

D. José Antonio Pérez Juan, Director del Departamento de Ciencia Jurídica de la Universidad Miguel Hernández de Elche, conforme a la normativa de Doctorado de la citada Universidad, presto la conformidad y autorización necesarias para que el trabajo de investigación presentado por Francisco José Bernabeu Ayela bajo el título "El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica", pueda ser defendido como tesis doctoral con el fin de optar al grado de Doctor.

Atentamente,

Fdo.: Prof. Dr. José Antonio Pérez Juan



D. Fernando Miró Llinares, Doctor en Derecho y Profesor Titular de Derecho penal de la Universidad Miguel Hernández de Elche,

CERTIFICO

Que el trabajo de investigación "El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica", se encuentra en disposición de ser defendido, autorizando, por ello, su presentación en la Comisión de Doctorado, con el fin de optar al grado de Doctor.

Atentamente,

Fdo.: Prof. Dr. Fernando Miró Llinares





## **UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ DE ELCHE**

### **CRÍMINA**

*Centro para el estudio y prevención de la delincuencia*



**TESIS DOCTORAL:**

## **EL DELINCUENTE VIAL**

Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica

Director: Dr. Fernando Miró Llinares

Autor: Francisco José Bernabeu Ayela

2013



A mi mujer, Pepa, que no sólo ha sido sufridora consorte de esta tesis, sino además –ya muchos años- cómplice en mi aventura criminológica.

Y a mis hijas, Pilar y Mercedes, que han sido cooperadoras necesarias.







## **AGRADECIMIENTOS**

A mis compañeros de la Policía Local de Elche (especialmente de la Unidad de Investigación de Accidentes) y del Cuerpo Nacional de Policía, por su disposición para que los datos utilizados hayan sido los más adecuados y completos.

A mis compañeros del Centro Crímina de la universidad Miguel Hernández de Elche, Natalia García, Elena Beatriz Fernández, Zoraida Esteve, Mar Ruiz, Rebeca Bautista, Araceli Pascual y José Eugenio Medina, en todo momento dispuestos a ayudar, directa o indirectamente. Y, sobre todo, a este último, siempre atento a mejorar el fondo, y también la forma, de las cosas.

Y, especialmente a mi director de tesis, el profesor Fernando Miró. Además de guiarme en el camino, sin su aliento probablemente no hubiera empezado esta tesis, y sin su impulso final, seguro que no la hubiera acabado.



*"Valdría la pena escribir una monografía sobre el automóvil como causa del delito (Viena, 1935)".*

Franz Exner (1881-1947). Jurista y criminólogo.





# Tabla de contenido

<b>PARTE I. ....</b>	<b>19</b>
<b>CRIMINOLOGÍA DE LA DELINCUENCIA VIAL.....</b>	<b>19</b>
<b>1. Consideraciones iniciales.....</b>	<b>21</b>
<b>Capítulo 1. ....</b>	<b>27</b>
<b>Introducción a la investigación.....</b>	<b>27</b>
1.1. Objetivos e hipótesis de las que se parte.....	27
1.2. Metodología.....	30
1.3. Delimitación de conceptos.....	40
1.4. Problemática y condicionantes del estudio .....	43
<b>Capítulo 2. ....</b>	<b>49</b>
<b>La Criminología del tráfico: generalidades.....</b>	<b>49</b>
1. El crimen vial .....	49
2. Características .....	57
2.1. De los delitos .....	57
2.2. De los delincuentes .....	65
3. Tipologías .....	69
3.1. De los delitos .....	69
3.2. De los delincuentes .....	89
4. Teorías criminológicas aplicadas.....	101
4.1. Teorías de la agresión.....	103
4.2. Teorías del aprendizaje social.....	107
4.3. Teorías de la disuasión .....	110

4.4. Teorías del desarrollo .....	112
4.5. Teoría del autocontrol .....	115
4.6. Teoría de la búsqueda de sensaciones .....	116
4.7. Teorías subculturales.....	118
4.8. Teorías ambientalistas.....	119
4.9. Teorías del control social.....	120
4.10. Teoría de las actividades cotidianas .....	123
4.11. Modelo del triple riesgo delictivo.....	125
<b>PARTE II. ....</b>	<b>129</b>
CRIMINOLOGÍA DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL. EXPLICACIÓN DE LAS TEORÍAS DESDE LA INVESTIGACIÓN. ....	<b>129</b>
<b>Capítulo 3. ....</b>	<b>131</b>
<b>Relación entre delitos de tráfico y delincuencia clásica .....</b>	<b>131</b>
1.1. Aspectos generales .....	134
1.2. Antecedentes de investigaciones criminológicas.....	137
1.3. Resultados del trabajo de investigación.....	152
<b>Capítulo 4. ....</b>	<b>159</b>
<b>Aspectos criminológicos del delito de alcoholemia .....</b>	<b>159</b>
1. Preámbulo: El concepto jurídico del delito de alcoholemia en el CP.....	159
2. Concepto criminológico .....	165
3. Características .....	168
4. Antecedentes de investigaciones criminológicas.....	173
5. Resultados del trabajo de investigación.....	185
5.1. Edad y sexo .....	185
5.2. Aspectos temporales .....	189

5.3. Antecedentes policiales.....	201
5.4. Tasas de alcoholemia .....	202
5.5. Extranjeros .....	208
6. Teoría criminológica aplicada.....	235
6.1. Marco teórico .....	235
6.2. Aplicación de la teoría del autocontrol .....	243
<b>Capítulo 5. ....</b>	<b>267</b>
<b>Aspectos criminológicos del delito de conducción sin permiso .....</b>	<b>267</b>
1. Preámbulo: El concepto jurídico del delito de conducción sin permiso.....	267
2. Concepto criminológico .....	272
3. Características .....	275
3.1. Tipología .....	277
3.2. Edad y sexo .....	282
3.3. Motivaciones .....	294
3.4. Antecedentes policiales.....	297
4. Antecedentes de investigaciones criminológicas.....	305
5. Resultados del trabajo de investigación.....	307
5.1. Tipología .....	307
5.2. Edad y sexo .....	310
5.3. Antecedentes policiales.....	318
6. Teoría criminológica aplicada.....	329
6.1. Aplicación de las teorías de la oportunidad. ....	329
6.1.1. El delincuente potencial.....	330
6.2.2. Posibles objetivos o víctimas.....	344
6.2.3. La ausencia de protectores. ....	349

6.2.4. Los elementos situacionales y de oportunidad.....	357
<b>Capítulo 6. ....</b>	<b>369</b>
<b>Análisis comparativo entre los delitos de alcoholemia y conducción sin</b>	
<b>permiso .....</b>	<b>369</b>
1. Distribución tipológica. ....	370
2. Comparativa en función del origen.....	377
3. Comparativa en función de los antecedentes por delitos “clásicos” .....	383
<b>Capítulo 7. ....</b>	<b>389</b>
<b>Breve aproximación criminológica a otros delitos de tráfico .....</b>	<b>389</b>
1. Imprudencias.....	392
2. Las explicaciones criminológicas .....	397
<b>Capítulo 8. ....</b>	<b>407</b>
<b>Discusión y conclusiones.....</b>	<b>407</b>
1. Discusión .....	407
1.1.- Sobre las características generales de los delitos y los delincuentes contra la	
seguridad vial. ....	407
1.2. Sobre la delincuencia por conducción bajo los efectos del alcohol. ....	410
1.2.1. Características criminológicas generales. ....	410
1.2.2. Sobre la relación entre delitos de alcoholemia y delincuencia “clásica”. .....	415
1.2.3. Sobre la aplicación de la teoría criminológica a la delincuencia por alcoholemia.....	416
1.3. Sobre la delincuencia por conducción sin permiso que habilite para ello. ....	418
1.3.1. Características criminológicas generales. ....	419
1.3.2. Sobre la relación entre delitos de conducir sin permiso y delincuencia “clásica”. ....	420



1.2.3. Sobre la aplicación de la teoría criminológica a la delincuencia por conducir sin permiso.....	421
1.4. Sobre la interrelación entre los delitos de alcoholemia y de conducción sin permiso.....	427
2. CONCLUSIONES .....	428
<b>Bibliografía .....</b>	<b>441</b>





**PARTE I.**

CRIMINOLOGÍA DE LA DELINCUENCIA VIAL





## 1. Consideraciones iniciales

No conlleva descubrir nada nuevo señalar que la aparición del automóvil supuso en su momento una revolución social equiparable a la que actualmente ha propiciado, por ejemplo, la irrupción de las Tecnologías de la Información y la Comunicación. Cuando se generalizó el uso de los medios de locomoción individualizados el ser humano fue capaz, no sólo de trasladarse con un esfuerzo mucho menor al que se requería anteriormente, sino de ampliar su capacidad de relación personal, familiar y social de una forma exponencial. Sin olvidar que, añadido a esto, las consecuencias más evidentes han sido las de propiciar un desarrollo social y económico hasta entonces impensable, facilitado sin lugar a dudas por la enorme y nueva capacidad y flexibilidad de movimientos. No obstante, además de todos estos avances, era inevitable que también surgieran inconvenientes para la sociedad difíciles de prever antes de que se produjera el desarrollo tecnológico de que se tratase. Entre otros, la multiplicación de automóviles usados por millones de ciudadanos en todo el mundo ha supuesto la intensificación de la contaminación, el consumo incontrolable de espacio público urbano (y sus correspondientes problemas de ordenación del mismo) y la aparición de nuevas problemáticas en relación con el desarrollo urbano y social. Y, cómo no, también ha supuesto la aparición de la accidentalidad viaria, con su inevitable secuela de muertos y heridos en la carretera.

Otra consecuencia, acerca de la cual se ha reflexionado relativamente poco, ha sido la de las variaciones que hayan podido surgir en la criminalidad en relación con la aparición del tráfico de vehículos a motor. Como ha pasado también respecto de otros adelantos técnicos, puede observarse que los delincuentes no tardan en adaptar sus conductas delictivas a los nuevos condicionantes originados por la progresión tecnológica. Así, delitos “de siempre” adoptan nuevas formas mediatizados por el aprovechamiento de esos medios por parte de los delincuentes más avanzados en su capacidad de progresión delictiva. De hecho una de las teorías criminológicas de más éxito en los últimos años, y que ha dado lugar a desarrollos variados en muchos ámbitos, la de las actividades cotidianas de Felson, parte de la incidencia que, entre otros factores, tuvo la irrupción del automóvil en el incremento de determinadas formas de delincuencia violenta. Cohen y Felson en su estudio de 1979<sup>1</sup> comprobaron cómo el crimen había aumentado en EEUU debido a la aparición del automóvil y a la consiguiente facilidad para el desplazamiento del criminal en busca de su objetivo. Y, lo que es más importante, a partir de ahí desarrollaron una importante teoría criminológica sobre la necesidad para la existencia de delito de un agresor motivado y un objetivo adecuado en ausencia de un guardián capaz.

Sin embargo, en el caso de la seguridad vial hay otra característica que no suele presentarse en otros ámbitos de desarrollo de una tecnología y de incidencia de ésta en la sociedad: podría decirse que surgen también 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. Además, lo

---

<sup>1</sup> Cohen and Felson, *Social Change and Crime Rate Trends: a Routine Activity Approach*, *American Sociological Review*, 44 (4), 1979, pág. 588 y ss.

relevante a los efectos de esta investigación, es que desde el punto de vista criminológico, tanto en el aspecto cuantitativo como cualitativo, la delincuencia vial va a aparecer con unas características propias claramente diferenciadoras respecto otras modalidades de criminalidad.

De eso era ya consciente Rodríguez Manzanera cuando afirmaba que 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<sup>2</sup>. Lo que parece evidente es que, aparte de la mayor o menor importancia que quiera concedérseles como figura delictiva, y de su mayor o menor autonomía como manifestación criminal, no se les ha prestado la atención que merecen, ni como fenómeno social ni como objeto de estudio criminológico. Si han merecido análisis los tipos penales que, desde pronto, comenzaron a incluirse en los diversos códigos penales para responder a este tipo de delincuencia. Especialmente debido a que tales preceptos tenían la particular condición de incluir tipos de peligro que cambiaban, respecto a los tipos generalmente existentes hasta el momento, en el sentido de no exigir una lesión a un bien jurídico individual sino la mera valoración de la puesta en riesgo de los mismos. En cambio, y con honrosas excepciones, se ha venido repitiendo tanto en el tiempo como en todo lugar, la usual ausencia de estudios puramente criminológicos de este tipo de delincuencia, no sólo por medio de monografías que lo trataran sino, incluso, de análisis de las especificidades de cada una de las teorías criminológicas existentes a esta particular criminalidad.

Middendorff menciona, por ejemplo, que el ya citado Exner afirma en relación con la "enorme difusión" del automóvil en los Estados Unidos del año 1935 que "valdría la pena escribir una monografía sobre el automóvil como

---

<sup>2</sup> RODRÍGUEZ MANZANERA, L. *Criminología*. Mexico: Porrúa, 1999, Pág. 506

causa del delito en Norteamérica”<sup>3</sup>. Lo que, desde luego en España, todavía parece no haber sucedido, al menos con un mínimo rigor científico y desde una perspectiva criminológica.

Ya en 1981 se consideraba, por quienes habían reparado en la importancia de la delincuencia de tráfico, que la investigación criminológica no había tenido en cuenta la descollante importancia de los delitos de tráfico y había abandonado casi completamente en manos de otras disciplinas el sacar las urgentes y necesarias consecuencias, partiendo de estudios teóricos y de la recogida de experiencias prácticas<sup>4</sup>. Afirma Kaiser que, aunque se concebía cada vez más la delincuencia de tráfico como un grupo independiente de delitos a causa de sus específicos modos de comisión, no parecía haber adquirido una independencia comparable a la que tienen -por ejemplo- los delitos contra la propiedad o los delitos sexuales. Y ello, a pesar de haberse luchado más de ochenta años en torno a su concepto e importancia<sup>5</sup>. Efectivamente, no parece que se haya avanzado mucho desde que Lange – citado por Kaiser- recordara que *“poco puede decirse del problema de que hasta qué punto en general las normas de tráfico descansan sobre bases criminológicas lo bastante seguras”*, en especial porque *“falta de modo considerable la coordinación y documentación del material empírico dentro de marcos de referencia criminológicos”*<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> MIDDENDORFF, W. Estudios sobre la delincuencia en el tráfico - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XII. Madrid: Espasa-Calpe, 1981, Pág. 32

<sup>4</sup> Ibidem. pág. 11

<sup>5</sup> En la actualidad, más de cien. KAISER, G. *Introducción a la Criminología*. Madrid: Dykinson, 1988, Pág. 387

<sup>6</sup> KAISER, G. Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX. Madrid: Espasa-Calpe, 1979, Pág. 389, 39



Generalmente, los estudios de la parte especial de la Criminología se han centrado –sobre todo en España- en cuestiones como la delincuencia juvenil, violencia de género o la intrafamiliar, la delincuencia violenta o la relación entre droga y delito, minusvalorando otro tipo de actividades delictivas. Este es el caso, también, de la delincuencia vial, que probablemente causa menor sensación de inseguridad y que, no obstante, puede ser igualmente peligrosa y -desde luego- está mucho más extendida que otros tipos de delito.<sup>7</sup> Es por ello por lo que aún surgen inevitablemente nuevos interrogantes en relación con este fenómeno delincuencial, Por ejemplo, ¿puede tener este tipo de criminalidad alguna relación con la delincuencia común?, ¿podemos considerar a los delincuentes de tráfico, verdaderos delincuentes? ¿Se pueden distinguir tipologías diferentes de delincuentes de tráfico en un mismo tipo de delito contra la seguridad vial?

Éstas y otras cuestiones de similar índole, han sido planteadas por diferentes autores como Middendorff en 1972, Kaiser en 1979, y más recientemente por Broughton en 2006, por medio de análisis de literatura y de estudios empíricos en los que llegaban a conclusiones llamativas y, en lo esencial, unánimes. No existía hasta el momento, sin embargo, un análisis de estas características en nuestro país que pudiera constatar la validez de algunas de las principales hipótesis planteadas por estos autores. Quizás por la juventud de la criminología como ciencia para el estudio de la delincuencia, o por la popularidad ya comentada de otras formas de delincuencia, faltaba una investigación sobre las características esenciales del delincuente vial, realizado de forma empírica y por medio de la metodología científica necesaria para su

---

<sup>7</sup> En este mismo sentido, puede verse MIDDENDORFF, W. *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico ...* Op. cit. pág. 13

comparación con otros estudios descriptivos realizados en otro tiempo o en otro lugar.

Y a ello es a lo que se encamina, con toda la modestia que debe corresponder a una investigación realizada sobre una temática virgen como es esta, la tesis presente. A, valga la expresión, poner, por fin, cara al delincuente vial, por medio de un estudio que aplique los desarrollos teóricos de la criminología para tratar de comprender cómo se comporta éste, por qué, y, muy especialmente, a hacer esto en relación con la delincuencia en general. Se trata, por tanto, de revisar la veracidad de la hipótesis socialmente aceptada de que un delincuente vial no es un "auténtico delincuente", y de hacerlo a partir del saber criminológico, que es el que más debiera servir, a su vez, para informar al saber jurídico. Al fin y al cabo las últimas décadas lo han sido también de reforma de los delitos contra la seguridad vial en nuestro país, habiendo comenzado a escucharse expresiones referidas al que cometía este tipo de infracciones como la de "terrorista vial" o similares, tratando de estigmatizar a determinados delincuentes viales y utilizando esto como argumento para justificar el incremento de las penas o la penalización de conductas que únicamente quedaban reservadas anteriormente para su sanción por vía administrativa.

Es el momento, pues, si bien con las limitaciones que derivan de la dificultad de conseguir muestra, que es común a la gran mayoría de las investigaciones criminológicas, de plantearnos las características de ese gran desconocido, aunque sobre él se afirmen muchas cosas, que es el delincuente vial.

A continuación explicaré los objetivos del estudio y el planteamiento inicial del mismo.

# Capítulo 1.

## Introducción a la investigación

### 1.1. Objetivos e hipótesis de las que se parte

Quizás podría decirse que el primero de los objetivos de este estudio es situar, al fin, la óptica criminológica en la delincuencia vial, especialmente en aras de identificar los diversos perfiles de los implicados en esta particular forma de criminalidad. Como se ha anticipado existen otras investigaciones anteriores que se han realizado al respecto. Pero o bien son muy antiguas o bien se habían realizado en otro ámbito geográfico, siendo necesario revisar las conclusiones principales de las mismas por medio de un estudio localizado geográficamente en nuestro país y realizado en este momento.

Se pretende, por otra parte, mostrar que determinadas teorías criminológicas pueden ser válidas para explicar la conducta delictiva en el tráfico, como paso previo al posible establecimiento de iniciativas y estrategias para su prevención, y encontrar -con los datos a los que se ha podido acceder- algunas de las que pueden ser de mejor aplicación en este sector de la criminalidad. Lo que se busca, en última instancia, es desarrollar las diferentes especificidades de la delincuencia vial a partir de las principales teorías criminológicas y, por tanto, comprobar en qué medida algunas de ellas pueden explicar determinados caracteres de tal forma criminal.

Otro objetivo esencial de la presente investigación se relaciona con la necesidad de relacionar la delincuencia vial con otras formas de delincuencia. Junto a las investigaciones anteriormente citadas en las que se analiza el perfil criminológico del delincuente vial, otras investigaciones relativamente recientes<sup>8</sup> así como la de Broughton<sup>9</sup> muestran una relación consistente entre diferentes variables de la delincuencia común y la delincuencia vial. A partir de las mismas un objetivo esencial de nuestra investigación debe ser el de analizar en qué medida existe relación entre la comisión de delitos contra la seguridad vial, en general, o algunos de ellos en particular, y la comisión de otro tipo de delitos. La criminología se ha ocupado profundamente de analizar la reincidencia, no únicamente en cuanto a una misma categoría delictiva, sino incluso de estudiar la relación entre la comisión de alguna modalidad delictiva y la perpetración de otro tipo de crímenes. En materia de seguridad vial, y en cuanto al análisis de si el que comete este tipo de delitos también comete o no otros en comparación con otro tipo de delincuentes, las investigaciones son mucho menos numerosas y, en España, inexistentes. Por ello la presente investigación abordará en su estudio empírico esta importante cuestión para tratar de identificar qué elementos y factores resultan más relevantes en este ámbito.

Todos estos objetivos van dirigidos, por otra parte, hacia uno último que resulta esencial y crucial: comprender las características reales de los principales tipos de delincuentes viales en aras de poder realizar una política de prevención criminológica racional y adecuada. En este sentido no resulta lógico que se

---

<sup>8</sup> JUNGER, M., TERLOUW, G. J., & VAN DER HEIJDEN, G. M. (1995). Crime and Accident Involvement in Young Road Users. *Behavioural Research in Road Safety*, 35–54.

<sup>9</sup> BROUGHTON, J. (2007). The correlation between motoring and other types of offence. *Accident; analysis and prevention*, 39(2), 274–83.

hayan realizado numerosas reformas penales que han llevado, incluso, al incremento significativo de las personas en prisión por estos delitos<sup>10</sup>.

Siendo estas las principales finalidades de la presente investigación, podríamos decir, a efectos didácticos, que la misma parte de varias hipótesis iniciales que van a tratar de ser comprobadas por medio de la metodología adecuada. Antes de realizar el análisis de la literatura del cuál se extraen tales planteamientos, voy a describir brevemente cuáles son las mismas:

1. Las características de la delincuencia contra la seguridad vial siguen siendo, en esencia, estables en el tiempo, si bien las formas más externas han podido ir adaptándose a las nuevas particularidades de una sociedad cambiante.

2. Existen perfiles criminales característicos de los delincuentes de tráfico, diferenciables además entre ellos en función del delito contra la seguridad vial de que se trate. No existe, en todo caso, un perfil totalmente homogéneo para todos los delitos y, en algunos casos, tampoco dentro de una misma clase de delito.

3. Existen factores y elementos de la delincuencia "clásica" que aparecen como posiblemente relacionados con la delincuencia contra la seguridad vial, y en los que será necesario profundizar para conocer -en

---

<sup>10</sup> 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. 3

el futuro- la realidad de esa interrelación, sus características y el verdadero alcance de su influencia. Esto se da, en particular, en algunos perfiles de los delincuentes viales.

4. Las teorías criminológicas pueden ser aplicables para la explicación –y posterior tratamiento- de los delitos de tráfico, en función del delito de que se trate, de los elementos y factores que intervengan, y de las circunstancias individuales, sociales y ambientales que concurran en cada caso.

