiente (en sus tres variables, por no haber obtenido nunca, por pérdida del total de puntos asignados o por resolución judicial) correspondiente al art. 384 CP.

El resto de delitos contra la seguridad vial no figuran al no constar en el registro policial de atestados ninguno por tales motivos.

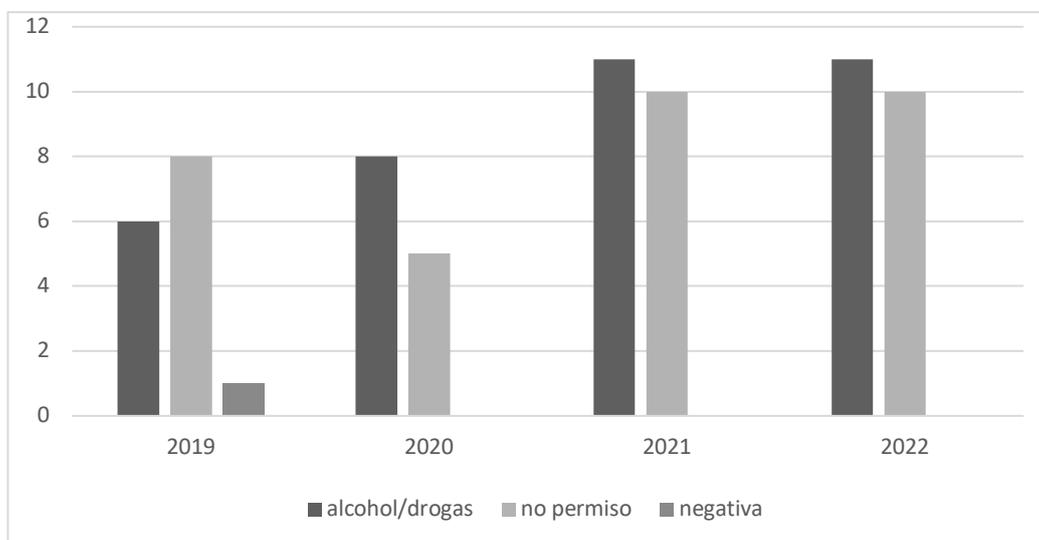


Figura 6. Tipologías penales de los delitos contra la seguridad vial cometidos a diario según año

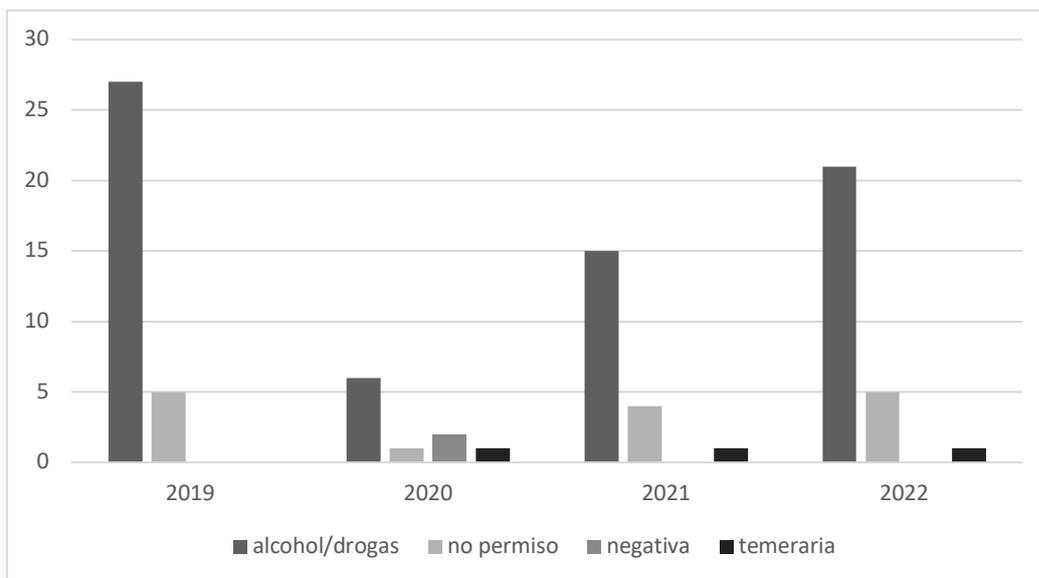


Figura 7. Tipologías penales de los delitos contra la seguridad vial cometidos en fin de semana según año

Se pueden extraer distintas conclusiones de las dos figuras anteriores. En primer lugar, se observa que los delitos motivados por el consumo de bebidas alcohólicas o drogas son los que más se han cometido durante los años del estudio, representando un 66% del total (105 delitos), seguidos a gran distancia por los delitos por conducir sin permiso de conducción (en sus tres variantes) que representan un 30,2 %. Siguiendo con el principal ilícito penal, se visualiza asimismo que se trata de un delito cometido mayoritariamente durante los fines de semana, por su relación con el ocio nocturno. Así pues, sobre un total de 105 delitos, 69 han sido cometidos durante el horario marcado como de fin de semana, lo que supone un 65,7 %, mientras que tan sólo 36 en la franja temporal diaria, es decir un 34,3 %.

Sin embargo, durante la pandemia, las cifras recogidas referentes a los delitos por infracción al art. 379.2 CP arrojan resultados totalmente distintos. Si se estudian los datos recogidos durante el año 2020, año del confinamiento domiciliario y del cierre total del ocio nocturno, se cometieron más delitos por consumo de bebidas alcohólicas en la franja temporal diaria, concretamente 8, mientras que durante la variable temporal de fin de semana tan sólo 6.

Por otro lado, si se revisan los resultados relativos a los delitos por circular careciendo del permiso de conducción correspondiente, se puede visualizar que los mismos no siguen un patrón temporal, como sí que ocurre con los delitos relativos al

consumo de alcohol o drogas, observando que se cometen tanto a diario como en fin de semana, si bien los cometidos entre semana suponen un 68,75% del total. Durante el año 2020, año afectado de lleno por la COVID-19 y por las restricciones descritas con anterioridad sí que se produjo un descenso significativo de este tipo penal, tanto a diario como en fin de semana, obteniéndose los resultados más bajos de toda la serie estudiada, en concreto un 27% del total.

Por último, en cuanto al resto de tipos penales recogidos no se ha procedido a su análisis al tratarse de cifras residuales, puesto que representan tan sólo un 3,77% del total de atestados instruidos, con lo cual no se puede extraer ninguna conclusión relevante.

5.2 La COVID-19 y la comisión de delitos contra la Seguridad Vial

Para poder conocer la influencia de la COVID-19, se realiza una comparativa entre el número de delitos cometidos contra la seguridad vial en Villena, durante los años 2019 y 2020 respectivamente (figura 8).

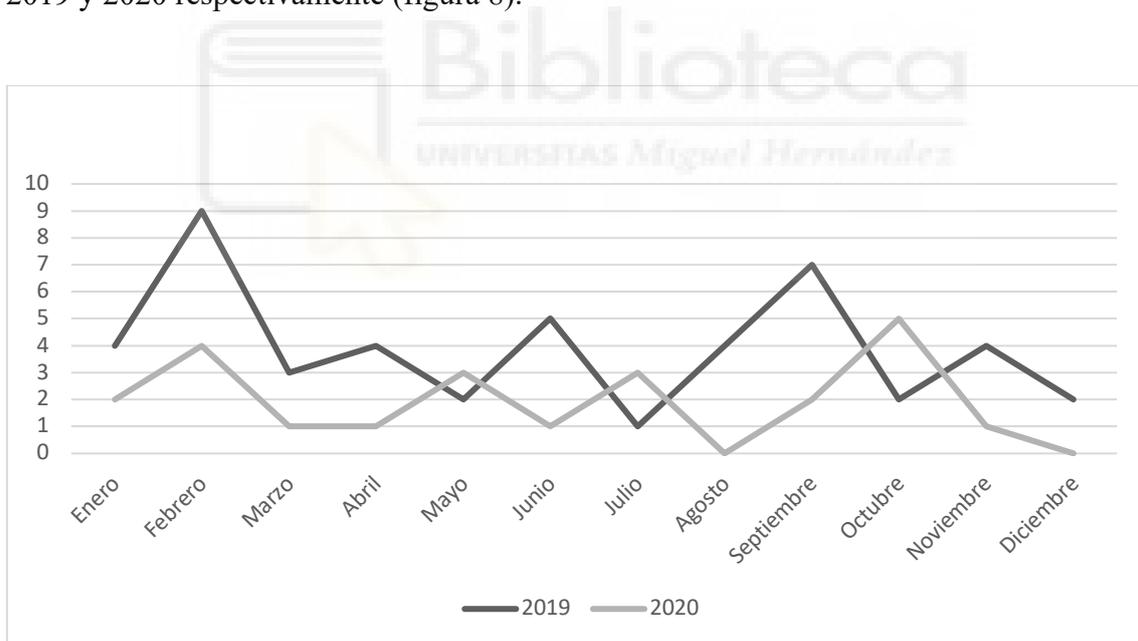


Figura 8. Delitos contra la seguridad vial cometidos en Villena durante 2019 y 2020.

El año 2019 fue el último año que se puede considerar “normal” al ser el año previo al estallido de la pandemia causada por el coronavirus COVID-19, mientras que el año 2020, segundo año estudiado dentro de esta investigación, y año en el que aparece la COVID-19, es el primero donde dicha pandemia tiene influencia en los resultados, pues

a causa de ésta, se aprobaron una serie de restricciones circulatorias y a la movilidad, cuyos efectos son motivo de estudio.

Así pues, como puede verse en la figura anterior, ésta arroja unos resultados totales mucho mayores en el año 2019, en el que se cometieron un total de 47 delitos respecto al año 2020 en el que fueron 23. Asimismo, se puede observar que, salvo en los meses de mayo y octubre, el número de delitos cometido fue en los diez meses restantes mayor en el año 2019 que en el año 2020.