## **1.2. Metodología**

Para determinar las posibles características de la relación entre delincuencia común y la delincuencia vial y lograr el resto de objetivos que se han establecido, era absolutamente necesario realizar un estudio empírico en el que, a partir de todos los delincuentes viales de una determinada zona geográfica y en un mismo periodo de tiempo, se pudiese, cuanto menos, realizar una descripción adecuada de los perfiles de los delincuentes viales así como un análisis que relacionara tal perpetración delictiva con otros datos de relevancia como el que el sujeto que lo cometiera tuviera o no antecedentes penales. Todo ello a partir de la revisión, que será realizada en los posteriores capítulos, de la literatura existente sobre los perfiles criminológicos de los delincuentes viales.

Conforme a las posibilidades de que se partía, se ha optado por realizar un análisis de las bases de datos policiales del Cuerpo de la Policía Local de Elche y del Cuerpo Nacional de Policía. Concretamente, se ha utilizado un

conjunto de datos sobre delitos de tráfico, cometidos en el término municipal de Elche y enviados por la Policía Local a la autoridad judicial entre el 1 de diciembre de 2007 y el 31 de agosto de 2008.

Se ha escogido esa fecha de inicio porque fue la de comienzo de aplicación de una importante reforma penal de los delitos contra la seguridad vial.<sup>11</sup> Reforma que volvió a tipificar penalmente el delito de conducción sin permiso, por lo que se consideró que era importante no obviar este último, ya que –según la literatura científica precedente- este “nuevo” tipo delictivo podía influir en la determinación de las características criminológicas de los delitos y delincuentes de tráfico, ya que puede considerarse –al menos “a priori”- como uno de los más relacionados con la conducta delictiva en general. Además, la elección de ese periodo temporal podía permitir una mejor comparativa, no sólo con los últimos datos pormenorizados publicados por el Ministerio del Interior, sino también –en algún caso- con los de la delincuencia contra la seguridad vial detectada por la unidad de tráfico de la Guardia Civil. La elección de este periodo temporal se ha mostrado afortunadamente adecuada, ya que –posteriormente a esa fecha- la comparación con los datos oficiales se habría hecho imposible por la “desaparición” de los mismos en algunas de las fuentes oficiales, como es el caso del Anuario Estadístico del Ministerio del Interior, tal como se comentará más adelante en relación con las limitaciones encontradas.

La muestra resultante tiene un total de 417 expedientes con 410 implicados. En cuanto a estas cifras, hay que reseñar que además de los delitos contra la seguridad vial propiamente dichos, también se incluyen en ella expedientes enviados al juzgado por una intervención policial en accidente de

---

<sup>11</sup> Por 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.

tráfico con un resultado de daños que, por su importancia, hayan podido ser susceptibles de suponer un delito de daños, originados normalmente por una conducta imprudente y -muchas veces- de difícil determinación inicial en el ámbito policial. Dado que -en la mayor parte de estos casos- la cuestión se limita a una cuestión de responsabilidad civil, se han obviado estos datos en el estudio sobre delitos contra la seguridad vial, que se ha realizado sobre los datos específicos de este tipo de delitos. Así, la muestra realmente estudiada contiene un total de 507 delitos y 397 delincuentes contra la seguridad vial. Es decir, 110 individuos (el 27,7% de la muestra) han cometido más de un delito de tráfico sólo en lo que se refiere al periodo estudiado, bien en una misma actuación policial<sup>12</sup>, bien en actuaciones policiales distintas. En cuanto a estas últimas cifras ha de señalarse que, además de haber implicados con más de un delito, también hay intervenciones policiales en las que aparece más de un implicado imputado.<sup>13</sup>

Los expedientes se refieren –sobre todo- a delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, conducción sin permiso, e imprudencias (con resultado de lesiones). El número de expedientes relacionados con otros delitos de tráfico, como es el caso de los de omisión del deber de socorro, las negativas a someterse a las pruebas de detección alcohólica o la creación de obstáculos en la vía pública, aparecían en tan bajo número que dichos tipos delictivos no permitían ni siquiera un estudio somero.

Como consecuencia, la investigación se ha centrado en los dos primeros tipos delictivos mencionados: los de conducción bajo los efectos de bebidas

---

<sup>12</sup> Por ejemplo, porque un implicado haya conducido bajo los efectos del alcohol y, al mismo tiempo, sin el permiso que habilita para ello.

<sup>13</sup> Por ejemplo, cuando -en un mismo incidente- los dos conductores implicados han mostrado un límite de alcoholemia por encima del permitido.



alcohólicas, y los de conducción sin el permiso que habilita para ello.<sup>14</sup> No se ha profundizado en los delitos de omisión del deber de socorro, las negativas a someterse a las pruebas de detección alcohólica o la creación de obstáculos en la vía pública, por los motivos expuestos de su baja incidencia que impide un análisis pormenorizado. Tampoco se ocupa la investigación de los delitos de imprudencia, por las razones –también citadas- de difícil determinación inicial en el ámbito policial, siendo común que no se pueda comprobar –hasta después pasado un considerable lapso de tiempo y además en otro ámbito que no es el policial- si el tratamiento posterior es como delito o como un accidente de tráfico, limitándose entonces –muchas veces- a una cuestión de responsabilidad civil. Además y, según la literatura criminológica, los seleccionados para estudio son los que mayor interés criminológico detentan, y deben ser los que más relación deben tener con la conducta delictiva en general.

Para operativizar e informatizar la recogida de datos, se confeccionaron tablas con las principales variables generales siguientes: tipo de delito contra la seguridad vial, edad, sexo, nacionalidad de origen, datos temporales (fecha y hora), y número y tipo de antecedentes delictivos<sup>15</sup>.

Según el tipo de delito contra la seguridad vial, se tomaron además otro tipo de datos:

---

<sup>14</sup> A lo largo del documento se utilizarán también las expresiones abreviadas de “delitos de alcoholemia” y “delitos de conducción sin permiso” para referirse a ellos.

<sup>15</sup> Los antecedentes delictivos se han dividido entre los siguientes grupos: delitos contra la propiedad, delitos contra las personas, delitos contra la salud, delitos contra la autoridad y otros.

- En las conducciones influenciadas, tasa máxima medida (en el caso del alcohol), tipo de droga (en el caso de sustancias estupefacientes o psicotrópicas), tipo de detección (relacionada con un accidente, detectada en un control, o simple<sup>16</sup>) y motivación aducida para el consumo: estar "de copas", por haber sido inducido a conducir en ese estado, por motivos de trabajo o negocios, al salir de la jornada laboral, por la existencia de problemas personales, por haber estado en una celebración festiva, por haberse producido la circunstancia de forma imprevisible, o por otras circunstancias. Además, se le preguntó al implicado si creía que estaba en condiciones para conducir, y si conocía que conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas es un delito tipificado en el Código Penal.
- En los delitos por conducción sin permiso, se distingue entre las conducciones sin permiso por vulneración de una decisión judicial de su retirada, por conducir después de haber perdido los puntos que le habilitan para poder hacerlo, o sin haberlo obtenido nunca. Además, se incluyen datos sobre los condicionantes que han provocado esa conducción sin permiso: porque le ha dejado alguien el vehículo, porque lo ha utilizado sin consentimiento del dueño, porque considera que debía utilizar un vehículo para trabajo u otras gestiones a pesar de no tener permiso, porque ha sustraído el vehículo, porque no ha podido

---

<sup>16</sup> La Policía Local emplea el término "simple" para las alcoholemias que son detectadas porque el conductor, con su conducta, da indicios de no encontrarse en condiciones de conducir, o-en general- cuando se decide realizarle una prueba de alcoholemia por algún otro motivo (que no sea por accidente o por un control aleatorio) y éste da positivo en la misma.

obtener el permiso a pesar de haberlo intentado, o por otras razones distintas o no especificadas.

- Aunque, por los motivos expuestos, no se ha estudiado el aspecto concreto de las imprudencias, se recogieron inicialmente datos sobre si había habido muertos o heridos, o si sólo se han producido daños materiales. Y se distinguía entre las que se incluyen en la tipificación del artículo 379 del Código Penal (velocidad superior a la permitida reglamentariamente en sesenta kilómetros por hora en vía urbana, o en ochenta kilómetros en vía interurbana), o en las de los artículos 380 y 381 (temeridad manifiesta). Finalmente, se especificaba si la imprudencia estaba relacionada con un accidente o si el implicado presentaba datos o síntomas relacionados con la existencia en él de una tasa de alcoholemia que afectara a su capacidad de conducción.<sup>17</sup>

La hoja de toma de datos fue la que puede verse en la ilustración siguiente:

---

<sup>17</sup> Todo ello, por si los datos podían utilizarse para consideraciones colaterales relacionadas con los tipos delictivos contra la seguridad vial que sí se iban a estudiar.

Ilustración 1 - Hoja de toma de datos del trabajo de investigación

Puede distinguirse entre tres clases de estadísticas policiales de los delitos, en función del momento de su recogida<sup>18</sup>:

- De entrada: Se recogen los datos en el momento en que el delito es denunciado o conocido.
- De salida: Se obtienen cuando la Policía ha finalizado la investigación, se determina que hay indicios suficientes de delito, y se tramita el expediente a la autoridad judicial.

<sup>18</sup> AEBI, M. (2008). Metodología de las comparaciones internacionales de la delincuencia basadas en estadísticas criminales. *Temas de Criminología*. Madrid: Dykinson. Pág. 211

- Intermedias: Se incluyen en la investigación en algún punto entre el trámite de "entrada" y de "salida".

La fiabilidad y validez de esos datos vienen mediatizadas en función de la clase en la que se pueda incluir según la clasificación anterior: las de salida son las más fiables, ya que se manejan cuando se tiene más certeza de su existencia), pero son las menos válidas (algún delito puede quedarse fuera en más casos que en las otras clases, como consecuencia de que los ciudadanos tiendan a denunciar menos determinados delitos por diferentes razones y, sobre todo porque no aporten en su denuncia datos suficientes como para poder valorar adecuadamente la existencia del delito<sup>19</sup>. Sin embargo, esa presunta menor validez de las estadísticas de "salida" no es tan aplicable a los delitos de tráfico, ya que en ellos prácticamente no hay denuncias ciudadanas "directas", y todos los delitos de esta clase "aparecen" –prácticamente en su totalidad- por denuncia de los agentes de la autoridad, o por la previa existencia de un accidente. Además, la carga de la prueba no suele ser tan conflictiva y comprometida como en el caso de delitos de robo o de homicidio, por ejemplo.

Por otra parte, aunque en el *European Sourcebook*<sup>20</sup> aparece España como un país con estadísticas de entrada, ese no parece ser el caso concreto de los delitos de tráfico. Las estadísticas de los delitos de tráfico tienden a ser casi

---

<sup>19</sup> Ibidem, pág. 212

<sup>20</sup> El *European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics* es un cuestionario con estadísticas policiales de 37 países europeos. La tercera edición es la del año 2006 y recoge datos del periodo 2000-2003. La última es del año 2010, pero -en ésta- la práctica totalidad de los datos referidos a España aparecen con guiones en vez de cifras, lo que indica que éstos han "desaparecido" en las estadísticas oficiales. Para una profundización en esta cuestión ver (Aebi & Linde, *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, 2010).

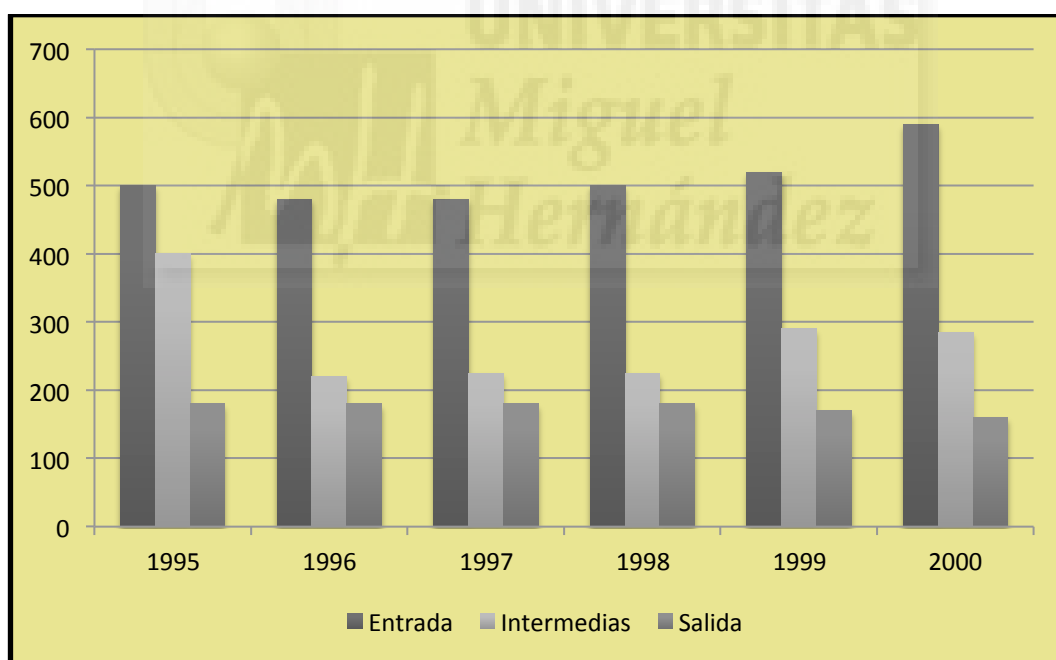
siempre de salida, especialmente por la propia dinámica de su investigación (normalmente a iniciativa directa de los agentes de la autoridad, los cuales determinan en ese mismo momento si se trata de un posible delito o de una infracción administrativa), así como por la de la forma en que llega a su conocimiento (normalmente por observación directa del hecho y casi nunca por denuncia "a posterior" de alguien ajeno al ámbito policial). Coherentemente con lo mencionado, en la investigación los datos obtenidos respecto de los delitos estudiados se pueden incluir entre los de "salida", ya que se han incluido sólo los casos cuyo expediente se ha tramitado judicialmente. Los datos de antecedentes por otros delitos que no son de tráfico, podrían ser considerados también de "salida" ya que son los de carácter policial que figuran ya anotados como enviados a la autoridad judicial.

Que ambas fuentes de acceso sean de salida conlleva que los resultados, con gran fiabilidad, y sólo con un mínimo problema de validez (debido a las mencionadas características de los delitos de tráfico en este sentido), tiendan a presentar un tono bastante "conservador". Es decir, si con esta clase de recogida de datos se puede llegar a la conclusión de que existe una cierta interrelación entre los delitos de tráfico y los que podríamos denominar como "clásicos", y ello se realizado a través de la opción más "conservadora", entonces la hipótesis quedaría más que suficientemente demostrada. Esta cuestión comparativa entre las clases de estadísticas, y el mayor "conservadurismo" de los datos de salida, puede verse gráficamente demostrada en el gráfico siguiente,<sup>21</sup> que patentiza la evolución de la media de infracciones de tráfico por cada 100.000 habitantes, en 25 países europeos y

---

<sup>21</sup> Adaptación aproximada del gráfico publicado en (Aebi, Metodología de las comparaciones internacionales de la delincuencia basadas en estadísticas criminales, 2008, pág. 220), a partir del European Sourcebook 2006.

según su clase de estadísticas. Puede verse que el grupo de países que utilizan datos de "entrada", sistemáticamente presenta tasas de delincuencia más altas que el grupo que utiliza las "intermedias", y éste último presenta –a su vez– tasas también más altas que el grupo que utiliza las de salida. Aunque en el *European Sourcebook* se les llama, con carácter general, "infracciones de tráfico", según la definición del propio cuestionario, se incluyen dentro de ese concepto todas aquellas conductas definidas como criminales por alguna Ley. En el caso del tráfico, principalmente la conducción peligrosa y la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. En el caso de Chipre, Grecia, Malta y Portugal se incluyeron también infracciones administrativas (*less serious traffic offences*)<sup>22</sup>.



**Ilustración 2 - Media infracciones tráfico en función de clase de estadísticas.**

<sup>22</sup> European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics, 2006, pág. 11

### 1.3. Delimitación de conceptos

Aunque se ha partido de la tipología delictiva establecida en el Código Penal, el punto de vista criminológico que es la esencia de este estudio, hace que deban ser tenidos en cuenta determinados matices. Por ejemplo, dependiendo de las circunstancias concretas de cada uno de los casos, y aunque estén definidos y tipificados por separado desde el punto de vista penal, los delitos de conducción imprudente de cualquier clase pueden tener –a grandes rasgos y sin profundizar por el momento en cuestiones complejas– la misma consideración criminológica, independientemente de que se trate del delito de conducción temeraria de los artículos 380 y 381, el de conducción imprudente a través de la determinada velocidad del artículo 379 punto 1º, o incluso –en algunos casos– el de homicidio o lesiones por imprudencia (artículos 142 y 152). Es más, desde un punto de vista puramente criminológico, no entrarían dentro del concepto de criminalidad del tráfico los delitos de omisión del deber de socorro (artículo 195, punto 3º), o la negativa al sometimiento de pruebas de detección de alcohol o drogas (artículo 383). En estos dos últimos casos, y en sentido estricto, más bien se trataría de delitos cometidos con ocasión del tráfico que de delincuencia de tráfico propiamente dicha.<sup>23</sup>

Por otra parte, como ya se verá, sí tienen especiales características criminológicas diferenciadoras por sí mismos, los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o drogas (artículo 379 punto 2º) y la conducción sin el permiso que habilita para ello (artículo 384).

---

<sup>23</sup> Independientemente de que, indudablemente, tengan también un elevado interés criminológico y no pueda obviarse su relación con la problemática del tráfico, tanto desde el punto de vista jurídico, como en el sociológico, psicológico y criminológico.



Como era de prever, el delito de creación de obstáculos (artículo 385) se ha mostrado como puramente anecdótico y responde normalmente a consideraciones totalmente distintas al resto de delitos formalmente considerados como de tráfico, y con motivaciones que no suelen tener nada que ver con el resto de los que tiene esa misma consideración desde el punto de vista dogmático-penal. Paradójicamente, este sí que puede suponer un verdadero peligro físico para el tráfico,<sup>24</sup> mientras que –por ejemplo- el de negativa al sometimiento de pruebas de detección alcohólica lo es de forma bastante más indirecta.

Desde el punto de vista del diseño de la investigación, y como consecuencia de los argumentos anteriores, se han considerado dos grandes grupos. Elección que responde, además, a los de mayor interés criminológico en la muestra considerada:

- Los delitos de conducción sin permiso, por cualquiera de los motivos contemplados en la tipificación penal. Es decir, sin haberlo obtenido nunca, por habersele retirado por decisión judicial cautelar o definitiva, o por pérdida de los puntos asignados legalmente.
  
- Los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. En este caso, se han considerado en la investigación los delitos enviados a autoridad judicial que reunían alguna de las siguientes características:

---

<sup>24</sup> Recordar que se trata de las conductas de colocar en la vía obstáculos imprevisibles, derramar sustancias deslizantes o inflamables, o mutar, sustraer o anular la señalización por cualquier otro medio, o no restablecer la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

conducir con una tasa de alcohol igual o superior a 0,60 mgr/l. en aire espirado,<sup>25</sup> conducir influenciado por bebidas alcohólicas (independientemente de la tasa de alcoholemia resultante)<sup>26</sup>, así como los accidentes en los que alguno de los intervinientes daba una tasa de alcoholemia igual o superior a la permitida administrativamente.<sup>27</sup>

- No se han remitido a la autoridad judicial, y por lo tanto no han sido incluidos en los datos de la investigación, los casos de alcoholemia detectada en un control aleatorio, ya que podrían sesgar los resultados, especialmente en lo referido al estudio de las características espacio-temporales, que no forma parte de este estudio, pero sí de otro (en este caso, de enfoque criminológico ambiental).

Tal como se ha citado antes brevemente, los antecedentes policiales por delitos “clásicos” se han obtenido a través de las correspondientes consultas de los registros policiales (con imputado) que habían sido remitidos a la autoridad judicial, por considerarse que presentaban suficientes elementos como para atribuir al mismo la autoría, o la participación, en la infracción penal correspondiente. Dichos registros también habían sido admitidos a trámite por

---

<sup>25</sup> Aunque esta tasa viene indicada específicamente en el Código Penal sólo a partir de la reforma del artículo 379.2 del Código Penal por efecto de la Ley Orgánica 15/2007, existía previamente una directiva de la Fiscalía en ese sentido.

<sup>26</sup> Cuando así lo han reflejado los agentes actuantes en el atestado correspondiente.

<sup>27</sup> En todo el trabajo, las tasas se refieren a aire espirado, dado que éste es el método de detección de nivel de alcoholemia más empleado –con diferencia- por la Policías Locales y, por lo tanto los datos de la muestra están en ese tipo de medida.

la autoridad judicial, lo que supone que –al mismo tiempo que son registros de salida en el ámbito policial- además lo son de entrada en el judicial.

Una vez interrelacionados los datos con los de la base de datos original, a través de los que coincidían, se eliminaron los campos que podían suponer cualquier tipo de identificación, trabajándose –por lo tanto- con bases de datos disociadas en las que la identificación de cada caso se podía realizar a través de un número de ficha asignado previamente.

Los antecedentes policiales obtenidos se han dividido en seis grupos: delitos contra la propiedad, delitos contra las personas, delitos contra la salud pública, delitos contra la autoridad, delitos contra la Administración de Justicia, y otros. Si bien los delitos contra la autoridad y sus agentes son también delitos contra las personas, se decidió considerarlos en un grupo separado porque se preveía que –en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial- podían ostentar importancia por sí mismos, tal como posteriormente se confirmó.

#### **1.4. Problemática y condicionantes del estudio**

Cuando se intenta cualquier estudio criminológico en España, basado en estadísticas oficiales, se tropieza inevitablemente con el problema de su homogeneidad y fiabilidad. Y en este caso no puede ser menos, e incluso se agrava. Podría pensarse, como lo hace Hernández Lores, que la dificultad de recogida de información originada por la diversidad y cantidad de fuerzas y cuerpos de seguridad y de funcionarios pertenecientes a ellos, es un caos difícil de solventar sólo aparente, porque lo cierto es que las Policías Locales recogen

escasas denuncias que no pasen por el Cuerpo Nacional de Policía o la Guardia Civil<sup>28</sup>. Dejando aparte que la cuestión no es tan simple, y que –en todo caso- el déficit de enfoque criminológico de los datos -y su obtención- sigue estando presente, en el caso de la delincuencia de tráfico esto es mucho más complejo y las deficiencias más ostensibles, porque son las propias Policías Locales las que investigan y presentan las correspondientes diligencias en los juzgados.<sup>29</sup>

Per Stangeland aún va más lejos, al afirmar –respecto de las encuestas españolas relativas a la delincuencia- que no se han conseguido resultados fiables porque se han utilizado modelos y métodos insuficientes, nadie se ha molestado en hacerlas comparables con datos anteriores, ha sido un error utilizar al CIS como asesor de metodología porque tiene un modelo inadecuado para recabar datos sobre la delincuencia, y es otro error dejar un protagonismo excesivo en la redacción de las encuestas a la Policía Nacional y a la Guardia Civil<sup>30</sup>. Para la posible comparación con investigaciones extranjeras (especialmente anglosajonas), el problema es la -muchas veces- difícil diferenciación (tanto desde el punto de vista criminológico como operativo) entre ilícitos administrativos y delitos en materia de tráfico. Es complicada la determinación de la delgada línea de separación entre unos y otros, y las características de las investigaciones no siempre permiten separar ambos aspectos.