Según los datos recogidos, durante los sucesivos estados de alarma aprobados por el Gobierno de España desde el 14 de marzo de 2020 y que prosiguieron a lo largo de todo el año, los registros de delitos contra la seguridad vial se redujeron hasta valores prácticamente nulos debido a las medidas impuestas.

Por otro lado, llama la atención la diferencia existente en el mes de septiembre en el que se celebran tradicionalmente las fiestas patronales de Villena entre los días 4 al 9, donde se pasó de 7 delitos en el año 2019 a tan sólo 2 en el año 2020, año en el que no se celebraron las fiestas patronales debido a la pandemia.

En relación a los delitos contra la seguridad vial cometidos mensualmente en Villena durante el año 2021, es preciso tener en cuenta que se trata del segundo y último año con restricciones y en el que el gobierno español introdujo la conocida como “nueva normalidad” una vez pasados los meses más críticos de la pandemia, en cuanto a número de fallecidos e ingresos hospitalarios (figura 9). A nivel nacional, el gobierno decretó el 21 de junio de 2021 el fin de la última prórroga del estado de alarma y en la Comunidad Valenciana se comenzó a partir de entonces la reapertura progresiva del ocio nocturno. Como se puede visualizar, a excepción del mes de marzo, los delitos contra la seguridad vial se cometieron en su gran mayoría a partir de esta relajación o supresión de restricciones, cometiéndose un 60% de los mismos durante los últimos 5 meses del año.

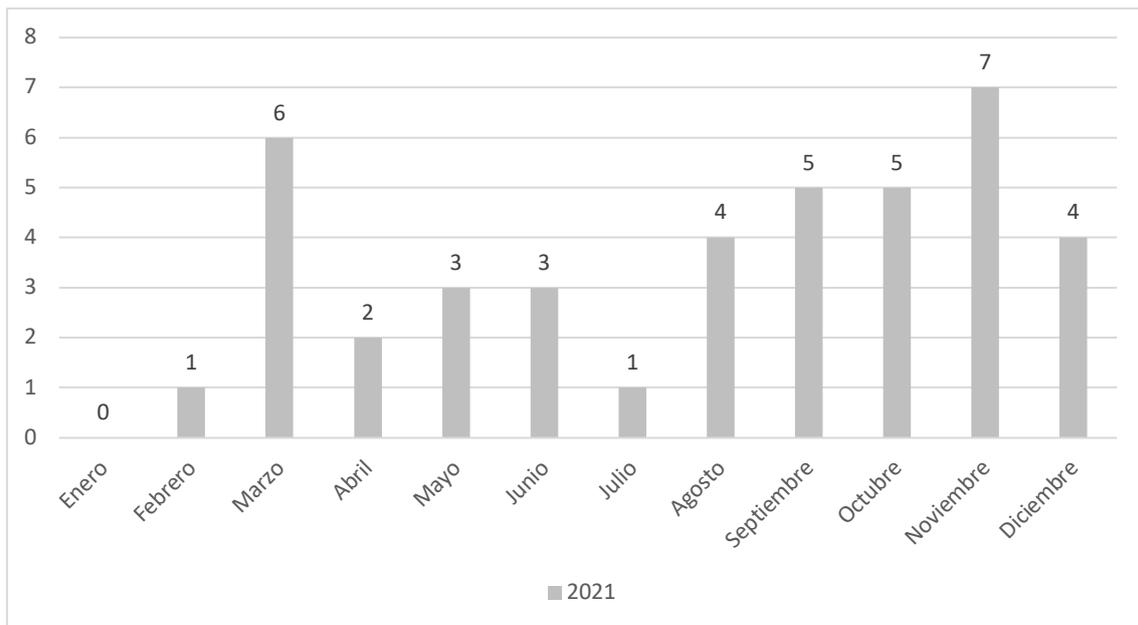


Figura 9. Delitos contra la seguridad vial cometidos en Villena en el año 2021.

Según los datos vistos, se puede observar que pese a existir todavía restricciones, los delitos contra la seguridad vial han aumentado considerablemente respecto al año 2020, en el que se decretaron las medidas más duras, como fue el confinamiento domiciliario (figura 8). En efecto, en el año 2020 se cometieron un total de 23 delitos contra la seguridad vial mientras que en el año 2021 la cifra ascendió a 42 delitos, lo que supuso un incremento de un 39%.

Por otra parte, se recogen los datos de la delincuencia vial en Villena de los años 2019 y 2022 con el fin de conocer si tras la pandemia se han superado los niveles prepandémicos de esta tipología delictiva (figura 10).

Como se puede observar a continuación, el número de delitos contra la seguridad vial cometidos durante los años 2019 y 2022 en Villena es muy similar, 47 y 48 delitos respectivamente, lo que significa que tras el descenso en la prevalencia de la delincuencia vial durante la época de la COVID-19, se ha regresado nuevamente a los valores prepandémicos de este tipo de delitos. Si se analiza la variable tiempo, no existe ninguna prevalencia significativa en cuanto a meses de mayor incidencia, salvo en los meses de febrero, mayo y septiembre en los que existe una mayor diferencia entre ambos años.

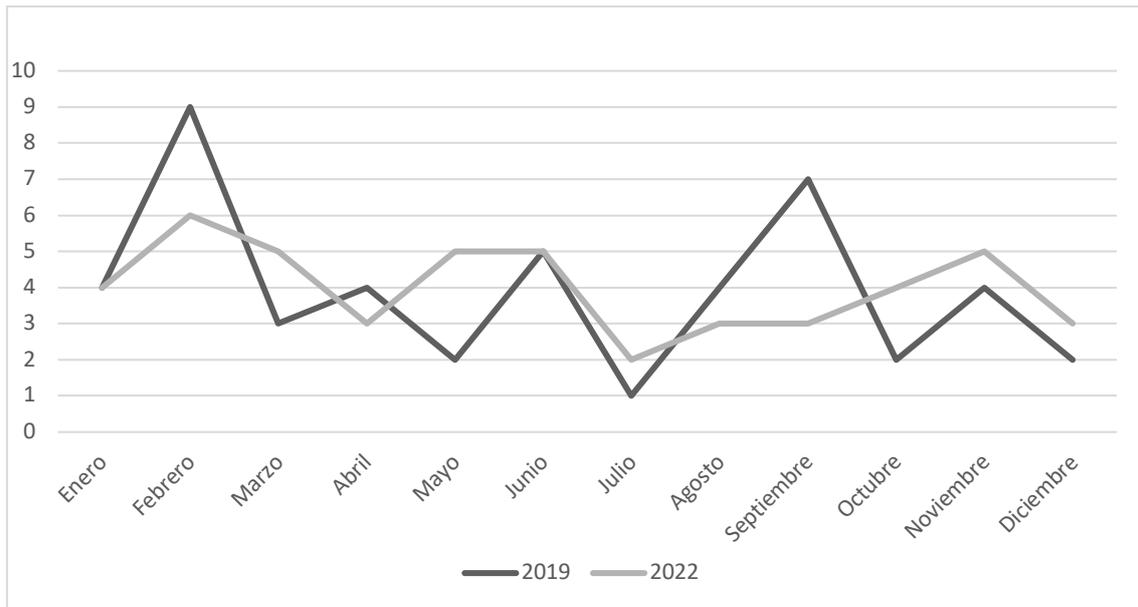


Figura 10. Delitos contra la seguridad vial por mes durante los años 2019 y 2022.

5.3 Influencia de la COVID-19 en la temporalidad de la criminalidad vial

Según los datos objeto de análisis, en cuanto a la distribución temporal de los delitos contra la seguridad vial, y teniendo en cuenta la variable de temporalidad, se han tenido en cuenta dos distintas variables (figura 11):

- En primer lugar, la variable “diario” que recoge los delitos cometidos entre los lunes desde las 00:00 hasta las 13:59 horas de los viernes.
- En segundo lugar, la variable “fin de semana” que engloba aquellos cometidos entre los viernes desde las 14:00 horas hasta los domingos a las 23:59 horas.

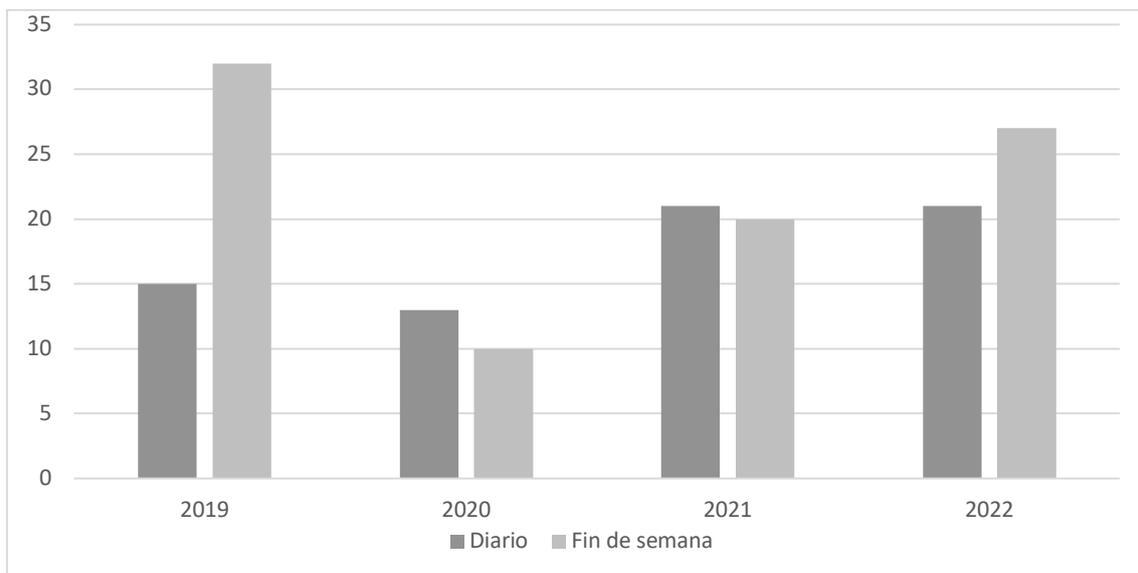


Figura 11. Delitos contra la seguridad vial anuales cometidos a diario o en fin de semana.