---

<sup>28</sup> HERNÁNDEZ LORES, M. (2001). Estadísticas policiales. In J. L. DÍEZ RIPOLLÉS & A. I. CEREZO DOMÍNGUEZ (Eds.), *Los problemas de la investigación empírica en Criminología: la situación española*. Valencia: Tirant lo Blach. Pág. 29

<sup>29</sup> Que éstas envíen una copia de lo actuado a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad no elimina, ni siquiera aminora el problema metodológico, ya se –como mucho- se tratan como eso, una copia que se recibe pero no se gestiona como los expedientes propios.

<sup>30</sup> STANGELAND, P. (2001). Encuestas de victimización. In J. L. DIEZ RIPOLLÉES & A. I. CEREZO DOMINGUEZ (Eds.), *Los problemas de la investigación empírica en Criminología: la situación española*. Madrid: Tirant lo Blach. Pág. 17

Sin olvidar que, en lo que respecta al concepto de delito en general, este problema se suele presentar habitualmente en prácticamente toda investigación criminológica comparativa, como es el caso del mencionado *European Sourcebook* en el que, ante la problemática de tratamiento de definiciones a menudo incompatibles, se determinó adoptar un procedimiento que facilitara una aproximación que permitiera una cierta unificación en la inclusión de datos.

Otro problema, no sólo originado por las características de la investigación en concreto, sino de carácter generalizado, es el de la poca validez de los datos con los que podrían ser comparados a nivel nacional, por su propia naturaleza. En efecto, el propio Fiscal de Sala de la Fiscalía General del Estado Coordinador de Seguridad Vial ha afirmado en la Memoria del año 2008 que “respecto a los datos correspondientes a la actividad judicial tenemos que comenzar señalando lo que de forma reiterada se destaca en todas las Memorias: la imprecisión de los datos disponibles.

No podemos olvidar que la precisión de los datos ofrecidos por las aplicaciones informáticas descansa en una precalificación de los hechos que es en muchas ocasiones inexacta. Además, tras un mismo *nomen* pueden ocultarse varios tipos delictivos de los que no se deja constancia.<sup>31</sup> Esto explica, por ejemplo, el dato tan extrañamente bajo de las negativas a someterse a las pruebas de alcoholemia. La mayor parte de estos delitos quedan escondidos tras la rúbrica de conducción alcohólica. Tampoco podemos olvidar el doble (y

---

<sup>31</sup> Lo que se evidencia, también, en el *European Sourcebook* 2006, en el que se especifica que –en España– cuando coinciden varios delitos en una sola actuación se cuentan como uno sólo, y que cuando se trata de un delito cometido por más de una persona, se cuenta como uno sólo también (*European Sourcebook*, 2006, pág. 68). En la edición de 2010 del mismo aparece como que España no ha facilitado cómo se computa y, de hecho, ni siquiera cuáles son los datos.

hasta triple, en algunas ocasiones) cómputo de unas mismas agencias que causa distorsiones en las cifras globales”<sup>32</sup>.

Tampoco ha de olvidarse la problemática (también existente en otras áreas de investigación criminológica, por otra parte) de las propias características de las estadísticas en España: dispersión de estadísticas policiales por las características de las Policías Locales, poco (o ningún) enfoque criminológico en cuanto a la obtención de datos, o lo que puede denominarse como una “impermeabilización” judicial hasta que las estadísticas son totalmente generales.

A ello hay que añadir lo que podría considerarse una verdadera “ocultación” de los datos sobre la delincuencia en España, con la práctica desaparición de los mismos de las estadísticas oficiales. Un ejemplo evidente de ello es el cambio observable en el Anuario Estadístico del Ministerio del Interior en el que –a partir del año 2009- se han obviado los datos de la gran mayoría de los delitos, y los que han permanecido lo hacen con datos incompletos.<sup>33</sup> Lo que llegó a provocar que un gran número de investigadores y profesionales relacionados con la investigación criminológica publicaran una carta abierta en forma de manifiesto en el que se aseguraba –entre otras cosas y refiriéndose al mencionado Anuario- que “su estructura, contenido y presentación de los datos han sido sustancialmente reducidos, y se puede afirmar que la información suministrada carece de utilidad científica. Por lo demás, tampoco ofrece al ciudadano interesado una imagen mínimamente acabada y real de la delincuencia en nuestro país. Sus rasgos responden, más bien, a un instrumento de propaganda del Ministerio del Interior” (FACE, SEIC, GEPC y otros, 2010).

---

<sup>32</sup> Memoria de la Fiscalía General del Estado. (2008). Pág. 717

<sup>33</sup> Tal como se ha indicado antes, una crítica pormenorizada de esta situación puede verse en (Aebi & Linde, Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología, 2010).

Un problema importante es, en todo caso, la inevitable infrarrepresentación provocada por la no contemplación las Policías Locales en muchas estadísticas. Un ejemplo claro de ello es que en las estadísticas judiciales de 2004, las provincias de Madrid, Murcia, La Coruña o Alicante aparezcan con más condenas por delitos contra la seguridad del tráfico que el total de delitos conocidos policialmente en este mismo tipo delictivo<sup>34</sup>.

Por otra parte, la implantación territorial de los delitos de tráfico se distribuye más homogéneamente entre vías urbanas y carreteras (a diferencia de la distribución de la delincuencia general entre entorno urbano y entorno rural), debido a fenómenos como la creciente movilidad y el turismo. La Ley Orgánica 15/2007, de reforma del Código Penal en materia de tráfico, fijó la entrada en vigor de nuevas disposiciones en esa materia para el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado (es decir, el día 2 de diciembre de 2007), salvo en el caso de los delitos contemplados en el párrafo 2º del artículo 384, de conducción habiendo sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial o sin haberlo obtenido nunca,<sup>35</sup> para los cuales se fija para el día 1 de mayo de 2008.

En lo referido a las características de esta investigación en concreto, el problema metodológico de esa entrada en vigor diferida de determinados delitos de conducción sin permiso, hace que éstos se vean infrarrepresentados en la muestra. No obstante, se consideró que era conveniente no despreciar la posibilidad de análisis que pueden ofrecer esos novedosos datos, ya que la

---

<sup>34</sup> TAMARIT, J. M., & LUQUE, M. E. (2007). Automóviles, delitos y penas. Estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor. Valencia: Tirant lo Blach. Pág. 27 y 28

<sup>35</sup> Es decir, no afecta a los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente.

infrarrepresentación puede afectar a la distribución porcentual entre las distintas clases de delito, pero no -por ejemplo- a la intensidad de la posible relación entre la delincuencia del tráfico y la que hemos denominado como delincuencia "clásica", al intento de establecimiento de un perfil de este tipo de delincuentes, a las consideraciones que no afecten a la comparación entre delitos de alcoholemia y de conducción sin permiso en el ámbito cuantitativo, o al estudio de las explicaciones criminológicas de sus características.

Debido a las dificultades estructurales en las estadísticas, que ya se han comentado, en la investigación no se puede partir de todos los delitos de tráfico que pudieran haber sido cometidos por los componentes de la muestra, sino únicamente respecto de los antecedentes de delitos de tráfico cometidos en el término urbano y en el lapso de tiempo considerado.





## **Capítulo 2.**

### **La Criminología del tráfico: generalidades**

#### **1. El crimen vial**

La delincuencia de tráfico muestra, como ningún otro acto delictivo, la relatividad de la calificación como criminales que de ciertas formas de conducta realizan las descripciones normativas. Lo que distingue a las situaciones del tráfico de cualquier situación delictiva, porque esta última es superada sin dificultad por el ciudadano medio, quien normalmente no se convierte en delincuente, mientras que en la situación de tráfico, incluso una persona por lo demás irreprochable, puede convertirse de un día para otro en alguien con antecedentes penales (Göppinger, 1975, pág. 505). Una de las circunstancias que coadyuva a esto es que el campo de la delincuencia de tráfico es muy amplio y lo mismo abarca, desde la acción continuada de conducir sin carné, que un breve y único fallo que acaba en la muerte culposa de un ser humano (Middendorff, 1981, pág. 14). La consecuencia es que no hay prácticamente ningún campo delictivo en el que la tensión situación-autor sea tan clara como en el tráfico, donde el punto neurálgico puede residir una vez en la personalidad del autor, y otra hallarse por completo en la

situación. Sin embargo, en el plano normativo, apenas se concede atención a estas circunstancias especiales (Göppinger, 1975, pág. 506).

La ausencia de denunciante particulares en los "delitos de peligro de accidente" (peligro abstracto) hace que los registros se basen, sobre todo, en las estrategias reales de persecución, más que la verdadera imagen de la conducta defectuosa en la realidad (Kaiser, Introducción a la Criminología, 1988, pág. 392).

La cifra oscura en algunos tipos de delito puede tener características propias y/o está revestida de gran importancia cuantitativa y porcentual. La de los delitos de tráfico presenta una diferencia con los otros tipos de delincuencia: prácticamente no existen denuncias por conductas delictivas relacionadas con el tráfico y provenientes de los ciudadanos. En la práctica totalidad de ocasiones los delitos salen a la luz por la acción de los agentes de control formal, o porque son detectados en el momento de la comisión en la vía pública, y casi nunca por denuncias "a posteriori" de las víctimas o implicados. Características que son mucho más ostensibles en los delitos de peligro abstracto.

Se afirmaba ya en la Alemania de finales de los años 70 que más del 50% de las causas penales que se veían ante los tribunales correspondían a cuestiones de tráfico (Middendorff, 1981, pág. 11). En principio, parece una aproximación cuantitativamente importante, aún en el caso de incluirse también en el cómputo (tal como parece) las infracciones administrativas, porque el autor realmente se refiere a los datos como "hechos punibles de tráfico".<sup>36</sup> Kaiser asume esos mismos

---

<sup>36</sup> Además, el traductor también ofrece otra "pista" en este sentido, al citar unos datos de origen entre los que incluye los delitos de robo y hurto de vehículos,

porcentajes al mencionar que, en 1983, alrededor de la mitad de todas las infracciones jurídicas enjuiciadas por los tribunales penales alemanes eran cometidas en el tráfico. En las estadísticas que cita incluye tanto los delitos de tráfico como las multas administrativas “por causa del orden de tráfico” (Kaiser, *Introducción a la Criminología*, 1988, pág. 391). En la misma línea, y como se ve también refiriéndose a infracciones y delitos en conjunto, Rodríguez Manzanera recuerda que, en la mayoría de países con abundante tráfico de vehículos el 50% de los procesos penales se refieren a accidentes de circulación, lo que –a su juicio- debía implicar cambios importantes en la legislación y demás medios preventivos y represivos de la criminalidad (Rodríguez Manzanera, *Criminología*, 1999, pág. 507).

En España (1974) sin ofrecer más datos sobre las conductas punibles que considera incluida en su afirmación, dice Silva que los delitos de tráfico suponen más de un 30% en el índice general de delincuencia (Silva Melero, 1974, pág. 14). El ya mencionado Kaiser cita estadísticas españolas cuando cifra los delitos relacionados con vehículos a motor en el 57,1% del total de los enjuiciados en siete de los Juzgados de Instrucción de Madrid (Kaiser, *Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX*, 1979, p. 26).<sup>37</sup> Mientras que Tamarit, por su parte, dice que los delitos contra la seguridad del tráfico (esta vez sí sólo delitos) podrían representar en torno a un 3,9% del total de delitos y un 1,72% de todas las infracciones penales

---

además de las imprudencias punibles y los que generaliza como “delitos de tráfico”.

<sup>37</sup> Según datos facilitados por la profesora Gómez Pavón, se incluyen delitos de tráfico propiamente dichos, y además imprudencias punibles, robo y hurto de vehículos, enjuiciados entre los años 1968 y 1976.

(incluidas las faltas), y suponen las dos terceras partes del total de delitos contra la seguridad colectiva (un 66,45%) (Tamarit & Luque, 2007, pág. 27). En esa línea aproximada parecen mostrarse los resultados derivados de las diferentes estadísticas oficiales en España: según los datos publicados en el Memoria de la Fiscalía General del Estado, los delitos de tráfico correspondientes al año 2007, serían los siguientes (Fiscalía General del Estado, 2008, págs. 1368-1374):

**Tabla 1.**  
**Distribución delitos de tráfico (Fiscalía General - 2008)**

<b>TIPOS DELITO</b>	<b>Total</b>
Conducción alcohólica con resultado de lesiones o daños	9.896
Conducción alcohólica sin resultado de lesiones o daños	18.465
Negativa a realización de pruebas de alcoholemia	1.155
Conducción temeraria con resultado de lesiones o daños	394
Conducción temeraria sin resultado de lesiones o daños	1.563
Riesgos para la circulación	1.232
Conducción con desprecio vida de los demás con lesiones o daños	6
Conducción con desprecio vida de los demás sin lesiones o daños	36
Homicidio por accidente tráfico	399
Lesiones por accidente tráfico	81.365
Omisión del deber de socorro	365
<b>TOTAL</b>	<b>114.477</b>

Teniendo en cuenta que, según la misma fuente, el total general de delitos -en el mismo tiempo- es de 3.801.061, los 114.477 relativos a la seguridad vial suponen el 3% del total. En este caso, todavía no están computados los delitos por los diferentes supuestos de conducción sin permiso, ya que este tipo penal no estaba en vigor. Por otra parte, y aunque no se especifica este aspecto, deben estar incluidos los datos de la Policías Locales (aunque tal vez sería muy aventurado decir que de todas ellas), ya que se trata de actuaciones de las Fiscalías de Seguridad Vial.

A similar conclusión se puede llegar a través de una encuesta del Instituto de Estudios de la Policía efectuada con datos correspondientes a 1998. En ella, los 30.018 delitos contra la seguridad del tráfico suponen el 3,27% del total de 917.314 delitos cuantificados en ese periodo (Hernández Lores, 2001, pág. 45).

Otra fuente consultable, en este aspecto, es la del Anuario Estadístico del Ministerio del Interior, cuyos datos se refieren a detenciones efectuadas por el Cuerpo Nacional de Policía, la Guardia Civil y la Policía Autónoma vasca. Faltan, por lo tanto, los datos de todas las detenciones por delitos de tráfico efectuadas por las Policías Locales y Policía Autónoma catalana. Tampoco se incluyen, por los mismos motivos expuestos, los delitos de conducción sin permiso. Los delitos registrados son los siguientes (Ministerio del Interior, 2007, pág. 238):

**Tabla 2.**  
**Distribución delitos de tráfico (Ministerio del Interior, 2006)**

<b>TIPOS DELITO</b>	<b>Total</b>
Conducción bajo influencia drogas o bebidas alcohólicas	12.839
Conducción temeraria	888
Omisión del deber de socorro	148
Negativa a sometimiento pruebas legales	987
Otros contra la seguridad del tráfico	1.249
<b>TOTAL</b>	<b>16.111</b>

El número total de detenciones por los diferentes delitos es de 251.078, por lo que las 16.111 correspondientes a los delitos especificados supone –en este caso- el 6,4 %. El Anuario también hace referencia a delitos “conocidos”, tanto en el grado de consumación como en el de tentativa. Y, en este caso, sobre un total de 888.755, los del tráfico son 21.450. Es decir, un 2,41 %.

Todos los datos se refieren a los del año 2006, porque en el Anuario posterior ya no se ofrecen datos pormenorizados, sino datos generales de delincuencia o de determinados tipo de delitos, sin

especificar detalladamente<sup>38</sup>. Y, entre ellos, no se dan datos específicos sobre la delincuencia de tráfico.<sup>39</sup> Y los datos que se incluyen siguen refiriéndose sólo a lo que en el propio Anuario se califica como "territorio MIR", que es el que se circunscribe únicamente al ámbito de actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (Ministerio del Interior, 2007, p. 185).

En el aspecto cualitativo, la consideración de algunos de delitos de tráfico como verdaderos delitos, no ha estado exenta de controversia. Si existe o no delincuencia de tráfico –desde el punto de vista criminológico y especialmente en lo referido a su contraposición con la visión puramente jurídica- ha sido un concepto muy debatido. Se ha llegado a decir, por Scholz, que "los delitos culposos carecen de interés criminológico, porque sólo en el delito doloso el acto está realmente "regido por el autor" (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 47). Kaiser aporta una perspectiva relacionada con el origen de su concepción como tales, al afirmar que, de los dos elementos caracterizadores de los delitos de tráfico –carácter masivo y mayor cercanía y afectación del ciudadano "medio"- el primero de ellos es el que puede influir en la aparición de la

---

<sup>38</sup> Sólo se incluyen delitos contra la vida, integridad y libertad de las personas (y entre ellos sólo los de malos tratos intrafamiliares, homicidios dolosos y asesinatos, corrupción de menores y pornografía infantil), delitos contra el patrimonio (los de robos con violencia, tirones en la vía pública, robos con fuerza en viviendas, sustracciones de vehículos y blanqueo de capitales), y faltas de lesiones y de hurtos. Los únicos datos referidos al tráfico son los de evolución del parque de vehículos, matriculaciones, carnés de conducir expedidos y accidentes.

<sup>39</sup> Y lo cierto es que la explicación contenida en el propio texto del Anuario para no publicar los datos concretos no parece muy satisfactoria, porque pueden ofrecerse los que ahora se incluyen, y no por ello obviar los datos pormenorizados que se incluían hasta ahora.

problemática de si se trata de una genuina criminalidad (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, págs. 37,47). En la actualidad, desde la sensación subjetiva popular, y debido a los cambios originados por la total generalización de la utilización de vehículos en todos los niveles sociales, parece –más bien- que podrían ser los dos elementos los que influyen, más que el primero únicamente.

Lo cierto es que, según Exner, los crecientes y ostensibles peligros del tráfico, a los cuales además estaba expuesto “casi todo el mundo”, hicieron parecer necesarias ya en los primeros tiempos normas jurídicas específicas y, además, sanciones penales contra las infracciones del tráfico. Así, en la ley alemana de vehículos a motor de 1909, se vinieron a añadir a las penas tradicionales por homicidio y lesiones culposas, especiales preceptos de derecho penal del tráfico. Lo adelantado de la visión bastante criminológica de Exner (al menos en este aspecto concreto) es que, continuaba afirmando que éstos se convirtieron, a su vez, en “fuente de nuevos delitos de tráfico” (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 226). Este sería el caso de actuales determinados delitos de tráfico actualmente recogidos en la legislación española, que –en puridad- no ostentan realmente la esencia de ser delitos contra la seguridad vial, pero que se incluyen legislativamente en el mismo epígrafe que los primeros. Ese el caso, por ejemplo, de las negativas al sometimientos a las pruebas de consumo de alcohol o drogas.

En los delitos de tráfico se trata, por consiguiente, de hechos punibles que por falta de los presupuestos fácticos y jurídicos “no podían prácticamente ser cometidos en el pasado siglo” y que en el primer cuarto del presente eran aun relativamente raros (Kaiser, Delincuencia de tráfico y



su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 226).<sup>40</sup>

## **2. Características**

### **2.1. De los delitos**

En el estudio de la problemática del tráfico, y en concreto también en la delincuencia relacionada con él, la interacción individuo-vehículo-delito ha adquirido mayor importancia con el tiempo y la generalización de la motorización, y ha hecho que inevitablemente deba ser tenida en cuenta en cualquier aproximación científica a la Criminología del tráfico. El vehículo, desde este punto de vista, se ha convertido en algo más que un mero transporte y en un elemento que interviene –de forma importante– en dos clases de delincuencia: en la que hemos denominado como “clásica” y que utiliza el vehículo como un instrumento del delito, y en la que puede calificarse propiamente como delincuencia de tráfico.

En lo que respecta a la delincuencia “clásica”, muchos sujetos se atreven a delinquir gracias a que el automóvil les da posibilidades que antes no tenían. Cuestión que se muestra en dos ámbitos: el físico y el psicológico. En cuanto al primero, puede que la elección de una carrera criminal esté ligada a limitaciones físicas del individuo, limitaciones que se

---

<sup>40</sup> Evidentemente, Kaiser se refiere aquí a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX, según el caso.

ven superadas gracias a la máquina. En el segundo, el automóvil se transforma en una amplificación de esa capacidad física como una manera de superar una serie de problemas psicológicos, como la superación de un complejo de inferioridad, como una forma de desahogo, o como una terrible arma agresiva (Rodríguez Manzanera, *Criminología*, 1999, pág. 506). En ambos casos, el vehículo facilita un notable componente de sensación de impunidad, derivado de la sensación de poder generada por él (Tamarit & Luque, 2007, págs. 35,36). En este mismo sentido, otros autores han matizado que el automóvil tiende a ser un instrumento de agresión, debido al anonimato que se produce al ir "encerrado" en el mismo y que desde dentro de él se insulta, se amenaza y, en ocasiones, se llega a la violencia física golpeando con el propio coche o saliendo fuera y enfrentándose –cara a cara– con otro conductor (Leganés Gómez & Ortolá Botella, 1999, pág. 336)

No podemos mostrarnos totalmente coincidentes con esta última perspectiva, porque lo cierto es que todo vehículo (que lleva una matrícula) individualiza e identifica a su conductor (o al menos a su propietario) de una forma que no lo hace ningún otro elemento de uso diario. El conductor va ostentando un dato personal (salvo en el caso de que el vehículo sea robado) en todo momento y lugar sin llegar a ser muy consciente de ello cuando se involucra en determinado tipo de conductas.

Ciertamente, en un número apreciable de casos, el delincuente "profesional" utiliza un vehículo robado y le importa poco que se le asocie con la matrícula del mismo. Pero, no es menos cierto que -en otros muchos- se deja llevar por sus impulsos sin reparar en que el medio de transporte que conduce le identifica, lo que es mucho más habitual en la delincuencia de tráfico que en los delitos "clásicos" en los que participa un vehículo.