Procediendo al análisis de la información contenida en dicha tabla, se observa una marcada diferencia en el año 2019 entre los delitos contra la seguridad vial cometidos a diario o en fin de semana, siendo este último valor superior en más del doble al recogido a diario. Si se comparan los resultados obtenidos entre los años 2019 y 2020, se aprecia un cambio por completo en las cifras obtenidas, pasando a ser ligeramente superior el número de delitos cometido entre los lunes y los viernes hasta el mediodía respecto a los cometidos los fines de semana, posiblemente con motivo de las restricciones impuestas como consecuencia de la pandemia sanitaria, lo que supuso el cierre de la hostelería y ocio nocturno, así como distintas medidas restrictivas a la deambulación y circulatorias de diversa índole.

Asimismo, en cuanto a los delitos cometidos en el año 2021, se sigue la misma tendencia en la temporalidad de la comisión delictiva, manteniéndose los delitos cometidos tanto a diario como en fin de semana prácticamente a la par, posiblemente por la continuación con las restricciones impuestas tanto por el gobierno central como autonómico. Por último, en referencia al año 2022, primer año post-pandémico, se observa como los delitos cometidos contra la seguridad vial se cometen nuevamente con mayor frecuencia durante los fines de semana, pero sin llegar a los niveles del año 2019, en los que se registró una mayor diferencia. Ello puede ser debido a que durante este último año no existía ningún tipo de restricción volviendo a funcionar con absoluta normalidad sectores como la hostelería y la restauración y alcanzado a su vez la movilidad circulatoria cifras normales.

Fin de semana	2019	2020
alcohol/drogas	27	6
negativa	0	2
no permiso	5	1
temeraria	0	1
Total	32	10

Tabla 1. Número de delitos cometidos en fin de semana (2019 y 2020)

Se observa que el número de delitos cometido en fin de semana fue de 32 en el año 2019, mientras que en el año 2020 tan sólo 10. Durante el periodo de restricciones

circulatorias hubieron menos conductores que cometieron delitos contra la seguridad vial especialmente con motivo del consumo de drogas y/o alcohol, así como por conducir sin permiso de conducción lo que puede ser debido al mayor riesgo de ser sorprendido por la policía ya que con motivo de la prohibición de circular con vehículos salvo aquellas excepciones tasadas, existía una mayor probabilidad de recibir el alto por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con el fin de comprobar si dicho desplazamiento estaba autorizado.

Diario	2019	2020
alcohol/drogas	6	8
negativa	1	0
no permiso	8	5
Total	15	13

Tabla 2. Número de delitos cometidos a diario (2019 y 2020)

En esta última tabla, se puede observar que el número total de delitos cometidos bajo la variable temporal de “a diario” sufre un ligero descenso en su cifra total entre los años 2019 y 2020, por lo que los delincuentes viales durante la pandemia no tuvieron en cuenta cuando cometían dichos delitos puesto que fueron cometidos de igual forma tanto entre semana como los fines de semana, al contrario que ocurría antes de la pandemia, en el año pre-pandémico los delitos contra la seguridad vial se concentraron mayoritariamente los fines de semana.

6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Una vez analizados los datos obtenidos en la investigación, se realiza la discusión de los mismos, poniéndolos en relación con las hipótesis de partida y el marco teórico descrito en la primera parte de este estudio.

De los resultados recabados en la presente investigación, con respecto a las variables relacionadas con la comisión de delitos antes y durante la pandemia epidemiológica, puede afirmarse que, efectivamente, la delincuencia vial en la ciudad de Villena descendió con motivo de la crisis provocada por la COVID-19. En efecto, estos eventos delictivos disminuyeron durante el año 2020 en comparación con el año 2019,

último periodo en el que se recabaron datos con carácter previo al estallido de la crisis sanitaria y a la imposición de distintas medidas restrictivas circulatorias y de confinamiento por parte del Gobierno español. Así pues, durante 2019 se instruyeron un total de 47 atestados por delitos contra la seguridad vial, mientras que dicha cifra descendió hasta 23 en el año siguiente. Se trata de una diferencia muy considerable en los registros, sin lugar a dudas marcada por la situación vivida en el año 2020 en cuanto a las numerosas limitaciones impuestas tanto por el gobierno estatal como por los distintos gobiernos autonómicos y municipales a raíz de la pandemia global provocada por la COVID-19.

Esta circunstancia viene dada por el marcado descenso de conductores en las vías de circulación, puesto que los desplazamientos tan sólo estaban autorizados en contadas ocasiones justificadas, siendo por lo tanto una infracción *per se* el simple hecho de salir a la calle, que se veía todavía más agravada si se añadía la utilización de un vehículo a motor. Además, durante el periodo en el que estuvo en vigor el estado de alarma, los servicios policiales de la Policía Local de Villena se centraron casi en exclusividad en el control del cumplimiento de las medidas restrictivas impuestas, estando dicho cuerpo de seguridad bajo las órdenes del Ministerio del Interior, siendo dicha función realizada casi con exclusividad, debido a las circunstancias existentes.