Lo que sí es evidente es que cualquier vehículo potencia enormemente la aparición de determinados delitos, porque facilita una gran oportunidad de ejecución derivada de la cotidianeidad de la presencia de los vehículos de motor. De hecho, lo que algunos autores califican como bajas cifras de reincidencia<sup>41</sup> concuerdan con un tipo de comportamiento delictivo relacionado con las actividades cotidianas del infractor. El grupo de riesgo delictivo es un colectivo relativamente amplio que tiende a conducir con asiduidad y en el que se dan condiciones y motivaciones que les inclinan potencialmente al riesgo (Tamarit & Luque, 2007, pág. 83). Pero la criminalidad del tráfico no solo es considerable en extensión, sino también en gravedad. Ciertamente es que las infracciones del orden (contravenciones de tráfico) constituyen la mayor y predominante parte de la delincuencia de tráfico. Sin embargo, también muchas de ellas tienen como consecuencia considerables accidentes de tráfico, es decir, lesiones del cuerpo y la vida, o bien se estiman como "proclives a accidentes" a causa de su peligrosidad para el tráfico. Ciertamente que al año hay más accidentes domésticos y laborales que en la carretera. Pero en los accidentes de tráfico hay más muertos y cualquiera puede ser potencialmente víctima de ellos (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 244).

---

<sup>41</sup> Probablemente, refiriéndose sólo a determinado tipo de delincuentes de tráfico, ya que –como ya se verá– la cuestión no es tan simple y en otros casos (con otros condicionantes) se dan incluso tasas de reincidencia mayores de lo habitual.

Una característica en la que el consenso es mayoritario es la sensación, o la aceptación colectiva, de que casi cualquiera puede ser un potencial delincuente de tráfico o una potencial víctima de él (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, p. 117) (Kaiser, Introducción a la Criminología, 1988, pág. 392). Y así, muchos se pronuncian por una praxis más benigna de aplicación del Código Penal. Y en consecuencia, se genera una actitud más tolerante de la sociedad en este ámbito. En la importancia de esa especie de "universalización potencial" también abundan Gunzert y Nass (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 34).

Grassberger reúne los comentarios sobre esto último y la extendida potencialidad del delito de tráfico, sosteniendo que el concepto debe centrarse en los delitos dolosos, porque cualquiera puede ser culpable de un delito culposo, al afirmar que "prácticamente todo el mundo es un pecador del tráfico... y lo que todos hacen... no puede ser criminal" (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, p. 48). Gunzert llega a afirmar que el delito culposo "no es un *verum crimen* sino un *quasi-delictum*", y que realmente lo que debe calificarse como delincuencia de tráfico es la criminalidad dolosa, porque la mayor parte de esta última está formada por el grupo de personas socialmente desintegradas, y tiene que discutirse partiendo de ellas (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 48).

En esencia, se propugna por este grupo de autores la no consideración colectiva como verdaderos delincuentes de determinados tipos delictivos. Desde este punto de vista, uno de los aspectos

interesantes es que no son posibles declaraciones generales sobre delinquentes ocasionales de tráfico, porque se trata de "personas de término medio" cuya característica consiste precisamente es no estar especialmente caracterizadas.

Esta visión perdura, con algún matiz, en autores más modernos y actuales, que sostienen también que es necesario –sobre todo en la delincuencia de tráfico- tener en cuenta un concepto de división-diferenciación entre dos núcleos de conductores: el "núcleo duro" más relacionado con la conducta delictiva como modo de vida, y el de los "ocasionales" que comenten un delito de tráfico de forma esporádica, e incluso aislada (especialmente en lo que se refiere a muchos delitos de tráfico culposos y algunos de los de alcoholemia).

Göppinger, por su parte, se centra más en la potencialidad de la situación que en la potencialidad del infractor. Cuestión que sigue Frey, transformando el Derecho Penal de autor en un Derecho Penal del hecho, al asegurar que el Derecho Penal del tráfico se diferencia de cualquier otra forma de criminalidad en la "extensión de la punibilidad a la gran masa de todos los sujetos que vienen en cuestión como destinatarios de la norma" (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 34).

Otra característica distintiva es el carácter artificial<sup>42</sup> de determinados delitos de tráfico (entre otros, por ejemplo, los que se mencionan en el epígrafe anterior como más proclives a ser ocasionales). Lo que facilita, muchas veces, un inicial rechazo a considerar los delitos de

---

<sup>42</sup> Por oposición al concepto criminológico de delito "natural".

tráfico como el resto de delitos, especialmente cuando se da el paso, percibido muchas veces como arbitrario, de una conducta desde infracción administrativa a delito o viceversa. Un ejemplo clarificador puede ser el de la fijación de determinados aspectos que buscan la objetividad en la calificación de una conducta como tipo penal. Es el caso de la penalización de la conducción con una tasa de alcohol superior a 0,60 mgr./l. (en aire espirado): basta con cambiar la tasa en cuestión por otra de 0,50 mgr./l. para que, quien ayer era un delincuente, hoy ya no lo sea.

Ese carácter de artificialidad, ha hecho que -hasta hace relativamente muy poco- a los jueces les pareciera impropio juzgarlos como al resto de delitos, porque percibían que muchos infractores no eran merecedores de toda la carga de deshonra que implica -desde el punto de vista social- la aplicación de la "maquinaria judicial". De esa manera, incluso se llegó a negarle esa cualidad de criminalidad a determinados delitos de tráfico, especialmente los de carácter culposos, y calificando a los culpables como "pseudodelincuentes" y "criminaloides", o en una acepción más moderna como delincuentes puramente ocasionales (Silva Melero, 1974, págs. 25,26).

Aunque refiriéndose a los delitos de "cuello blanco", Garrido Genovés y Sanchís Mir explican una característica de los delitos más "artificiales" que es perfectamente extrapolable a algunos de los de tráfico, como es el caso de los mencionados en los ejemplos anteriores. Afirman que el hecho de que los sentimientos morales no se desarrollen tan pronto como las normas legales puede explicar una cierta respuesta de ambigüedad moral hacia regulaciones legales recientes y artificiales. Puede suceder fácilmente entonces que esas regulaciones puedan encontrarse con que la conducta se haya convertido en norma de

actuación –más o menos aceptada- y el rechazo se produzca contra la norma legal y no contra la primera (Garrido Genovés & Sanchís Mir, Delincuencia de "cuello blanco", 1987, pág. 94). Especialmente característica es también la "invisibilidad" de las víctimas en los casos de los delitos denominados "sin víctima", y sobre todo en delitos de peligro abstracto como la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas, o la conducción sin permiso, lo que favorece el sentimiento de impunidad y la adopción más fácil de estrategias de neutralización del sentimiento de culpa, especialmente por no existir la confrontación personal (Tamarit & Luque, 2007, págs. 35,83).

Hay que destacar en los delitos de tráfico de carácter culposo, la especial importancia de la relación agresor-víctima: las circunstancias del accidente son las que dicen quién es uno y quién es otro, dependiendo de quién tenga la culpa en el suceso, y de las circunstancias del hecho. En muchos casos, las víctimas pueden ser, al mismo tiempo, autores y simultáneamente víctimas (Middendorff, 1981, pág. 18).

Resulta, por lo tanto, una posición relativamente "intercambiable" de culpables y víctimas. E incluso no es sorprendente la puesta en peligro del propio culpable (o de sus familiares o acompañantes) en algunos casos como la conducción en estado de embriaguez, las conductas de imprudencia, etc. Cobra evidente importancia criminológica, entonces, el estudio del efecto precipitador de la víctima negligente provocadora (Tamarit & Luque, 2007, pág. 41).

En el orden más jurídico, hay que recordar que la tasa de pronunciamientos condenatorios en los delitos de tráfico es de un 88,6%, muy superior a la de infracciones no relacionadas con vehículos (66,2%) y las tasas relacionada con infracciones es de un 93,9% (Tamarit & Luque,

2007, pág. 62). Tal vez esto tenga relación con que los agentes, si no están seguros de la existencia y autoría del delito, lo consideran como infracción y éste último procedimiento requiere un nivel probatorio mucho menos elevado y más subjetivo. López-Rey, no obstante, se muestra contrario en este aspecto, al menos -según dice- en lo que se refiere a Latinoamérica, porque sostiene que el enjuiciamiento de los casos graves de tráfico es muy lento, que las sanciones privativas de libertad son –a menudo- más cortas que ese periodo de espera, y que existe una gran impunidad dado el alto porcentaje de sobreseimientos (López-Rey y Arrojo, 1978, pág. 307).

Otra característica de los delitos de tráfico en el ámbito judicial es la de una cierta “derivación” automática de determinados delitos a las compañías aseguradoras. Entre otras cosas la causa, y al mismo tiempo consecuencia, es que las estadísticas y datos judiciales sobre la personalidad del delincuente de tráfico sean aún más escasos e insuficientes de lo habitual. Y es que, en un número mayor de lo habitual, algunos de los culpables se corresponden con el tipo de “hombre medio”, lo que, unido a aspectos económico-procesales, hacen que parezcan innecesarias las fatigosas pesquisas sobre la persona del autor, su curso vital y las circunstancias del delito (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979).

En ese mismo sentido se ha expresado en la actualidad, de forma clara y valiente, Corcoy Bidasolo cuando sostiene que “por motivos diversos muchos operadores jurídicos convierten los procedimientos penales por delitos cometidos en el ámbito del tráfico viario en un “mercado” en el que la Justicia es la gran olvidada. En definitiva, la dejación de funciones, en unos casos, y la actuación rutinaria, en otros, de los Jueces de Instrucción y de lo Penal, así como de los fiscales, determina



que el proceso penal, en los "accidentes de tráfico", sea dirigido por los abogados de las compañías aseguradoras. Letrados que, en la mayoría de los procedimientos defienden más a la empresa aseguradora que a la víctima. Por lo demás, en general, los abogados de aseguradoras no son penalistas y procuran que el proceso sea lo más simple posible. La razón es evidente: mientras en unos supuestos representan a la víctima, en otros les corresponderá defender al acusado, por lo que les conviene que, en todo caso, las penas impuestas sean mínimas (Corcoy Bidasolo, 2007, pág. 82).

## **2.2. De los delincuentes**

Según Middendorff, la raíz común entre la criminalidad y el mal comportamiento en la circulación es la personalidad del autor. Frey y Göppinger, citados por éste aseguran que "todo ser humano ha sido infractor del Código de Circulación, al menos una vez en su vida". Y Mergen, que "un defraudador o estafador estafará o defraudará también en el tráfico viario, detrás del volante de su coche. El individuo decidido, brutal y sin sentimientos conservará también esas características de su personalidad cuando participe en la circulación" (Middendorff, 1981, págs. 28,30). Afirmación que se puede aplicar más a los del ya citado "núcleo duro" de la delincuencia de tráfico, mientras que respecto de los que hemos denominado como "ocasionales" (ver página 61) hay que recordar que Kaiser decía textualmente que "al lado del número, la cotidianeidad y la ubicuidad de la delincuencia de tráfico, intranquiliza sobre todo la observación de que, en el ámbito de la delincuencia de

tráfico, se encuentra evidentemente el ciudadano de término medio y no ya un grupo social marginal (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 120).

Según Burgin, entre los delincuentes de tráfico se encuentran ciudadanos respetables al lado de personas con múltiples antecedentes penales que ensayan su capacidad delictiva también en este campo. Realmente se pueden hallar entre los delincuentes de tráfico caballeros y criminales. Entre ambos polos hay numerosos grupos, habiendo de trazarse los límites fluyentes en el interior de los subgrupos, más o menos arbitrariamente. Al lado de los enfermos mentales, alcohólicos y criminales está el típico delincuente de tráfico que llama la atención sólo por su frecuencia de accidentes o por su delincuencia, pero que socialmente está bien adaptado (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 114).

Silva entra también esta diferenciación entre grupos, si bien de forma algo menos expresa, cuando recuerda que Angiolini<sup>43</sup> distingue entre los delincuentes por falta de sentido moral y altruismo, los que acusan defectos en el mecanismo de la atención y en las facultades asociativas, los delincuentes por impericia o ineptitud, y aquellos que llegan a cometer una infracción por lo que califica de "surmenage" físico o intelectual (Silva Melero, 1974, pág. 9).

Los intentos de diferenciación dentro de la Criminología, apuntan a una diferencia, quizás menos sutil pero en todo punto verificable, entre el que comete un solo delito y el que comete varios y, en general, a una

---

<sup>43</sup> Angiolini, Dei delitti colposi. Turín. 1905.

graduación manifestada inequívocamente por la conducta y reconocible en la personalidad de peligrosidad social (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 121). De la pluralidad de los “pecadores del tráfico” hay que diferenciar un pequeño número de sujetos (en realidad, no tan pequeño, dada la amplitud del fenómeno) en los que la comisión de delitos de tráfico no representa sino otro orden de criminalidad o de abandono. De ahí la constante discusión sobre el decisivo tema de hasta qué punto el infractor de tráfico puede ser considerado como un criminal, de si es en cierto modo tan solo un pecador, o si realmente es igual que un delincuente común. Para contestar esta pregunta es importante destacar que el porcentaje de reincidencia es mucho más bajo en la delincuencia de tráfico que en el ámbito de la criminalidad general. Una excepción la constituyen, sin embargo, los delitos del alcohol. Estos se aproximan mucho más en su frecuencia de reincidencia a la criminalidad general que al conjunto de los delitos de tráfico (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979).

Para Schöch, entre los delincuentes que han cometido delitos de tráfico se da, de manera muy pronunciada –además de una afición apenas controlada a los automóviles- la siguiente combinación de características: particular negligencia en su profesión, falta de constancia en su conducta durante el trabajo, cambio muy frecuente de colocación, consumo regular y no insignificante de alcohol, propensión a los accidentes, escasa capacidad de concentración y de aguante, y elevado número de condenas anteriores, al tiempo que la afinidad con los automóviles y los delitos de tráfico es apreciable ya relativamente pronto (Núñez Paz & Alonso Pérez, 2002, pág. 383).

Existen determinados delincuentes de tráfico que no se corresponden con la imagen tradicional del delincuente "clásico": no se trata de individuos marginales, ni tampoco de delincuentes de "cuello blanco", sino personas totalmente normales, que no llevan "sobre la frente" el estigma del sujeto excéntrico: no son principiantes en el tráfico viario, no tienen antecedentes penales. Aparentemente debe esperarse de ellos un buen comportamiento en el tráfico y, sin embargo, delinquen en él. Esta figura "intermedia" no ha atraído la atención de la investigación criminológica y debe potenciarse (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979).

Seelig se había detenido en esta misma cuestión en su clasificación delincinencial, al denominar a este tipo como delincuentes por falta de disciplina social. Afirma que todo Estado exige una autolimitación del individuo cuya tendencia se puede denominar como disciplina social y que se extiende a los campos más diversos de la vida social: la Economía, la Política,... y el tráfico. Según él, a veces, personas que no presentan ninguna tendencia criminal -pero que no mantienen sus propios intereses o impulsos dentro de los límites que establece el ordenamiento jurídico- entran en conflicto con la Ley. Dentro de los tipos especiales que cita dentro de esta tipología están el saboteador, el fumador imprudente, el infractor de preceptos de guerra, y el infractor de las normas de tráfico.

En relación con este último, del que especifica que, por la no observancia de las normas de circulación vigentes pone en peligro la salud o la vida de las personas, se detiene especialmente en los casos de los conductores imprudentes y los que conducen bajo los efectos de la intoxicación alcohólica (Seelig, 1958, págs. 175,176).

### 3. Tipologías

#### 3.1. De los delitos

Según Kaiser, en la delincuencia de tráfico se pueden distinguir tres grandes grupos de delitos (Kaiser, *Introducción a la Criminología*, 1988, pág. 393):<sup>44</sup>

- 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. Grupo en el que deben incluirse la conducción sin permiso (tanto por no haberlo obtenido, como por haber sido privado de él), y el conducir con elevadas tasas de alcoholemia. En este último caso, también cuando se produce una fuga (omisión del deber de socorro, normalmente como resultado del miedo a las consecuencias).

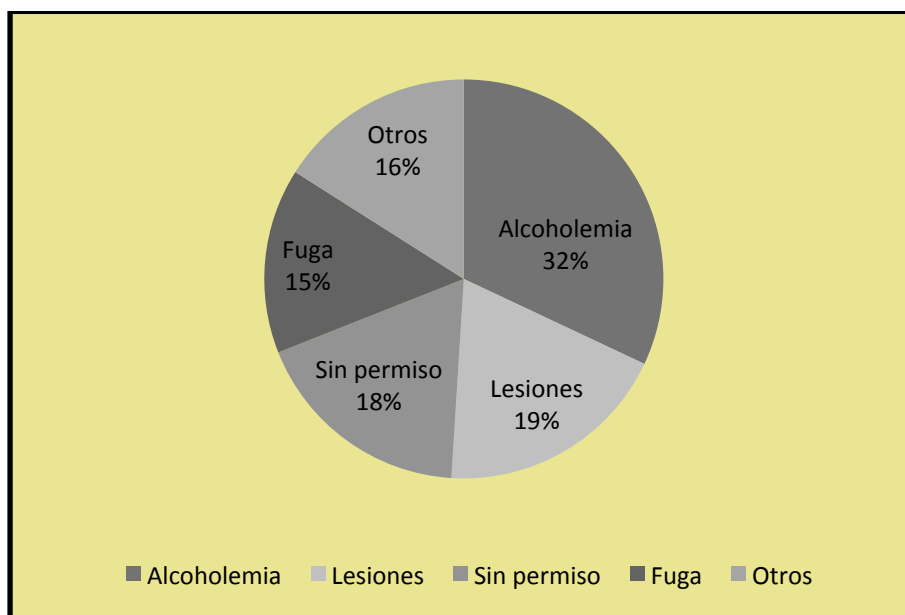
---

<sup>44</sup> Kaiser ya había anticipado esta misma clasificación en (Kaiser, *Criminología. Una introducción a sus fundamentos científicos.*, 1983, pág. 238).

- Delitos de "posición intermedia". Incluibles entre el primer y 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.

Añade que, sólo entre cuatro tipos de delitos, se reúne más del 80% de la delincuencia de tráfico, cuya totalidad se distribuye porcentualmente de la manera siguiente (Kaiser, Introducción a la Criminología, 1988, pág. 392):

- Embriaguez al volante (32%).
- Lesiones culposas (19%).
- Conducción sin permiso (18%).
- Fuga después de accidente (15%).
- Otros (16%).



**Ilustración 3 - Distribución delitos tráfico según Kaiser (1988)**

Los datos existentes en la muestra del TRL<sup>45</sup> entre 1999 y 2003 son el punto de partida de un estudio elaborado por Broughton, con el resultado de la distribución de delitos de tráfico que se muestra en la tabla y gráfico siguientes. Las tres primeras categorías se corresponden con el listado estándar del DVLA, mientras que en el resto –y debido al diseño de la obtención de datos- son procedentes del TRL. El autor advierte –en todo caso- que la muestra de delitos de tráfico puede estar sobrerrepresentada respecto de lo que correspondería a una muestra aleatoria de conductores, porque la primera se refiere precisamente a los

---

<sup>45</sup> El TRL (Transport Research Laboratory), basado en la información suministrada por tres veces al año por la DVLA (Driving and Vehicle Licensing Agency) con sede en Swansea, es un archivo que incluye detalles sobre condenas para delincuentes de tráfico en el Reino Unido, aunque esos archivos de la DVLA no contienen información sobre delitos “clásicos”. Esta última información está accesible del “Índice de Delincuentes” que es mantenido por el Ministerio del Interior inglés, y es una de las bases de datos más amplias en Europa.

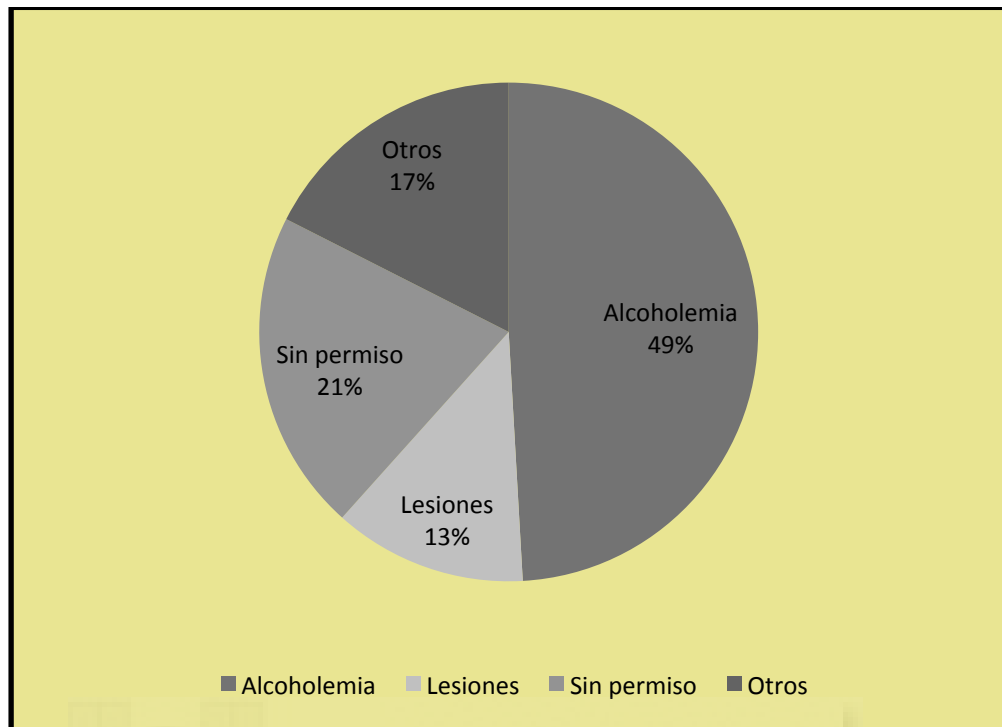
conductores que han cometido alguna infracción o delito de tráfico, y no a la población general (Broughton, 2006, págs. 6,8).

**Tabla 3.**  
**Distribución delitos tráfico (Broughton)**

<b>TIPO DE DELITO</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>	<b>POBLACIÓN ESTIMADA</b>
Conducir sin permiso	1.679	3,7	1,7
Conducción imprudente o peligrosa	243	0,5	0,2
Alcoholemia o drogas	3.956	8,8	4,3
Conducción negligente	767	1,7	1,7
Infracciones de uso	709	1,6	1,4
Infracciones de seguro	7.578	16,9	10,9
Infracciones de permiso	3.839	8,7	5,7
Infracciones de límite velocidad	22.847	50,8	65,8
Infracciones de dirección/señalización	1.881	4,2	5,3
Otros	1.412	3,1	2,8
	44.965	100,0	100,0

Agrupando los resultados para poder realizar una comparación con las mismas categorías que Kaiser, y dejando aparte las infracciones administrativas (sombreadas con fondo en la tabla anterior), el resultado sería el del gráfico siguiente:





**Ilustración 4 - Distribución delitos tráfico según Broughton (2006).**

Broughton también hace una distribución en función de las posibles combinaciones de cada uno de los delitos, ofreciendo las siete posibles combinaciones siguientes (Broughton, 2006, p. 7):

- Sólo conducir bajo la influencia del alcohol (alcoholemia), 56,5%.
- Sólo conducir sin permiso correspondiente, 26,4%.
- Sólo conducción peligrosa (imprudencias), 2,9%.
- Alcoholemia y conducir sin permiso, 12,4%.
- Conducir sin permiso y conducción peligrosa, 1,2%.

- Alcoholemia y conducción peligrosa, 0,3%.
- Alcoholemia, conducir sin permiso y conducción peligrosa, 0,3%.

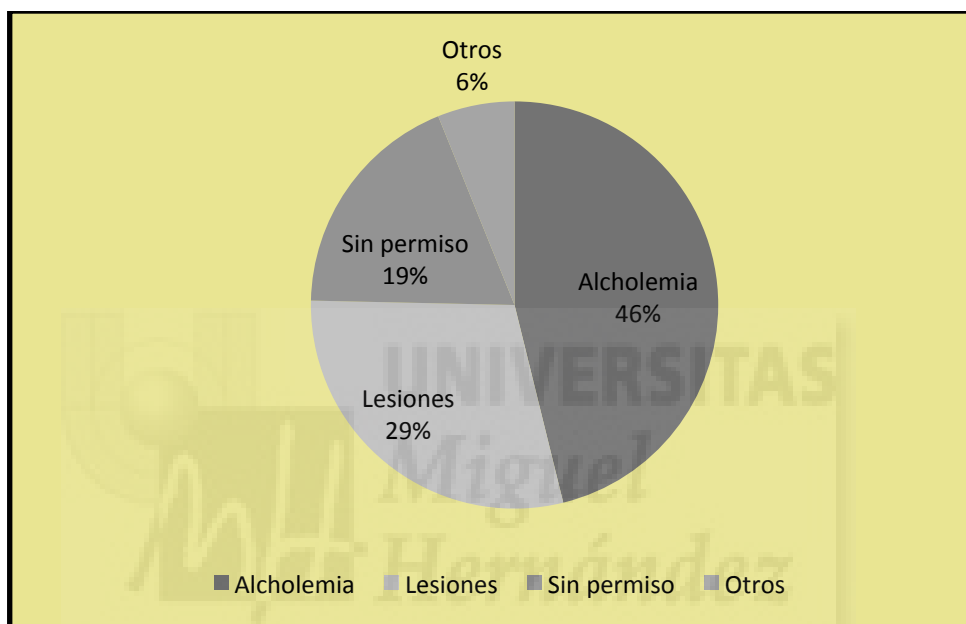
Con la muestra de datos obtenidos para esta investigación, y realizando una agrupación de ellos de forma que permita la comparación con los datos de los autores citados, el resultado es el que se muestra a continuación:

**Tabla 4.**  
**Distribución delitos de tráfico**

Delito	Nº
Alcoholemia/Drogas	234
Homicidio/Lesiones	148
Conducir sin permiso	94
Omisión socorro (fugas)	6
Otros <sup>46</sup>	25
TOTAL	507

<sup>46</sup> En este concepto se han agrupado 17 delitos de imprudencia temeraria y 8 de negativa al sometimiento a las pruebas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Hay que recordar que, tal como ya se ha mencionado, los datos de conducción sin permiso se hallan algo infrarrepresentados (ver página 47), por lo que la distribución –en ese aspecto concreto- probablemente pueda acercarse más a la de Broughton que lo que muestra la siguiente representación gráfica de estos datos.



**Ilustración 5 - Distribución delitos de tráfico**

De la inicial comparativa de la distribución porcentual de delitos, entre las tres investigaciones, podría extraerse ya alguna interpretación previa:

- La importancia porcentual de los delitos de alcholemia parece tener que ver con la cultura de consumo del alcohol, que ha ido evolucionando con el tiempo desde 1979 hasta nuestros días. El

porcentaje de delitos de alcoholemia de Kaiser es menor, probablemente debido a dos cuestiones: a que la "cultura" del consumo de alcohol sí que ha variado más con respecto a aquella época, y en los datos de Kaiser, y a que apenas hay incidencia del sexo femenino, mientras que estas cuestiones cambian sustancialmente en las otras dos investigaciones.

- El porcentaje de delitos de omisión de socorro (fugas) ha ido disminuyendo apreciablemente, probablemente porque los modernos medios de transmisiones, vigilancia y control del tráfico influyen en que la decisión de "escapar" de la escena de un accidente o delito de tráfico sea adoptada cada vez en menor medida.<sup>47</sup> También puede influir en este aspecto una mayor tendencia a subsumir los delitos de fuga dentro de otro principal, con lo que el primero "desaparece" de las estadísticas. Además de que existe una evidente tendencia a no incluir en las estadísticas las fugas que no están relacionadas directamente con otro delito y en las que el culpable de la misma no es identificado y efectivamente logra escapar a la acción policial. Otro aspecto a tener en cuenta es el de la diferencia conceptual entre la "simple fuga" desde el lugar del hecho (que puede producirse –por ejemplo- después de un accidente en el que sólo se han producido daños materiales, o por haber estado conduciendo sin permiso), y la omisión del deber de socorro (figura en la que el "fugado" lo hace sin socorrer a una o varias personas que pueden estar en

---

<sup>47</sup> Cámaras de tráfico, medios de vigilancia, telefonía móvil, reconocimiento automático de matrículas, medios aéreos, etc.

peligro o heridos). En este estudio se han considerado sólo estos últimos casos, ya que pueden suponer la comisión de un delito, mientras que algunos de los primeros no tienen por qué serlo.

- Dado que el porcentaje correspondiente a los delitos de conducción bajo la influencia de sustancias y de conducción sin permiso es similar, la diferencia apreciada en los delitos de lesiones (mayor importancia porcentual en la investigación objeto de esta tesis) viene originada por la disminución que se puede observar en los de fuga (omisión del deber de socorro) y los de conducción temeraria y –sobre todo- negativa al sometimiento a las pruebas de detección.<sup>48</sup>
- Aun teniendo en cuenta la tendencia inicial a la probable infrarrepresentación de los delitos de conducción sin permiso, ya comentada respecto de esta investigación, el porcentaje de este tipo de delito es parecido en las tres investigaciones y permanece más o menos estable. Además, la futura “nivelación” al porcentaje real evidenciaría –con el tiempo- que la distribución porcentual general tienda a ser mucho más parecida, especialmente en lo que

---

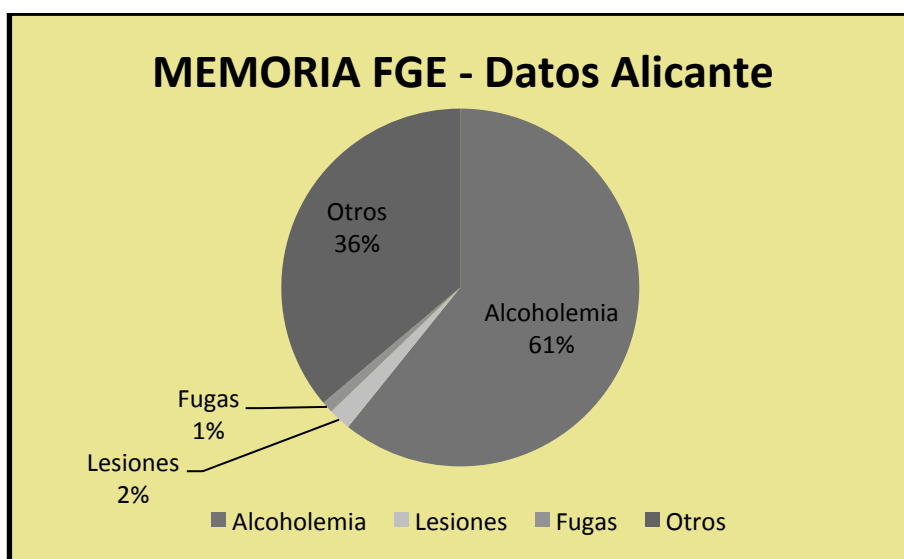
<sup>48</sup> En lo que probablemente tenga mucho que ver una diferente tipificación penal, según el caso. Por ejemplo, la iniciativa politicocriminal de incluir la negativa como un delito “añadido” al margen de la real existencia o no de una conducción influenciada hace que se produzcan menos negativas. O, en el caso de las “fugas”, las consideraciones expresadas en el punto anterior.

se refiere a las dos últimas, y más modernas, investigaciones comparadas.

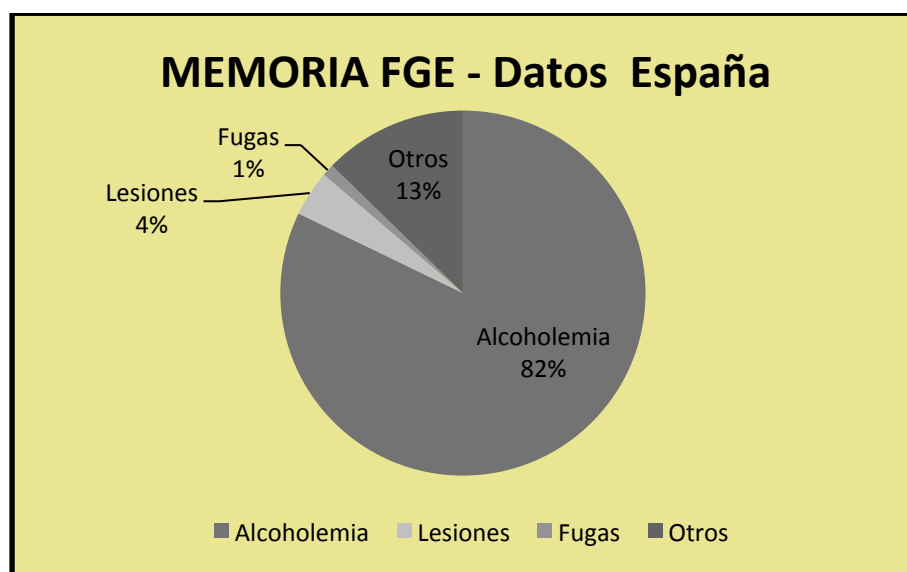
Además de comparar las investigaciones precedentes, lo lógico sería recurrir también a la comparación con los datos oficiales de delitos de tráfico de diferentes fuentes españolas. Una de ellas, la Memoria de la Fiscalía General del Estado. Sin embargo, como veremos inmediatamente, eso no está exento de complicaciones. Para empezar, las tipologías delictivas son poco comparables con prácticamente todos los antecedentes de investigaciones españolas o foráneas.

No obstante, haciendo un esfuerzo de homogeneización, podría llegarse al resultado siguiente, en función de los datos publicados en la Memoria del año 2008 (datos del año 2007) (Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, 2008, págs. 1372,1373).

En las dos figuras siguientes, se presentan los datos, de la provincia de Alicante en la primera, y a nivel nacional, en la segunda:



**Ilustración 6 - Distribución delitos de tráfico según FGE - Alicante**

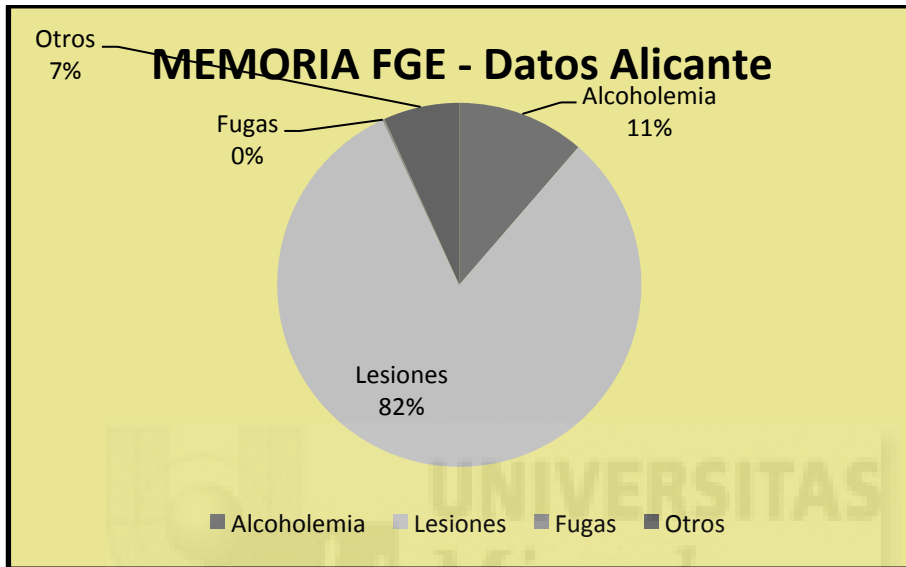


**Ilustración 7 - Distribución delitos de tráfico según FGE - España**

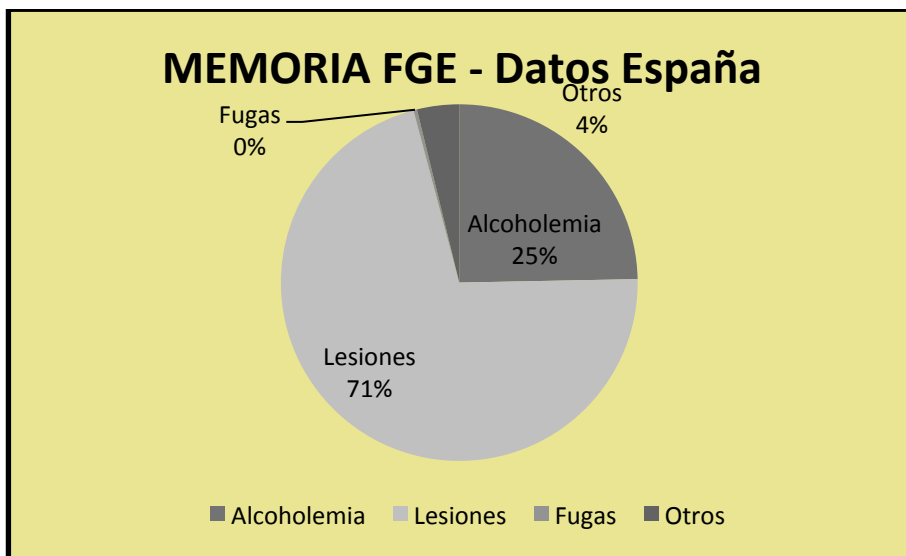
Sorprende, ya a primera vista, la escasez porcentual de los delitos de lesiones directamente relacionados con la seguridad vial. Se han incluido en ese concepto las que figuran en el epígrafe "conducciones temerarias con resultado de lesiones o daños" y "conducción con desprecio a la vida de los demás con lesiones o daños", aún a sabiendas de que algunos de ellos serán de daños y no lesiones. Es cierto que en otro apartado de la Memoria existe un epígrafe de "lesiones por accidente de tráfico" (Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, 2008, pp. 1368,1369), pero su cantidad (en Alicante, 4.951) deformaría desmesuradamente la posible comparación.

Y, además, se trata de lesiones por accidente, con los especiales condicionantes que pueden suponer, y que se han comentado

anteriormente, respecto del tratamiento penal y procesal de los accidentes de tráfico como delitos (ver página 65). En todo caso, y de tenerlos en cuenta, los resultados serían –en cada caso- los siguientes:



**Ilustración 8 - Distribución delitos de tráfico según Fiscalía General del Estado (Alicante) - 2**

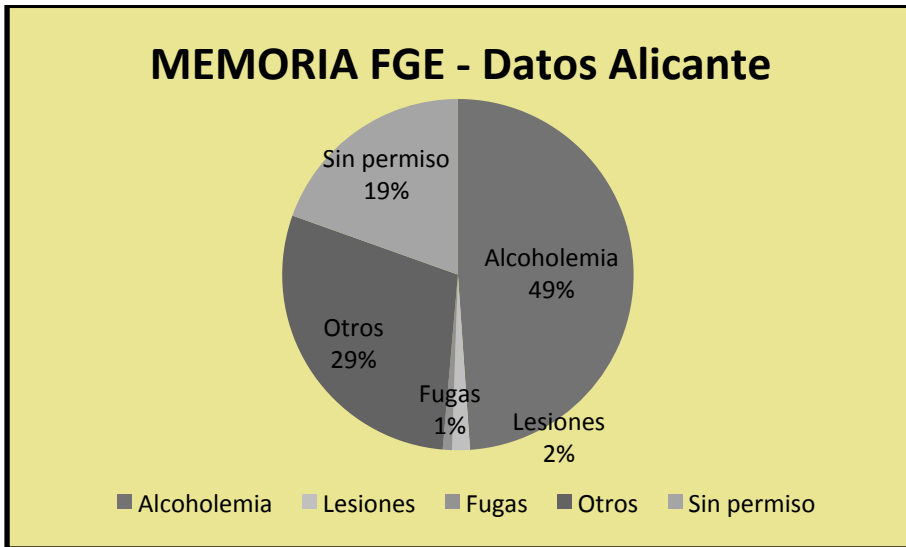


**Ilustración 9 - Distribución delitos de tráfico según Fiscalía General del Estado (España) - 2**

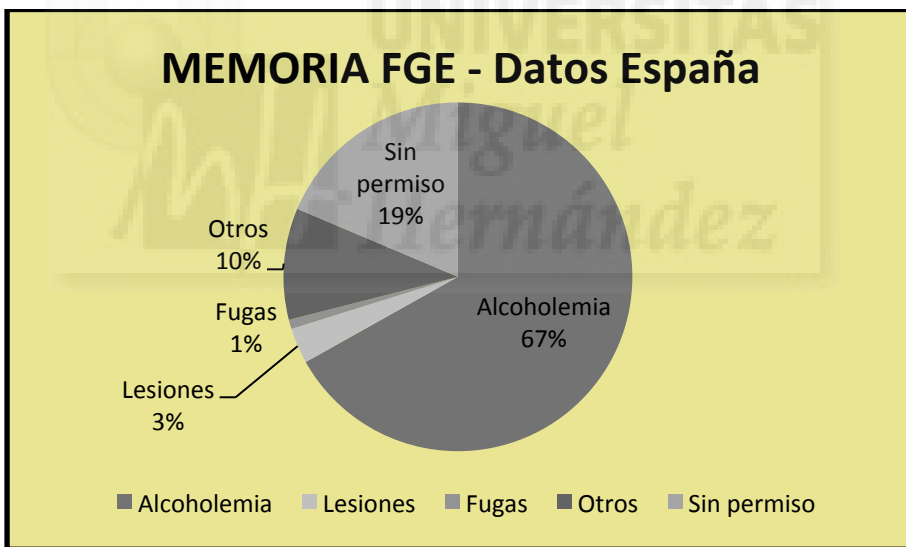


Resalta la disparidad –poco coherente- de las cifras publicadas en este epígrafe de lesiones si se comparan algunas poblaciones. Por ejemplo, además de los 4.951 de Alicante, se incluyen 7.406 en Badajoz o 7.144 en Sevilla, mientras que en La Coruña, Granada, Toledo y Córdoba se especifica que no ha habido ninguno, o que ha habido sólo 1 en Valencia. Ello sólo parece responder a una diferente forma de calificación de un mismo concepto según el Fiscal de Seguridad Vial de que se trate, y que hace que sea imposible valorar los datos de forma real y coherente.

Por otro lado, y para poder llevar a cabo una comparativa mínimamente homogénea, ha de tenerse en cuenta que falta un aspecto importante: la consideración del “nuevo” delito de conducción sin permiso, que puede variar la distribución porcentual de forma significativa. A efectos puramente indicativos, si se incluyera hipotéticamente en los datos anteriormente especificados de la Fiscalía General en la misma proporción que resulta de la investigación realizada (19%), los resultados serían los siguientes:



**Ilustración 10 - Distribución delitos de tráfico según Fiscalía General del Estado (Alicante) - 3.**



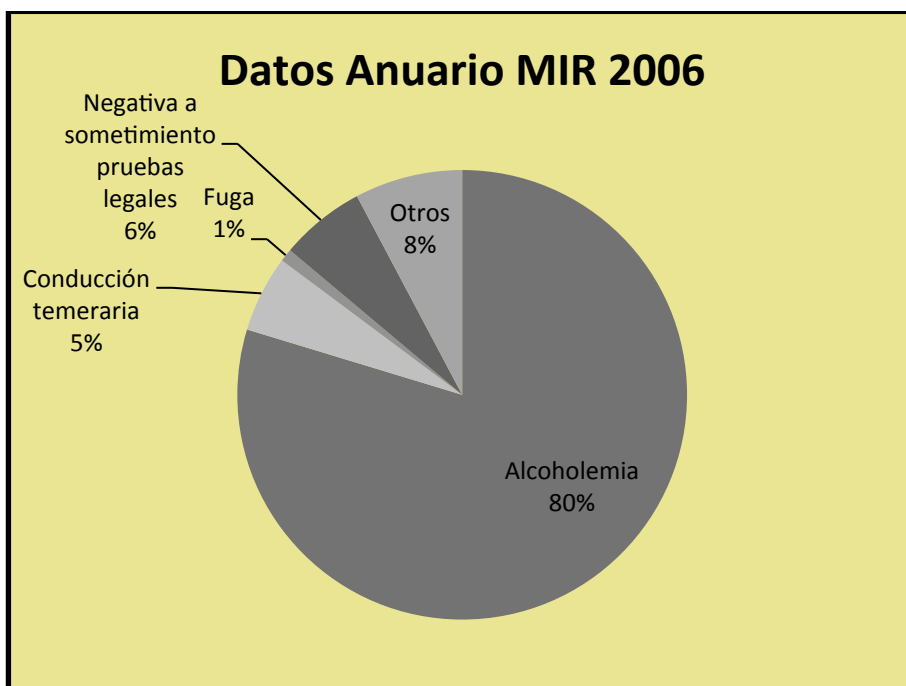
**Ilustración 11 - Distribución delitos de tráfico según Fiscalía General del Estado (España) - 3.**

Estos últimos resultados<sup>49</sup> parecen acercarse más a los de las investigaciones extranjeras – tanto antiguas como modernas-, así como a los de la investigación objeto de este trabajo (ver página 75), pero no dejan de estar conseguidos a base de un intento, por todos los medios posibles, de llegar a una comparación mínimamente plausible. En resumen, es evidente que los datos “oficiales” no son mínimamente suficientes como para lograr ese objetivo, ni siquiera desde un punto de vista de lograr una aproximación.