En efecto, durante estos meses se produjo un descenso de los requerimientos policiales de distinta índole, por lo que los agentes dispusieron de más tiempo para realizar tareas preventivas, dedicándose a dichas funciones de control de los ciudadanos y del cumplimiento de las medidas restrictivas impuestas, así como a la vigilancia del tráfico rodado en las vías públicas, principalmente en cuanto a que los desplazamientos de los conductores y de los ocupantes de los vehículos estuviesen autorizados. Asimismo, la Policía Local de Villena con motivo de la situación de crisis sanitaria, introdujo nuevas medidas organizativas, con nuevas medidas organizativas y una redistribución de los servicios, como se describió con anterioridad, redundando de esta forma en un aumento muy significativo de la eficacia policial durante el año 2020.

Adicionalmente, se ha detectado que, coincidiendo con el fin del último estado de alarma en mayo 2021, y la progresiva apertura durante el verano del ocio nocturno y la hostelería, así como la ampliación de sus horarios de cierre, aforos y eliminación del resto de limitaciones, como el toque de queda nocturno o los cierres perimetrales, los delitos

contra la seguridad vial comenzaron a aumentar progresivamente en la segunda parte del año 2021. A mayor abundamiento, ese año cerró con un total de 42 delitos contra la seguridad vial, lo que supuso prácticamente el regreso a los números obtenidos con carácter pre-pandémico.

Por lo tanto, y en relación con la primera hipótesis planteada en esta investigación, que afirma que la pandemia por COVID-19 causó el descenso en el número de delitos contra la seguridad vial en Villena, se puede concluir que dicha afirmación es cierta, tal y como se puede extraer de los datos recogidos y analizados, existiendo una relación directa entre la irrupción y posterior evolución de la crisis de la COVID-19 y la disminución de los índices de delincuencia vial registrados durante el año 2020 y gran parte del año 2021.

En este sentido, se ha comprobado como en el mes de abril de 2020, tras la declaración por el Gobierno español del primer estado de alarma y el confinamiento domiciliario de la población, los índices de delitos contra la seguridad vial se han desplomado, no volviendo a remontar dicha criminalidad hasta el verano del año 2021, coincidiendo con el fin del último estado de la alarma y la instauración de la conocida como “nueva normalidad” que supuso el progresivo fin de las múltiples medidas restrictivas circulatorias. La información obtenida se encuentra en consonancia con los datos publicados por la Fiscalía General del Estado a nivel nacional, vistos con anterioridad en el presente trabajo, donde también se recogió un importante descenso en las diligencias instruidas por delitos contra la seguridad vial durante los estados de alarma sucesivamente aprobados a partir del 15 de marzo de 2020, con respecto a los atestado confeccionados por tal motivo en el año 2019.

Desde un punto de vista criminológico, y según las investigaciones realizadas al respecto por autores como Miró Llinares (2021) o Felson (2020) en relación a la oportunidad delictiva durante la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, éstos diagnosticaron un desplazamiento de la oportunidad delictiva con motivo de la COVID-19, reduciéndose la delincuencia en las calles y trasladándose a otros espacios como el mundo virtual o los domicilios, debido a la reducción de las oportunidades delictivas en las vías públicas, circunstancias semejantes a las ocurridas con la criminalidad en Villena, la ciudad objeto de nuestra investigación.

Es por todo esto por lo que se puede concluir que, un delincuente no cometerá un delito cuando no exista un objetivo idóneo, o, cuando aun habiéndolo, esté protegido y ello suponga un alto riesgo para él. Por lo tanto, tal y como recoge el enfoque de las teorías cotidianas de Cohen y Felson (1979), si no se dan en el espacio y en el tiempo los tres elementos interrelacionados entre sí como son: un delincuente motivado, una víctima u objeto propicio y la ausencia de guardián capaz, el delito no se producirá. Así pues, la restricción del derecho a la libre circulación ha supuesto una reducción de los “delincuentes motivados” y el cierre del ocio nocturno o las restricciones en la hostelería la ausencia de “objetos apropiados”, traduciéndose en un descenso sin precedentes de los delitos contra la seguridad vial durante dicha franja temporal.

Por otro lado, y en referencia a la segunda hipótesis expuesta en la presente investigación, en la misma se afirma que los delitos contra la seguridad vial en Villena se siguen cometiendo en las mismas franjas temporales, a pesar de las restricciones impuestas debido a la pandemia de la COVID-19.

En cuanto a la distribución temporal de los delitos estudiados, parece relevante indicar que, durante la época pandémica, en la que fueron de aplicación numerosas restricciones vistas con anterioridad, esto es, los años 2020 y 2021, los delitos se cometieron sin seguir un patrón temporal, situándose casi a la par las cifras de ambas variables analizadas, siendo éstas los delitos cometidos entre semana (desde el lunes a las 00:00 horas hasta el viernes a las 13:59 horas) y los fines de semana (desde el viernes a las 14:00 horas hasta el domingo a las 23:59 horas).

En cambio, durante los años 2019 y 2022, éste último siendo el primer año que transcurrió íntegramente sin ningún tipo de restricción tras la pandemia, el análisis de los patrones temporales de los delitos contra la seguridad vial muestra un claro aumento de los casos durante los fines de semana respecto a los años de la pandemia. Del mismo modo, durante estos dos años los delitos se cometieron en mayor número durante los fines de semana que entre semana. Como bien es sabido, los eventos delictivos tienden a concentrarse en el tiempo (Ratcliffe, 2002), y precisamente uno de los principales postulados de la teoría de las actividades cotidianas es el hecho de que el delito requiere de la coincidencia en el espacio y en el tiempo de un delincuente motivado y un objetivo, sin la presencia de un guardián capaz. Así pues, las horas de ocio nocturno, que suelen

estar concentradas durante los fines de semana, no son sólo propicias para realizar actividades lúdicas, sino también para que se produzcan oportunidades de llevar a cabo conductas delictivas, como son los distintos delitos contra la seguridad vial, sobre todo la conducción de vehículos a motor bajo la influencia de alcohol y/o drogas y la conducción sin el permiso de conducir correspondiente.

Es posible que el número de atestados instruidos durante los fines de semana fuera de los años pandémicos se vea influenciado por distintos factores, tales como el aumento del número de vehículos transitando por las calles, mucho mayor que entre semana, el aumento de la venta de bebidas alcohólicas, puesto que los horarios de apertura se habían extendido tanto para la hostelería como para el ocio nocturno, o el mayor el número de establecimientos abiertos al público en los que se dispensa alcohol.

Además, todo parece indicar que, o bien se realizan más controles policiales durante los fines de semana, o existe una mayor presencia policial en las zonas de ocio de la ciudad o en sus alrededores, lo que propicia que sean observadas un mayor número de conductas antirreglamentarias o sospechosas, propiciando a su vez un mayor número de intervenciones policiales, con conductores a los que se acabe comprobando su documentación o realizándoles las pruebas de detección de alcohol y/o drogas legalmente establecidas. Así pues, todos estos condicionantes enumerados suponen un aumento de las oportunidades para cometer este tipo de delitos, en especial el incremento del número de atestados instruidos por alcoholemias penales.

En conclusión, cabe rechazar la hipótesis de que los delitos contra la seguridad vial se hayan seguido cometiendo en las mismas franjas temporales durante la pandemia por la COVID-19, a pesar de las restricciones impuestas, puesto que durante dicha etapa la delincuencia vial, en relación con su distribución semanal, siguió un patrón distinto al que se venía observando durante el año 2019, así como al observado con posterioridad a esta crisis, a partir del verano del 2021. Durante estas franjas temporales, fuera del ámbito de influencia de la COVID-19, los delitos se concentraron durante los fines de semana, mientras que, durante la pandemia, no se observa ningún periodo concreto de temporalidad criminal, repartiéndose los delitos a lo largo de toda la semana. Por lo tanto, durante los periodos sin afección de ningún tipo de restricción circulatoria, los delitos contra la seguridad vial es más probable que se cometiesen durante los fines de semana que entre semana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Akers, R.L. (2000). *Criminological Theories: Introduction, Evaluation, and Application*. Third edition. Los Ángeles: Roxbury Publishing Co.
- Bautista Ortuño, R., y Miró Llinares, F. (2015). *Delincuencia Vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante*. UNED. Revista de Derecho Penal y Criminología. 3ª Época, nº11.
- Bejarano, F. J. (2021). *Manual de consulta policial SupraOpol 20021. Policías Locales de España*.
- Bernabeu, F. J. (2013). *El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*. Tesis doctoral (no publicada). Universidad Miguel Hernández de Elche.
- Buil-Gil, D. (2016). *¿Qué es la Criminología? Una aproximación a su ontología, función y desarrollo*. Derecho y Cambio Social, ISSN-e 2224-4131, Año 13, N°44.
- Carreras Espallardo, J.A. (2013). *Perito judicial en la reconstrucción de accidentes de tráfico*. (3ª edición). Instituto de Formación Permanente.
- Constitución Española. Boletín Oficial del Estado N°311, de 29 de diciembre de 1978. Referencia: BOE-A-31229.
- Europol (2020). *Pandemic profiteering how criminals exploit the COVID-19 crisis*. https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/pandemic_profiteering-how_criminals_exploit_the_covid-19_crisis.pdf
- Felson, M., Jiang, S., y Xu, Y. (2020). *Routine activity effects of the Covid-19 pandemic on burglary in Detroit, March, 2020*. Crime Science. doi:10.1186/s40163-020-00120-x.