La distribución que resulta de otra fuente oficial, parece mostrarse algo más comparable, siempre que se tenga en cuenta que no se puede contemplar la inclusión de cifras relativas al delito de conducción sin permiso, debido a los condicionantes ya expuestos. En el último Anuario del Ministerio del Interior que ofrece datos específicos y relativamente pormenorizados de la delincuencia de tráfico, es la siguiente (Ministerio del Interior, 2007, pág. 238):

---

<sup>49</sup> Sobre todo los referidos a la provincia de Alicante de la figura 10, que se corresponden mejor con la investigación, cuyos datos se han recogido –como ya se ha indicado- en el término municipal de Elche.

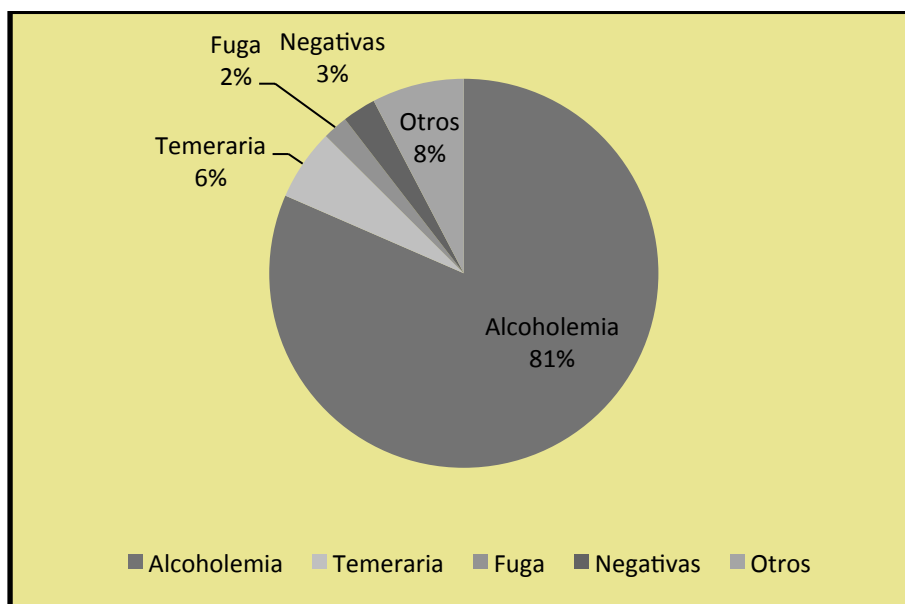


**Ilustración 12 - Distribución por delitos, datos Ministerio Interior.**

Efectivamente, si se obvian las cifras correspondientes al delito de conducción sin permiso, y se "igualan" artificialmente el apartado de "otros" con el mismo porcentaje de un 8%,<sup>50</sup> el gráfico de distribución delictiva de los delitos contra la seguridad vial en la muestra objeto de la investigación, resulta muy similar al de los delitos de la misma clase publicados por el Ministerio de Interior:

---

<sup>50</sup> Lo que también es necesario hacer, en este caso en la muestra investigada, ya que en ese apartado no se pueden incluir exactamente las mismas clases delictivas en uno y otro caso. No se pueden incluir en "otros" las lesiones, ni incluirlas como delito comparable "autónomo", ya que en los datos del Ministerio no figuran, y si se incluyeran en "otros" los resultados se deformarían. Por otro lado, han de incluirse los delitos de imprudencia temeraria, que en la comparativa con los datos de la Fiscalía General del Estado no podían incluirse.

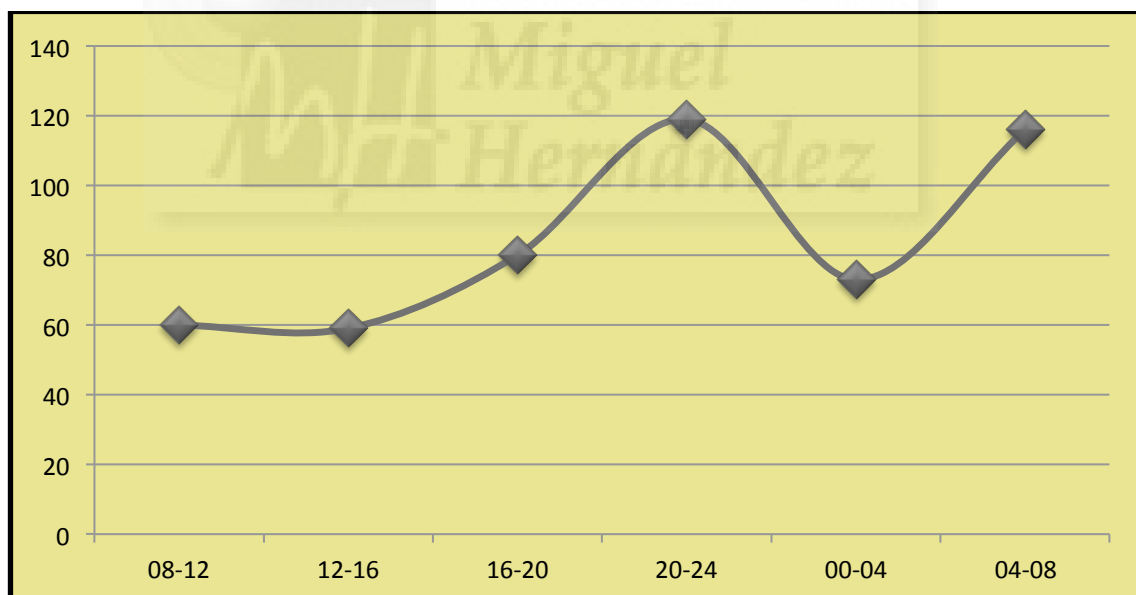


**Ilustración 13 - Distribución delictiva corregida**

Respecto a la distribución temporal de los delitos contra la seguridad vial (en general), la resultante de los datos de la muestra obtenida es la que puede observarse a continuación. En la representación gráfica se ha optado por fijar el inicio del horario a las 8 de la mañana para que la percepción se adapte al ciclo vital diario de las personas y de las ciudades:

**Tabla 5.**  
**Intervalo horario**

<b>INTERVALO HORARIO</b>	<b>N°</b>
08-12	60
12-16	59
16-20	80
20-24	119
00-04	73
04-08	116
TOTAL	507



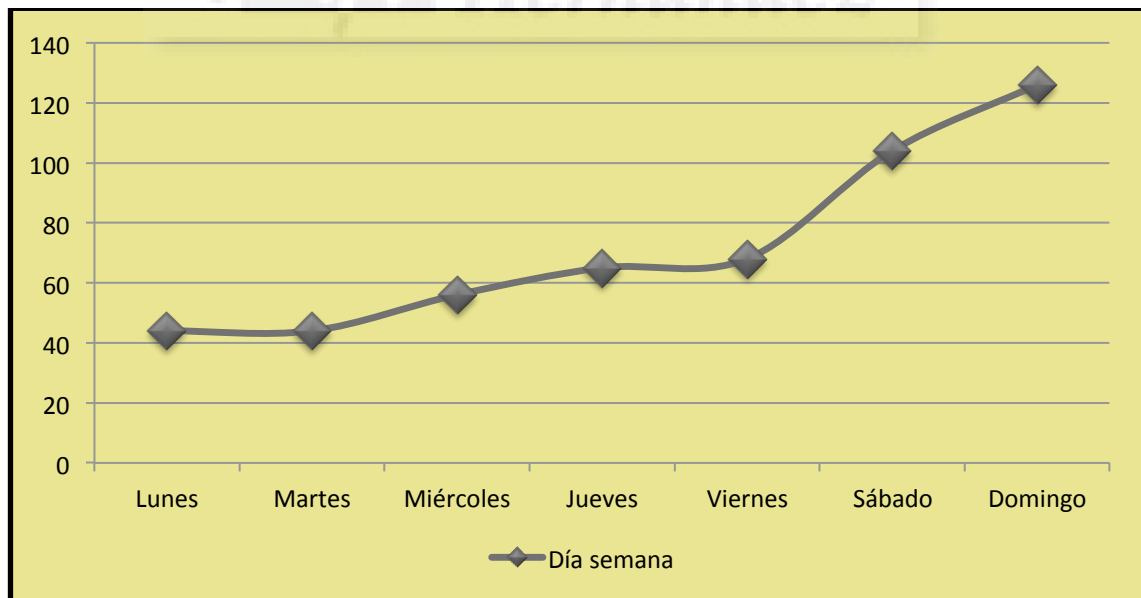
**Ilustración 14 - Delitos de tráfico, evolución horaria (Bernabeu, 2013).**

En la interpretación de estos datos, pueden destacarse ciertas características interesantes. Se observan dos “picos” en la evolución horaria que posiblemente tienen lugar por diferentes circunstancias. El primero entre las 4 y las 8 horas, lo que probablemente sea debido a la acumulación en ese horario de gran parte de los delitos de alcoholemia, que reúnen –con diferencia y tal como ha podido verse- el mayor porcentaje dentro del total de delitos contenidos en la muestra. Además, y tal como se verá más adelante, con una importante presencia del grupo de edades de entre 18 y 27 años. El segundo, entre las 20 y 24 horas, se produce por la unión de dos circunstancias: por una parte, y tal como también se verá, por la presencia de un porcentaje destacable de delitos de alcoholemia (aunque algo menor que en el periodo de tiempo entre las 4 y las 8 y, en este caso, del grupo de edades de entre 28 y 37 años). A lo que se une una presencia, mayor en ese intervalo de tiempo que en otros, de los delitos de conducción sin permiso.

Sutherland y Cressey destacan la importancia de la “moral de días de fiesta” en relación con las “costumbres con válvula de escape”, y que dan pie a un comportamiento que, en otras ocasiones, no sería tolerado (Middendorff, 1981, pág. 27). Efectivamente, no es sorprendente (más bien lo sería lo contrario) el gráfico de distribución temporal semanal de los delitos de tráfico, resultado de los datos obtenidos en la muestra utilizada en la investigación que se pueden ver en la tabla y gráfico siguientes:

**Tabla 6.**  
**Delitos de tráfico. Evolución semanal**

DÍA SEMANA	Nº
Lunes	44
Martes	44
Miércoles	56
Jueves	65
Viernes	68
Sábado	104
Domingo	126
<b>TOTAL</b>	<b>507</b>



**Ilustración 15 – Delitos de tráfico, evolución semanal (Bernabeu, 2013).**



Esto es especialmente aplicable a las conductas en el tráfico (alcoholemias en celebraciones, disculpas sobre formas de conducir en determinadas circunstancias, etc.). Y en esos casos, y en nuestra sociedad actual, esta característica ambiental está también íntimamente relacionada con el uso de diferentes tipos de vehículo, que se convierte, además de un instrumento que permite movilidad, en un símbolo de estatus y un elemento de referencia y de cohesión dentro del grupo subcultural. Una imagen muy evocadora de ello es el uso (y la forma de uso) de determinadas marcas de motos por parte de un grupo subcultural como es el de los "Ángeles del Infierno", ya citado por Middendorff en este sentido (Middendorff, 1981, p. 35).

### **3.2. De los delincuentes**

Según algunos autores, el perfil de edad del culpable de infracciones de tráfico es mayoritariamente de más de 33 años (el 58%). Es decir, el 42% tiene 33 años o menos, mientras que en la criminalidad patrimonial -en relación con vehículos- la edad -en un 66,7%- es de menos de 33 años. Por otra parte, la edad media de los conductores culpables de infracciones es de 35,9 años, y la media de edad de los conductores en general es de 42,6 (Tamarit & Luque, 2007, págs. 67,68). Mientras que Roberts y Haslewood-Pósick cifran en un 70% el porcentaje de los delincuentes de tráfico que tienen menos de 33 años, y su edad media en 29 años (Roberts & Haselwood- Pósick, 2003, pág. 348).

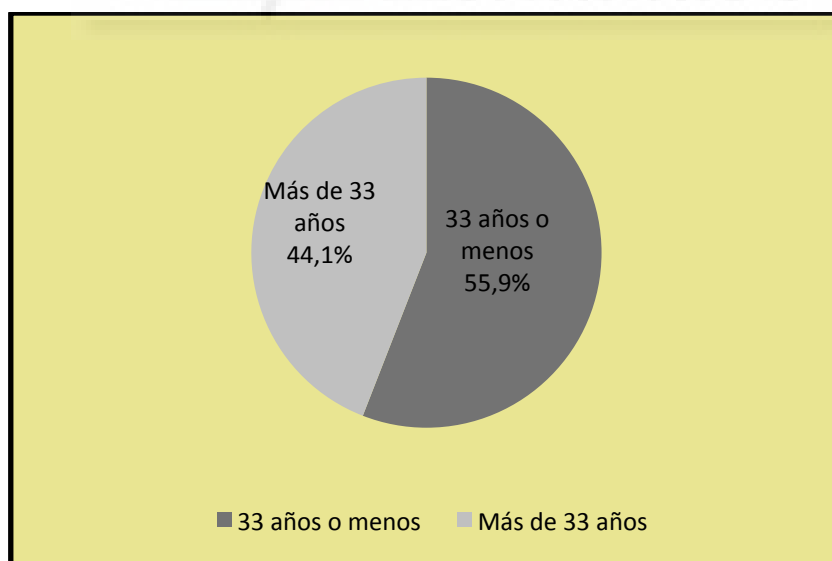
En los datos de esta investigación, los resultados se sitúan en una posición intermedia entre los mencionados, ya que la media de edad (en

lo referido a delitos de tráfico) es de 32,9 años, y el porcentaje de delincuentes de tráfico con 33 años, o menos, es de un 55,9%. Es probable que la edad media resultante en ésta, así como en el porcentaje de menores de 33 años, sean menores que las referidas por Tamarit, debido a que éste considera también las infracciones administrativas y el estudio de investigación se refiere sólo a delitos de tráfico.

**Tabla 7.**

**Edades mayores y menores de 33 años**

<b>EDAD</b>	<b>N°</b>
33 años o menos	222
Más de 33 años	175
<b>TOTAL</b>	<b>397</b>

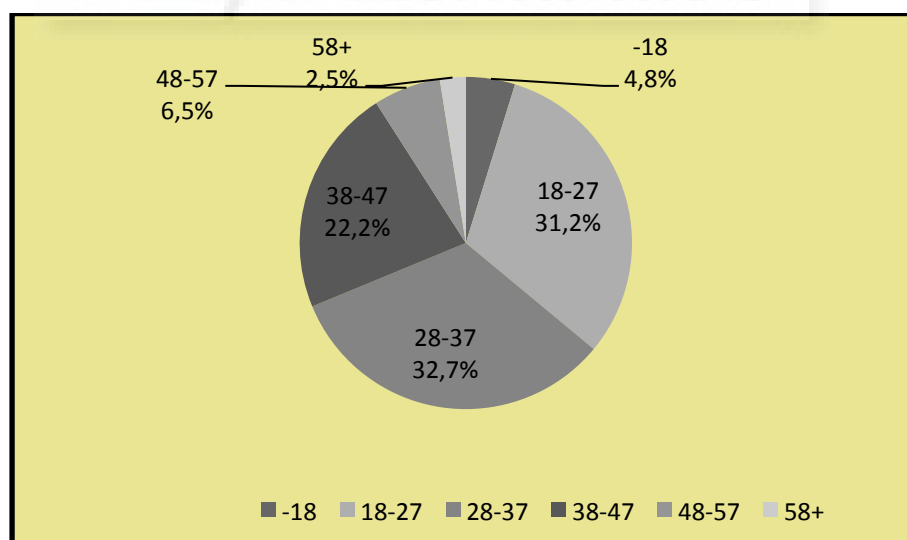


**Ilustración 16 - Delincuentes de tráfico, perfil de edad**

En la distribución pormenorizada por edad, el resultado de la investigación es el que se muestra en la tabla y gráfico siguientes:

**Tabla 8.**  
**Delincuentes de tráfico. Distribución por edades.**

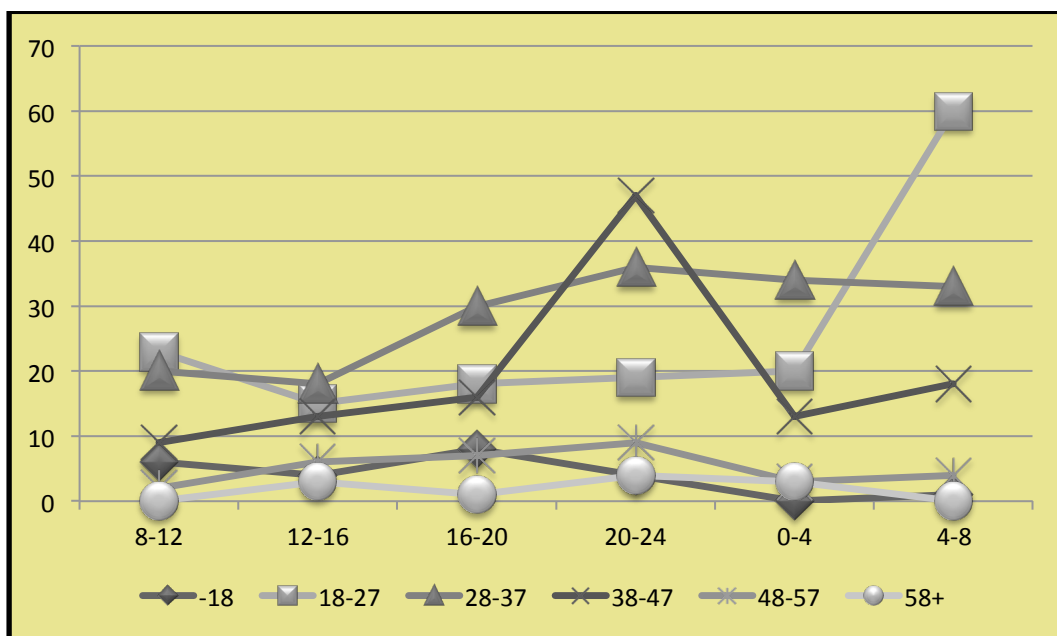
GRUPO EDAD	N°
-18	19
18-27	124
28-37	130
38-47	88
48-57	26
58+	10
TOTAL	397



**Ilustración 17 - Delincuentes de tráfico, distribución por edades**

Puede apreciarse que el grupo de edad comprendido entre los 18 y los 37 años alcanza prácticamente el 64 % de todos los implicados en delitos de tráfico, mientras que el de los menores de 18 años no llega al 5 %. Menor porcentaje que el que corresponde a la tasa tradicional de los delitos de los menores en la delincuencia general que, según los datos de César Herrero se mueven entre un 10 y un 15 % en el caso de los países de nuestro entorno cultural, y alrededor de un 12 % en el caso de España (Herrero Herrero, *Criminología, parte general y especial*, 1997, pág. 370; Herrero Herrero, *Delincuencia de menores, tratamiento criminológico y jurídico*, 2005, págs. 30,40). En las mismas cifras se mueve Vázquez González que afirma que ese porcentaje puede cifrarse en alrededor de un 12,85 % del total (Vázquez González, 2003, pág. 181). Ello es debido, evidentemente, a una menor disposición de vehículo por los menores por razones, tanto económicas como legales y reglamentarias. Y una posible mayor incidencia del uso del ciclomotor no parece haber podido llegar a compensar esta menor disponibilidad.

En el anteriormente mencionado aspecto de la interrelación entre la edad y la distribución temporal de los delitos de tráfico, puede verse la influencia de la edad en la evolución diaria en el siguiente gráfico:



**Ilustración 18 - Delitos de tráfico, horas por edades**

Puede verse que el perfil general dibuja una gráfica ajustada a la presentada ya en la Ilustración 14 (que puede verse en la página 86). Pero ahora, podemos matizar que algunos de los aspectos pueden empezar a ser explicados por la distribución por edades. Efectivamente, se puede comprobar la importancia –previsible por otra parte- del número de delitos de tráfico en el tramo de edad de entre 18 y 27 años, en el horario entre las 4 y las 8 de la madrugada. Y también podemos ver algo no tan previsible: que la elevación del número de delitos entre las 20 y 24 horas de cada día se debe a los grupos de edades de entre 28 y 37 años, y de entre 38 y 47 años. Resultados sobre las edades más presentes en cada tipo de delito y horario que responden perfectamente a lo ya adelantado al respecto en la página 87.

Para Kaiser, el porcentaje de los sexos en los accidentes de tráfico se corresponde bastante con el de la delincuencia de tráfico. Además, en

general, el porcentaje femenino en los delitos de tráfico excede al de la participación de la misma en la criminalidad clásica en más del doble (en términos relativos de comparativa con la participación en el tráfico). En el tipo que más se da este porcentaje es en el de la conducción sin permiso; y en el que menos, en los delitos de alcohol en el tráfico. Posiciones intermedias, en orden de mayor a menor, ocupan las lesiones culposas sin embriaguez, la fuga en caso de accidente, el homicidio culposo no influenciado por el alcohol, y los delitos de puesta en peligro del tráfico (Kaiser, *Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979*).

Según Middendorff, en el caso de la delincuencia femenina, se puede decir que se mantienen las tasas generales comparativas entre la delincuencia de tráfico y la general. No obstante, y a diferencia de Kaiser, sostiene que sí hay una diferencia significativa en el caso de las fugas, en las que las mujeres lo realizan en la misma, en incluso mayor proporción, que los hombres (Middendorff, 1981, págs. 72,73). Los datos actuales no confirman totalmente los de Middendorff, salvo la afirmación sobre las tasas relacionadas con la comparación con la delincuencia general, ya que en la investigación de Broughton las mujeres constituyen el 28 % de los conductores registrados en la muestra del DVLA, pero sólo el 14 % de los conductores condenados por delitos de tráfico o sancionados por infracciones. Los porcentajes son, incluso, menores en el caso de los tipos de delito más graves: 8 % para las conductoras bajo los efectos del alcohol y 4 % para las conductoras "peligrosas" (Broughton, 2006, pág. 12).

En España, los datos derivados de las fuentes oficiales se muestran algo menores. Según se desprende del Anuario del Ministerio de Interior de 2006, las mujeres suponen el 4% del total de la delincuencia de tráfico.