- FIADYS (2020). *Impacto del COVID-19 en distintas formas delictivas*.
<https://www.fiadys.org/publicaciones/impacto-del-covid-19-en-distintas-formas-delictivas/>
- García-Pablos, A. (2008). *Tratado de Criminología* (4ª Edición). Valencia: Tirant lo Blanch.
- González González, J. M. (2016). *Criminología Vial*.
<https://crimipedia.umh.es/topics/criminologia-vial/>
- González González, J. M., y Carreras Espallardo J. A. (2016). *Criminología Vial. Un nuevo enfoque multidisciplinar de la seguridad vial*. CreateSpace Independent Publishing Platform; N.º 1 edición.
- Kaiser, G. (1988). *Introducción a la Criminología*. Madrid: Dykinson.
- Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Boletín Oficial del Estado N°63, de 14 de marzo de 1986. Referencia: BOE-A-1986-6859.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Boletín Oficial del Estado N°281, de 24 de noviembre de 1995. Referencia: BOE-A-1995-25444.
- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. Boletín Oficial del Estado N°288, de 1 de diciembre de 2007, páginas 49505 a 49509. Referencia: BOE-A-2007-20636.
- Medina Sarmiento, J. E. (2013). *Prevención de la conducción influenciada por medio de los mapas del crimen. Un análisis desde la aplicación de las teorías criminológicas ambientales a la seguridad vial en Elche*. Tesis doctoral. Universidad Miguel Hernández de Elche.
- Middendorff, W. (1978). *Problemas generales de la seguridad del tráfico*. Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales, n°2, págs. 277-298.

- Middendorff, W. (1981). *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico*. Estudios de Psicología Criminal - Vol. XII. Editorial Espasa Calpe, Madrid.
- Mingorance Sánchez, J. A. (2019). *El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social. La conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas*. Tesis doctoral no publicada. Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Miró Llinares, F. (2009). *El “moderno” Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso*. InDret. Revista para el Análisis del Derecho, (3), 1-55. Pág. 5.
- Miró Llinares, F. (2021). *Crimen, cibercrimen y COVID-19: desplazamiento (acelerado) de oportunidades y adaptación situacional de ciberdelitos*». IDP. Revista de Internet, Derecho y Política, núm. 32 (marzo). UOC <http://dx.doi.org/10.7238/idp.v0i32.373815>
- Muñoz Conde, F. (2009). *Derecho Penal. Parte especial*. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- Payne, J., Morgan, A., y Piquero, A. (2020). *COVID-19 and social distancing measures in Queensland, Australia, are associated with short-term decreases in recorded violent crime*. Journal of Experimental Criminology.
- Pérez Porto, J., y Merino, M. (2008). *Seguridad vial - Qué es, definición y concepto*. Definicion.de. <https://definicion.de/seguridad-vial/>
- Ratcliffe, J. H. (2002). *Aoristic Signatures and the Spatio-Temporal Analysis of High Volume Crime Patterns*. Vol.18, N° 1, págs. 23-41.
- Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Boletín Oficial del Estado N°67, de 14 de marzo de 2020, páginas 25390 a 25400. Referencia: BOE-A-2020-3692.

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. Boletín Oficial del Estado N°261, de 31 de octubre de 2015. Referencia: BOE-A-2015-11722.

Sanahuja, J. (2020). *COVID-19: riesgo, pandemia y crisis de gobernanza global*. Anuario CEIPAZ 2019-2020, págs. 27-54.

Stickle, B. & Felson, M. (2020). *Crime rates in a pandemic: the largest criminological experiment in History*. American Journal of Criminal Justice, vol. 45, núm. 4, págs. 525-536. <https://doi.org/10.1007/s12103-020-09546-0>

Tamarit Sumalla J. M., y Luque Reina, M. E. (2007). *Automóviles, delitos y penas. Estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor*. Ed. Tirant Lo Blanch, págs. 35 y 36.



LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Número de delitos cometidos en fin de semana (2019 y 2021)	35
Tabla 2. Número de delitos cometidos a diario (2019 y 2021)	36

LISTADO DE FIGURAS

Figura 1. Adultos condenados anualmente por delitos contra la seguridad vial en España. Fuente: elaboración propia según datos del INE.....	18
Figura 2. Situación geográfica de Villena. Fuente: Turismo Villena.....	21
Figura 3. Número de habitantes de Villena. Fuente: elaboración propia según datos del INE.....	21
Figura 4. Delitos contra la seguridad vial cometidos anualmente en Villena.....	27
Figura 5. Intervenciones policiales anuales que han derivado en delitos contra la seguridad vial.....	28
Figura 6. Tipologías penales de los delitos contra la seguridad vial diarios según año.....	29
Figura 7. Tipologías penales de los delitos contra la seguridad vial cometidos en fin de semana según año.....	30
Figura 8. Delitos contra la seguridad vial cometidos en Villena durante 2019 y 2020...	31
Figura 9. Delitos contra la seguridad vial cometidos en Villena en el año 2021.....	33
Figura 10. Delitos contra la seguridad vial por mes durante los años 2019 y 2022.....	34
Figura 11. Delitos contra la seguridad vial cometidos a diario o en fin de semana por año.....	34