Y en cuanto a los delitos contra la seguridad vial en concreto, el 3,9% en las alcoholemias, el 5,1% de las negativas a someterse a las pruebas de alcoholemia, el 3% de las conducciones temerarias y el 6,8% de las fugas (Ministerio del Interior, 2007, págs. 207,230,238). De forma similar, en el European Soucerbook del año 2006 –y para el año 2003- se cifra en un 3,3% el porcentaje de mujeres que habían cometido delitos de tráfico, cercano al anterior. Lo cual no debe extrañar, ya que la fuente de datos citada en éste es el propio Anuario del Ministerio del Interior (European Sourcebook, 2006, págs. 78,99,112).<sup>51</sup>

**Tabla 9.**  
**Delitos de tráfico. Distribución por delito y sexo (MIR)**

DELITOS	HOMBRES	MUJERES	TOTAL		
Alcoholemia	12.334	96,1%	505	3,9%	12.839
Conducción temeraria	861	97%	27	3%	888
Negativa	937	94,9%	50	5,1%	987
Fugas	138	93,2%	10	6,8%	148
Otros	1.200	96,1%	49	3,9%	1249
<b>TOTAL</b>	<b>15.470</b>	<b>96%</b>	<b>641</b>	<b>4%</b>	<b>16.111</b>

<sup>51</sup> Ha de tenerse en cuenta que, en estos datos, no se incluyen los delitos de lesiones producidas en el tráfico porque no se diferencian de otras lesiones al incluirse en otro tipo y sin distinguirlas, ni tampoco el delito de conducción sin permiso por no haber entrado todavía en vigor en ese momento.

Por su parte, en la investigación objeto de este trabajo el porcentaje resultante de delincuencia femenina es de un 9,8%. Superior a los anteriores, pero muy similar al de la participación de la mujer en la delincuencia general, cuyo porcentaje en el Anuario Estadístico del Ministerio del Interior es de un 9,5% (Ministerio del Interior, 2007, p. 207),<sup>52</sup> y en la línea de lo sostenido por Middendorff y Broughton sobre la identidad entre las tasas femeninas en la delincuencia general y en la de tráfico.

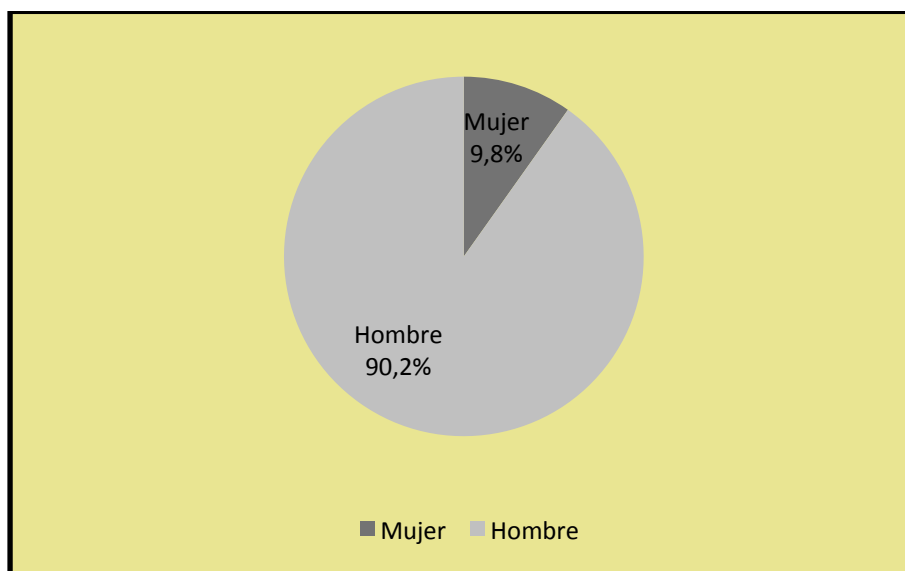
**Tabla 10.**  
**Delincuentes de tráfico. Distribución por sexo**

SEXO	Nº
Hombre	358
Mujer	39
<b>TOTAL</b>	<b>397</b>

---

<sup>52</sup> Las detenciones de mujeres, en el total de la delincuencia en España para ese año, ascienden a 24.011 sobre un total de 251.078.





**Ilustración 19 - Delincuentes de tráfico, distribución por sexo.**

En algunas de las investigaciones más antiguas se recogen datos que actualmente ya no son posible obtener directamente por razones deontológicas (sobre todo cuando éstos se obtienen en entrevista directa con los implicados), salvo que se puedan obtener los datos de forma indirecta y general, como es el caso de los relacionados con la profesión, la posición social y el estado civil. En cuanto a la profesión y la posición social, Kaiser afirma que el mayor porcentaje corresponde a obreros con bajos ingresos económicos. Es decir, del mismo modo que sucede con los delincuentes "clásicos", los delincuentes de tráfico proceden especialmente de las capas sociales más inferiores. En lo que concierne al estado civil, según el mismo autor, los casados son los que menos aparecen en la delincuencia de tráfico, luego empiezan a aparecer más solteros y viudos y los divorciados, los que lo hacen en mayor medida (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979).

En cuanto a las características de personalidad, los componentes del grupo de individuos reincidentes y de especial peligrosidad en infracciones de tráfico (en sentido amplio), normalmente antes de los 25 años, son (Middendorff, 1981, pág. 40):

- Especial descuido y abandono en su vida profesional.
- Inconstancia en sus relaciones laborales.
- Frecuente cambio de puesto de trabajo.
- Consumo alcohólico regular y bastante considerable.
- Escasa capacidad de concentración y constancia.
- Inclinación a provocar accidentes.
- Elevado número de antecedentes penales.

Hay que destacar que son las dos últimas características las que más están directamente relacionadas con el tráfico y su delincuencia. Por eso, entre otras cosas, en esta investigación se entrará también en las interrelaciones entre la tendencia a estar involucrado en accidentes y determinados tipos delictivos contra la seguridad vial y, sobre todo y en profundidad, a estudiar la que pueda existir entre la delincuencia de tráfico y la existencia de antecedentes penales.

Otro elemento susceptible de ser estudiado, con los datos obtenidos, es el de la importancia del elemento de la procedencia

geográfica de los delincuentes de tráfico. Especialmente por lo novedoso del enfoque, ya que no se han encontrado datos anteriores que se hayan centrado en este aspecto. Para ello, la distribución se hizo en dos grupos principales (nacionales y extranjeros), que fueron –a su vez- distribuidos, por su procedencia como sigue:<sup>53</sup>

- Nacionales: Elche, resto de la provincia de Alicante, resto de la Comunidad Valenciana, resto de España.
- Extranjeros: Magreb, resto de África, Sudamérica, Asia, Europa del Este y resto de Europa.

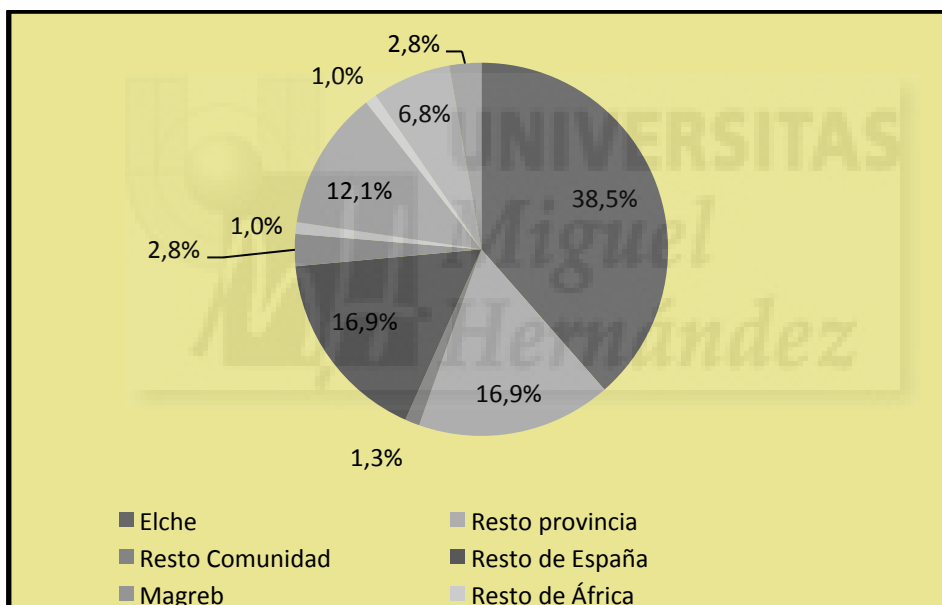
Los datos resultantes son los que pueden verse a continuación:

**Tabla 11.**  
**Delincuentes de tráfico por origen**

PROCEDENCIA	Nº
Elche	153
Resto provincia	67
Resto Comunidad	5
Resto de España	67

<sup>53</sup> La adjudicación a cada grupo se ha hecho en base a la procedencia según lugar de nacimiento que constaba en el expediente, obviando la situación de legalidad o no legalidad de residencia, y la propia residencia en ese momento.

Magreb	11
Resto de África	4
Sudamérica	48
Asia	4
Europa del Este	27
Resto de Europa	11
<b>TOTAL</b>	<b>397</b>



**Ilustración 20 - Distribución porcentual delincuentes tráfico por origen**

La distribución general desde el punto de vista de la única diferenciación nacional-extranjero, entre los delincuentes de tráfico de la muestra investigada, es la siguiente:



**Ilustración 21 - Distribución general nacional-extranjero (Bernabeu, 2013).**

El porcentaje de extranjeros en la delincuencia de tráfico se muestra algo menor al de éstos en la delincuencia general. Efectivamente, según puede verse en el último Anuario Estadístico del Ministerio del Interior que ofreció datos pormenorizados de este tipo, el porcentaje de extranjeros en la delincuencia en general fue (en el año 2006 e incluyendo los datos relativos a menores) de un 33,7% (Ministerio del Interior, 2007, págs. 287-289).

#### **4. Teorías criminológicas aplicadas**

Hay un cierto número de teorías, como las de la personalidad antisocial, y otras teorías de la personalidad, como las de asunción de riesgos (*risk-taking*), la búsqueda de sensaciones (*sensation seeking*), la del *arousal*, las del control social, o la del autocontrol, que han postulado

tradicionalmente la relación entre los accidentes de tráfico y el delito (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, *Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users*. In G.B. Grayson (Editor). *Behavioural Research in Road Safety*. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995, págs. 36-38). Sin embargo, ha de huirse de la idea de que una explicación simplista y simplificada de la delincuencia de tráfico puede ser suficiente. Como cualquier fenómeno delictivo, no va a ser suficiente –ni adecuado- el recurso a una teoría criminológica para lograrlo, ni siquiera a un enfoque determinado. En los delitos de tráfico, como en tantos otros, están presentes desde los condicionantes puramente individuales a los de tipo macrosocial. En efecto, se puede argumentar que hay dos aproximaciones para analizar el crimen, que son estudiar el crimen como fenómeno o estudiar las diferencias individuales. Y, añadido a lo anterior, y para entender el porqué de que ciertos crímenes se cometan en momentos específicos han de entenderse las circunstancias situacionales. Esta aproximación es conocida como “de la oportunidad” o de “las actividades rutinarias”. Por otro lado, se puede estudiar la criminalidad como una característica de las personas. Es decir, el análisis de las diferencias individuales. Algunos están más inclinados que otros a cometer crímenes, según la situación, por lo que se dice que esas situaciones no son independientes de las diferencias individuales y que esas personas –en cierta manera- moldean su propio entorno.

Tamarit también abunda en esta visión al afirmar que es una combinación de factores personales y sociales de riesgo con un ejercicio de autoafirmación simbólica facilitado por el instrumento que supone el vehículo el que facilita la aparición de la delincuencia relacionada con el tráfico. Y recuerda que a factores de riesgo relacionados directamente con las características del infractor, como la masculinidad, los impulsos

exploradores, la agresividad, o la impulsividad, se unen otros ligados a las actividades cotidianas del infractor (Tamarit & Luque, 2007, pág. 83).

Sin perder la existencia de esta doble perspectiva, y –desde luego– sin ánimo de ser excluyente ni exhaustivo, algunas de las teorías criminológicas –de uno u otro enfoque– que más pueden estar relacionadas con la conducta delictiva en el tráfico son las que se explican brevemente a continuación, incidiendo en su relación con este fenómeno delictivo. Teorías de la propensión individual al crimen.

#### **4.1. Teorías de la agresión**

Pueden distinguirse dos grandes enfoques en las teorías formuladas para explicar la conducta agresiva: las que fijan su origen en los impulsos puramente internos y que aparecen en el individuo desde su nacimiento, y las que lo sitúan en los ambientes que rodean al individuo, y que la conciben como una reacción de salida frente a determinadas situaciones ambientales. Sobre esta base actúan, como elementos originadores y/o potenciadores, además de la frustración y la cólera, otros estados emocionales, como la activación emocional o el estado cognitivo (Clemente Díaz & Espinosa Breen, 2001, pág. 15). En la primera de las tendencias, Middendorff afirma que la agresión y la disposición a la lucha en la naturaleza humana, incluyen la comisión de delitos agresivos, desde la locura de la velocidad hasta el asesinato (Hassestein citado por Middendorff) y que, dentro del marco de la criminalidad en general, los delitos han aumentado en gravedad, crueldad y brutalidad, por lo que es lógico sacar la consecuencia de que el incremento de la agresividad se

mostrará también en el tráfico (Bauer citado por Middendorff). Y el automóvil, dispuesto y utilizado, es el servidor obediente de tal agresión (Middendorff, 1981, pág. 20). Respecto de la segunda, algunos autores han destacado la importancia del carácter situacional del comportamiento en el tráfico. Muchos modos sociales del comportamiento humano, como puede ser el caso de algunos tipos de agresión, sólo funcionan –o funcionan de una forma “especial”- si la otra parte (la otra persona) es alguien personalmente conocido. Pero, si se trata de un “adversario” anónimo, y no un ser humano singular, entonces desaparecen los mecanismos inhibitorios de la agresión. Posiblemente, sea ésta una de las razones por las que las infracciones de tráfico resultan extrañas a su personalidad, o que el comportamiento del “hombre al volante” difiera a veces tanto del habitual (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 54 y 55).

Muchas son las conductas agresivas relacionadas con el tráfico, y muchas también las variaciones que ésta pueden ofrecer, desde la pura agresividad general (que se traslada a la dinámica del tráfico como una actividad más), hasta el denominado “*road rage*”, pasando por la agresividad directamente relacionada o que surge como consecuencia del tráfico en sí mismo. Una ampliación de concepto de la mera agresividad individual,<sup>54</sup> lo puede constituir la teoría general de la tensión de Agnew. Para él, y desde este punto de vista, son las interacciones con los otros las que son susceptibles de producir frustración o tensión en el individuo,

---

<sup>54</sup> Ya que, en realidad, trasciende de lo puramente personal para profundizar también en los tipos de relaciones sociales que generan la conducta criminal, en este caso agresiva.



llegando a precipitar su conducta delictiva.<sup>55</sup> Los individuos, por lo tanto, pueden verse impelidos a la delincuencia por estados emocionales negativos, como la ira, la frustración o el resentimiento. Reacciones que aparecen como resultado de una mala relación con el entorno, y que les conducen a la ejecución de acciones correctivas contra las fuentes que les causan tensión emocional. En muchas ocasiones, esas “acciones correctivas” adoptan la forma de actos delictivos (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, págs. 240-245).

De las tres fuentes generadoras de tensión principales que identifica Agnew, la imposibilidad de alcanzar objetivos sociales positivos, la privación de las gratificaciones que el individuo posee o espera poseer, y el ser sometido a situaciones negativas o aversivas de las cuales no puede escapar, puede ser esta última la que más relación pueda tener con determinadas acciones agresivas relacionadas con la conducta en el tráfico. Efectivamente, las situaciones de elevada congestión de tráfico desencadenan sentimientos de frustración, enfado e irritabilidad, debido a que el conductor percibe la existencia de obstáculos e impedimentos para llegar a conseguir su objetivo, además de imponer retraso e impedir la consecución de sus metas (Alonso, Esteban, Calatayud, Alamar, & Egido, Emociones y conducción. Teoría y fundamentos., 2006, págs. 218-222). Esto puede explicar la aparición de conductas agresivas en la conducción, pero desde una óptica de comportamiento en episodios aislados. Sin embargo, en la teoría criminológica mencionada, Agnew introduce

---

<sup>55</sup> De hecho, esta teoría también puede verse denominada como teoría general de la frustración.

también otro elemento. Según él, la experiencia continuada de diferentes fuentes de tensión y el incremento y repetición de la exposición a situaciones aversivas puede predisponer al individuo a un comportamiento delictivo "crónico" y la acumulación de paulatinas experiencias de tensión producir una probabilidad aumentada de comportamiento delictivo (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 245). Y, es indudable que la actividad cotidiana nos aboca a una exposición repetida e inevitable a los efectos, en algunos casos negativos e indeseables, de algunas de las características propias de la actividad de la conducción, tanto como sujeto activo como pasivo. Y entre otras, la mencionada de una elevada congestión del tráfico. Pero, es evidente que no toda persona expuesta a los conflictos y características negativas del tráfico de vehículos se convierte ineludiblemente en delincuente de tráfico, ya que el delito sólo es una posible respuesta a la frustración, entre otras muchas posibles, y –además– sólo algunos individuos, en estado de frustración, recurren al delito. En este último aspecto, hay que señalar que ese recurso al delito puede verse especialmente favorecido por que el individuo tenga una especial disposición hacia el mismo (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, págs. 342,346).

La conducción agresiva –en sí misma– puede ser definida como una condición social, donde el conductor se enoja en reacción a una alteración del tráfico. Rodney Slater, citado por (Alonso, y otros, Attitudes. La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales., 2002, pág. 76) afirma que *"la conducción agresiva es una combinación de acciones de conducción insegura y conducción ilegal que demuestran una desatención por la seguridad. Un coche en las manos de un conductor agresivo tiene el mismo efecto que una pistola en las manos*

*de un asesino...". Estas acciones pueden incluir desde numerosos delitos hasta una conducción arriesgada, aunque la conducción agresiva no necesariamente requiere intencionalidad. Es interesante, en todo caso, relacionar este concepto con el de "road rage" como la forma más extrema de agresión en la actividad de la conducción, siendo así una categoría diferencial dentro de ésta. Lo cierto es que –tal como señalan Alonso y otros- la línea divisoria entre ambos conceptos es, en ocasiones, bastante difusa. Principalmente porque –a veces- se toma el término "road rage" en sentido amplio recogiendo el resto de "conductas agresivas" en su definición, mientras que -en otras- la referencia a la conducta agresiva adquiere un sentido amplio e incluye comportamientos extremos, que en ocasiones responderían a conductas específicas de la "road rage". La postura más clarificadora parece ser la de los autores mencionados, cuando se unen a Sarkar, Martineau, Emami, Khatib y Wallace, al considerar que "conducción agresiva es cualquier conducta de conducción provocada por la frustración y/o enfado que pone en peligro a otros, física o psicológicamente; mientras que "road rage" hace referencia a los casos más extremos y psicopatológicos de conducción agresiva incluyendo el intento de homicidio" (Alonso, y otros, Attitudes. La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales., 2002, pág. 96 y 97).*

#### **4.2. Teorías del aprendizaje social**

El concepto esencial de aprendizaje social, imitativo o vicario, fue desarrollado por Albert Bandura y Richard Walters (1963) partiendo del

modelo de las "Leyes de la Imitación" de Gabriel Tarde (siglo XIX). Sutherland, por su parte, propuso que la delincuencia no es el resultado de la inadaptación de los individuos pertenecientes a las clases bajas, sino del aprendizaje que individuos de cualquier clase y cultura realizan de conductas y valores criminales. En esencia, estos autores sostienen que los seres humanos aprenden conductas imitando a otras personas. Y ello se hace a través de procesos cognitivos que permiten observar, imaginar, pensar y ponerse en el papel de otras personas que sirven como modelo, y sin que sea necesario realizar las conductas en el mismo momento en que se observan (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 371).

La teoría del reforzamiento diferencial es una reformulación de la teoría de Sutherland, que Akers y Burgess han desarrollado añadiéndole algunos elementos. Además de adoptar el término de asociación diferencial, introducen los conceptos de definiciones, reforzamiento diferencial, y de imitación, y cómo todos ellos pueden influir en la aparición de la delincuencia.

Parten del propio concepto de asociación diferencial, como un proceso de aprendizaje social en el que existe una dimensión interaccional, que es la que tiene lugar mediante la asociación directa con otras personas que actúan ilícitamente; y otra es la normativa, por la que una persona es expuesta a patrones normativos que inducen a la delincuencia. Esa asociación, por otra parte, se puede producir en grupos primarios (familia, amigos...) o en grupos secundarios (vecinos, religión, profesores, figuras de autoridad, medios de comunicación, jefes y compañeros de trabajo...). Las asociaciones diferenciales que tienen más influencia sobre el individuo son las que poseen más fuerza, mayor

duración, mayor prioridad, y mayor intensidad (es decir, las provenientes de las relaciones más importantes para él).

El reforzamiento diferencial es el balance entre los refuerzos y los castigos anticipados o reales que siguen o son consecuencia de las conductas. Ese reforzamiento puede ser de varias clases: los no sociales provienen de la estimulación física que produce sensaciones agradables. Por ejemplo, los efectos de determinadas sustancias; los de intercambio social (que es el grupo que más elementos agrupa) consisten en palabras, respuestas o conductas de otros que preceden o siguen a un determinado comportamiento y lo refuerzan o lo castigan.

En resumen, y aplicando la teoría de estos autores, la delincuencia de tráfico podría explicarse por un proceso de asociación diferencial muchas veces de tipo secundario (es decir, que tiene lugar en el grupo social que constituye el grupo de iguales). Esa asociación tiene gran fuerza cuando incide sobre individuos especialmente motivados, si sus características individuales les predisponen a ello. Además, en estas personas se pueden encontrar actitudes y valores (es decir, definiciones generales) contrarias al delito, pero sus definiciones específicas y conductuales hacen que puedan orientarles hacia este tipo de delincuencia. Esta puede ser una diferencia entre los delincuentes de tráfico que pertenecen al "núcleo duro" de este tipo de delincuencia y los de carácter ocasional y cuyo modo de vida habitual no está relacionado con ningún tipo de conducta delictiva.

Es en ese punto, y teniendo en cuenta sus características individuales, cuando puede recibir reforzamientos de intercambio social, bien en forma de mensajes aprobatorios anticipados, o bien fortalecidos por otros reforzamientos tangibles, o reforzamientos simbólicos

posteriores (como la aprobación –tácita o manifiesta- por parte de otras personas que comparten su estilo de vida y de conducción, y normalmente también proclives a la conducta ilegal en el tráfico).

Vold, citado por Middendorff, asegura también –aunque sin tanto sustrato empírico- que el comportamiento de los conductores, especialmente cuando cometen delitos contra la seguridad del tráfico, constituye una conducta aprendida e imitada de otros hombres (Middendorff, 1981, pág. 25).

### **4.3. Teorías de la disuasión**

Desde la Escuela Clásica, a los más modernos postulados de las teorías económicas del delito o la elección racional, pasando por las denominadas neoclásicas, el enfoque de la disuasión agrupa una serie de teorías que sitúan el centro de su explicación en el efecto de las normas sobre el individuo y en la consiguiente “elección” de éste de adentrarse o no en la conducta criminal.

Por su propia esencia, y aunque también se muestran coherentes con el concepto de prevención especial negativa<sup>56</sup>, este enfoque está especialmente centrado en los efectos de la prevención general negativa, entendida como el efecto que hace que los individuos se abstengan de cometer delitos por temor a las consecuencias penales o normativas (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, pág. 278).

---

<sup>56</sup> Que tiene su efecto cuando a un individuo se le impone una pena y en el futuro tiende a respetar más la Ley, porque ya ha sufrido los rigores de una sanción, y sabe mejor los riesgos y consecuencias que afronta.

El logro de esa prevención general puede favorecerse a través de la habituación, la formación normativa y la disuasión. Garrido, Stangeland y Redondo, que entienden esta habituación como un resultado de las normas y sanciones penales que hace que las personas automaticen una serie de comportamientos dentro de la legalidad normativa, ponen como ejemplo de ella el hecho de que los ciudadanos suelen detener su vehículo automáticamente al ver un semáforo en rojo sin necesidad de pensar y decidir en cada caso sobre esa conducta.

Siguen diciendo que la formación normativa es el efecto educativo que tendrían las normas penales a largo plazo. Y que la disuasión – relacionada ya directamente con la prevención general negativa en concreto- se logra a través de los tres elementos tradicionales de la Escuela Clásica: la certeza, la prontitud y la dureza de la imposición de las penas<sup>57</sup>. Las dos primeras dependen de la eficacia policial y de la rapidez del procedimiento penal, mientras que la última está determinada por el Código Penal (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 187).

Una importante perspectiva dentro del paradigma de la disuasión es la que sostiene la Teoría de la Elección Racional. A través de ella, Cornish y Clarke (1986) describen la delincuencia como un suceso que ocurre cuando un delincuente decide correr el riesgo de vulnerar la Ley, después de considerar sus propias necesidades económicas, sus valores personales o experiencias previas, hasta qué punto su “objetivo” está protegido, cuáles son las condiciones económicas y sociales del vecindario o cómo es de eficiente la Policía del lugar. Antes de cometer un delito,

---

<sup>57</sup> Como ya preconizó, en la Escuela Clásica, Beccaria (1738-1794).

ese "razonamiento" criminal sopesa las posibilidades de ser detenido, la severidad de las penas que se pueden imponer, el valor de lo que se puede conseguir mediante la comisión del acto, y la mayor o menor necesidad de inmediatez en conseguir ese objetivo. Clarke enlaza esta teoría con la prevención mediante su propuesta de técnicas de reducción de oportunidades. El propósito de las mismas es incrementar el esfuerzo necesario para la comisión del delito o el riesgo percibido de detención; o bien reducir las posibilidades de recompensas esperadas, o eliminar las justificaciones para el incumplimiento de la Ley (Wikipedia, 2006).

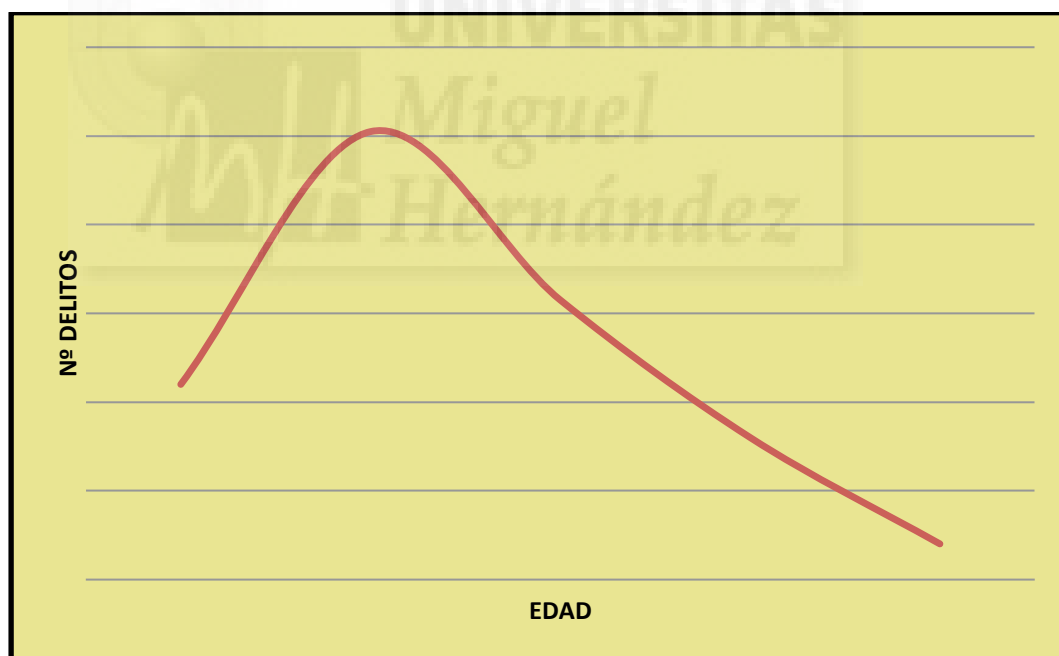
Desde el punto de vista de la delincuencia de tráfico, se tiende a descansar el logro de la prevención general sólo en la actuación policial y los cambios normativos, olvidando generalmente que una adecuada formación normativa (en este caso, no sólo respecto de las leyes penales sino también la normativa administrativa del tráfico y la seguridad vial) puede conseguir una habituación hacia el cumplimiento de las normas permitiendo así una mejor preservación de la seguridad colectiva. Desde el punto de vista de las teorías de la disuasión, uno de los puntos focales debe ser la determinación de hasta qué punto los individuos se ven supeditados por ésta o no, hacia la evitación de la conducta delictiva y los procesos de decisión relacionados con esta problemática. En el caso de la delincuencia de tráfico, sobre todo, al verse las especiales características de ésta y de los delincuentes (ver en la página 57 y siguientes).

#### ***4.4. Teorías del desarrollo***

Las teorías del desarrollo se inscriben en una corriente de pensamiento que considera que los factores relevantes para la



criminalidad pueden ser distintos según la edad de las personas, por lo que parten de una base dinámica, debida a los cambios y nuevas experiencias a las que los individuos se ven expuestos a lo largo del tiempo. Por lo tanto, la edad es uno de los elementos más sólidamente correlacionados con la comisión de hechos delictivos, lo que puede observarse gráficamente si se distribuyen los delitos según la edad de su autor (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, págs. 518-521). El gráfico resultante adopta la forma de una curva característica que ha venido en denominarse como "la curva de la edad", y que relaciona – tanto de forma genérica, como algunas veces también aplicada a casos concretos- el fenómeno delictivo con las edades de comisión.<sup>58</sup>



**Ilustración 22 - Los delitos y la "curva de la edad".**

<sup>58</sup> Curva que ya fue recogida por Quetelet en la primera mitad del siglo XIX.

Farrington, en su teoría de las etapas vitales (1996), sitúa el inicio de la conducta delictiva en la época de mayor influencia del grupo de amigos y por la presencia de un aumento en la motivación para la obtención de dinero, de una mayor consideración dentro del grupo, y mayores niveles de estimulación. Aumenta, también la probabilidad de imitación de métodos ilegales si los amigos los utilizan, al mismo tiempo que los padres van perdiendo influencia. La persistencia depende esencialmente de la tendencia antisocial que presente el individuo, mientras que el abandono de la carrera delictiva aparecerá cuando el joven pueda mejorar sus habilidades para lograr sus objetivos por medios legales y aumenten sus vínculos afectivos con parejas no antisociales (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, págs. 452-453).

Entre los denominados *procesos energizantes* que, según Farrington, influyen en que los jóvenes desarrollen propensiones antisociales y/ delictivas, están elementos muy relacionados con la conducta delictiva o antisocial en el tráfico, como el deseo de prestigio social (sobre todo respecto de sus iguales), los deseos de estimulación o el posible consumo de alcohol. En ese mismo aspecto del desarrollo vital de determinados delincuentes, pero años antes y refiriéndose a la delincuencia de tráfico, incide Middendorff cuando recuerda que “el adolescente pendenciero se convierte más tarde en el adulto que, conduciendo un coche, adelanta a los demás, o va a temeraria velocidad, sin consideración y con brutalidad. Sin embargo, muchos abandonan la etapa de criminalidad juvenil –incluso de tráfico– para convertirse en adultos responsables”. Y también que afirma haber constatado que “la agresión premeditada del adolescente sin vehículo a motor puede

transformarse en la agresión culposa del adulto motorizado” (Middendorff, 1981, pág. 37).<sup>59</sup>

#### **4.5. Teoría del autocontrol**

Gottfredson y Hirchi proponen el autocontrol como la principal barrera que se interpone entre las personas y la posibilidad de cometer un crimen. Y lo definen como “la tendencia de las personas a perseguir objetivos a corto plazo sin considerar las consecuencias de sus actos a largo plazo”. Un alto autocontrol previene el crimen, mientras que un bajo autocontrol no puede prevenirlo e, incluso, puede incrementar la probabilidad de conducta criminal. Las actividades en las que se involucran las personas con bajo autocontrol tienen como característica común que proveen de recompensas inmediatas sin mucho esfuerzo. Así, los delincuentes se involucran en el uso de drogas, alcohol, y también en accidentes de tráfico. Y es que los accidentes y el delito muchas veces son consecuencia de un bajo autocontrol y –en definitiva- los individuos con una especial propensión a los accidentes de tráfico tienen las mismas características de los delincuentes.

Elementos presentes en la teoría del autocontrol son la propensión a la recompensa inmediata, el gusto por la aventura, la inestabilidad en las relaciones, la falta de planificación, la insensibilidad ante el sufrimiento, el egocentrismo, la no consideración de las consecuencias, y la impulsividad.

---

<sup>59</sup> Aunque Middendorff no llegó a profundizar tanto como Farrington en esta cuestión es evidente que ya estaban implícitas en su afirmación las cuestiones que sostiene este último.

Como puede verse, aspectos muy relacionados con la conducta delictiva en general y con la delincuencia de tráfico en particular, especialmente este último. Algunas de las manifestaciones que se citan en relación con la falta de autocontrol son aún más evidentes, como la bebida incontrolada, el consumo de sustancias y el comportamiento arriesgado en la conducción (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, págs. 445-450).

La forma en el que ese autocontrol se expresa puede cambiar en diferentes periodos de la vida. Aunque, por otro lado, la conducta de tendencia a vulnerar las reglas del tráfico aparece como bastante estable a lo largo de la vida. Lo que viene refrendado por las investigaciones de Chesnam, Rutter y Quine, que demuestran que el mejor predictor de la vulneración de las leyes de tráfico es un pasado de vulneración de las mismas. Lo que sugiere que este tipo de comportamiento es una conducta habitualmente permanente en su propia naturaleza (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users. In G.B. Grayson (Editor). Behavioural Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995, pág. 37).

#### ***4.6. Teoría de la búsqueda de sensaciones***

Garrido, Stangeland y Redondo citan a Zuckerman para recordar la definición de la búsqueda de sensaciones como un rasgo definido por “la búsqueda de experiencias y sensaciones variadas, nuevas, complejas, e intensas, y la disposición a asumir riesgos físicos, sociales, legales y financieros a fin de lograr tales experiencias”. Investigaciones diversas han

señalado de modo sólido que los delincuentes tienden a puntuar más alto en la variable "búsqueda de sensaciones" que los no delincuentes (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 347).

Se ha demostrado que está relacionada positivamente con el uso de drogas ilegales, la práctica de deportes arriesgados, las experiencias sexuales variadas, y otras formas de conducta, entendiéndose en cualquier caso, que el factor común de todos los comportamientos referidos pueden ser proporcionar al individuo una mayor cantidad o intensidad de estimulación. Mientras que algunos han confirmado que esa búsqueda de sensaciones se ha encontrado relacionada, tanto con el comportamiento criminal, como con el comportamiento en la conducción, otros objetan hacia la idea de que la asunción de riesgos o la búsqueda de sensaciones puedan ser explicación suficiente del crimen, argumentando que la conducta retraída (opuesta a la sensación de búsqueda del arousal) también está relacionada con el delito (Junger & Tremblay, SAGE Publications. Self-control, accidents and crime., 1999).

Puede que resulte relativamente extraño que esa búsqueda de sensaciones esté relacionada con conductas pasivas aparentemente alejadas de ese rasgo de personalidad (como es el caso de algunas pautas de consumo de sustancias). Sin embargo, se han encontrado también altas puntuaciones en esta dimensión entre personas que practican, por ejemplo, la meditación, o que pueden ser capaces de tolerar estados de privación sensorial. Lo que indica que no sólo implica estimulación externa, sino también el deseo de experimentar sensaciones nuevas y no habituales en los contextos cotidianos (Antuña Bellerín, Rodríguez Franco, Rodríguez Díaz, & Paíno Quesada, 2001, pág. 96). En la delincuencia de

tráfico hay determinados delitos que parecen estar íntimamente relacionados con esa búsqueda de sensaciones, como puede ser el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas (en los que esa búsqueda normalmente es anterior a la propia conducta del tráfico), o –sobre todo– la conducción imprudente o temeraria en todas sus variantes. Teorías sobre la influencia social.

#### **4.7. Teorías subculturales**

Las teorías subculturales ponen el acento de la aparición de la delincuencia en la unión de los jóvenes en grupos de subcultura o pandillas que rechazan los medios sociales establecidos y fijan como guía de su conducta nuevos medios o nuevos objetivos. La subcultura delictiva ofrece a estos sujetos una aprobación y un reconocimiento social que éstos necesitan, aunque sea de carácter marginal.

Según Middendorff, para los adolescentes varones de Estados Unidos de los años 70 parece tener una importancia verdaderamente catastrófica el deseo de poseer un automóvil, a lo que se añade que ese medio de transporte ya se había convertido en un elemento criminógeno de primer orden. Por otra parte, recuerda que la delincuencia de tráfico constituye una tercera parte de toda la criminalidad juvenil. Hace referencia explícita al automóvil como instrumento de comisión de delitos, y como instrumento de fuga, pero sólo lo hace de manera indirecta a su importancia simbólica cuando, por ejemplo, cita el caso de las “bandas de motoristas”, o utiliza la frase de que, para los jóvenes, “quien tiene un coche, tiene una chica” (Middendorff, 1981, pág. 36).

Es indudable la importancia del automóvil como instrumento de comisión de delitos. Sin embargo, en el entorno subcultural, es necesario profundizar en su importancia como elemento de cohesión dentro del grupo que lo configura. Los elementos de cohesión aportan sensación de pertenencia al grupo, al tiempo que otorgan estatus dentro de él, de ahí su importancia simbólica. Elementos como el peinado, la forma de vestir, la apariencia externa, el consumo de determinadas sustancias o ciertas clases de música, se convierten en algo más que lo que aparentan. Y un elemento de cohesión de especial importancia en los grupos subculturales es el medio de transporte: el automóvil o el ciclomotor, dependiendo de la edad.

Por otro lado, y como tal elemento simbólico, también se puede convertir fácilmente en objeto del ataque de estos grupos juveniles. Según algunos autores, el coche es uno de los objetos predilectos del gamberrismo, y muchos automovilistas han sufrido el resultado de esa conducta de ciertos grupos. El romper espejos laterales, o el rayar gratuitamente su superficie, se considera un gesto tentador capaz de aportar una cierta (y perversa) tentación, atraídos por el valor y el estatus que el vehículo representa y simboliza en nuestra sociedad (Costa, Pérez Tornero, & Tropea, 2000, pág. 39).

#### **4.8. Teorías ambientalistas**

Las teorías de corte ambientalista inciden, no sólo en la mera influencia del entorno en la aparición y persistencia de fenómeno delictivo, sino también en los aspectos ecológicos, físicos y sociales de ese entorno

en lo que se refiere al mismo y la dinámica que conlleva, así como su distribución espacial y temporal.

Mientras otros enfoques ven la delincuencia como una mera consecuencia de comportamientos individuales, las teorías ambientalistas, como es el caso por ejemplo de la de la desorganización social, sostienen que lo más importante es el medio social en el que viven. El enfoque ecológico más tradicional ha centrado su atención en el efecto criminógeno de determinadas zonas, en lugar de la ciudad en su conjunto, y las diferencias entre unos lugares y otros (Balan Sonlo, 1987, pág. 148 y 151).

Por su parte, Middendorff recurre también a una explicación ambientalista y sociológica de la delincuencia violenta de tráfico para Alemania, si bien de corte más social. Afirma que las especiales características de la sociedad alemana originaron la aparición de una delincuencia también particular, porque se produjo una doble "sobrecompensación" después de la II Guerra Mundial, originada por un "complejo de inferioridad nacional" que impelió a los alemanes, tanto a intentar ganar el mayor dinero posible, como a un comportamiento desconsiderado y brutal en el tráfico. Según él, el elemento común a ambos fenómenos era que –en las dos situaciones- se requería ser más duro, menos escrupuloso y más rápido que el competidor (Middendorff, 1981, pág. 46).

#### ***4.9. Teorías del control social***

Las teorías del control social consideran que las personas tienen una tendencia a delinquir, que se consumará salvo que exista algún



motivo que lo impida. Esos motivos tienen muchas veces la naturaleza de controles informales. Controles que pueden ser internos (como un buen autoconcepto, la creencia en las normas, o un alto autocontrol), o externos (como la vigilancia en la familia, la escuela o el grupo de iguales). En consecuencia, los individuos que no delinquen no lo hacen cuando existen unos determinados vínculos –interrelacionados entre sí– que actúan controlando sus tendencias delictivas (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, pág. 359 y 360).

Una de las teorías más importantes del control social es la formulada por Hirchi (1969). Este autor considera que hay cuatro elementos, estrechamente relacionados entre sí, que unen los jóvenes a la sociedad y les disuaden de cometer delitos (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 223 y 224):

- El apego, como conjunto de lazos emocionales que se establecen con otras personas y que se traducen en afecto, admiración e identificación con ellas.
- El compromiso, que define el grado en que los individuos encuentran su sitio en la sociedad convencional, especialmente en su relación con la escuela u otras ocupaciones convencionales.
- La participación, que define el grado de implicación de los individuos en las actividades convencionales (familiares, escolares y laborales) que se realizan en la sociedad, y que les permiten adquirir valores y técnicas que les alejan del delito.

- Las creencias, como conjunto de convicciones favorables que las personas tienen hacia los valores establecidos. Cuanto más inclinados estén los individuos hacia un sistema adecuado de creencias, mayor probabilidad de que se comporte de manera prosocial.

Desde el punto de vista de la delincuencia de tráfico, los dos elementos más importantes serían el apego afectivo a los padres (al que Hirchi otorga una gran trascendencia)<sup>60</sup>, y la idoneidad del sistema de creencias. Efectivamente, porque el primero es un importante elemento de aprendizaje social e interiorización de las normas de tráfico que –al fin y al cabo– son una clase más de normas sociales; y un sistema de creencias que debe facilitar que se actúe en la sociedad (y en el tráfico) con arreglo a esas normas interiorizadas.

En relación con las teorías del control social, y la importancia de los controles sociales para proteger al individuo, Suchman argumenta que las leyes de tráfico o las regulaciones de seguridad, suponen unos controles sociales importantes que están dirigidos directamente a reducir los perjuicios de la conducta antisocial (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, *Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users*. In G.B. Grayson (Editor). *Behavioural Research in Road Safety*. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995, pág. 38). Algunas perspectivas unen enfoques individuales con los del control social, afirmando que –en muchos casos– la determinación del balance coste-

---

<sup>60</sup> Porque los vínculos emocionales entre padres e hijos vienen a ser el vehículo que facilita el proceso de socialización.

beneficio depende de variados elementos, y –entre ellos- el de la posición social. En este sentido, unos individuos tienen más que perder que otros, y de esa manera es más fácil que puedan ser disuadidos por la certeza de una pérdida relacionada con esa posición. Es decir, aquellos que tienen menos que perder pueden involucrarse en la comisión de delitos con mayor probabilidad que quienes tienen lazos sociales más fuertes con la sociedad convencional (Keane, Maxim, & Teevan, 1993, pág. 31). Visión que une la teoría del control social de Hirschi con los postulados de la Escuela Clásica (ver página 111).

#### **4.10. Teoría de las actividades cotidianas**

Una moderna perspectiva teórica de carácter situacional es la llamada teoría de las actividades cotidianas de Cohen y Felson (1979), que se centra en la creencia de que los cambios estructurales de la vida moderna incrementan las posibilidades de aparición de conductas delictivas. Entre otras cosas, porque el aumento considerable de movimiento de propiedades materiales y personas propicia en gran medida el contacto directo entre delincuentes y víctimas. Y en ese movimiento interviene, en gran medida y de una forma determinante, la motorización de la sociedad actual (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 427 y ss).

Al igual que los delitos relacionados con el alcohol, los delitos graves de tráfico parecen ocurrir en ciertos momentos y lugares. Lo que parece entrar de lleno en los postulados de esta teoría criminológica. En definitiva, el lugar y el momento pueden ser importantes predictores de la

conducción bajo los efectos del alcohol y el delito relacionado con el alcohol. Por ejemplo, las áreas de ocio nocturno y sus vías de acceso utilizadas por los usuarios de las mismas están más fácilmente asociadas con la violencia relacionada con el alcohol y los delitos callejeros que otras áreas. Muchas de las agresiones relacionadas con el alcohol ocurren en las últimas horas de la noche, o en las primeras de la mañana. Los accidentes de tráfico, los delitos de conductores bajo los efectos del alcohol y las agresiones también tienden a ocurrir alrededor de las horas de cierre de los clubs nocturnos que terminan tarde (Palk, Davey, & Freeman, 2007, pág. 1).

Un reciente estudio australiano también encontró que los delitos graves de tráfico, las alteraciones del orden público y los delitos contra las persona comparten características similares y se concentran en determinados lugares y al mismo tiempo<sup>61</sup>.

En muchas ocasiones, la facilidad de ejecución de determinados delitos de tráfico se deriva de la cotidianeidad de la presencia de los vehículos de motor y las bajas cifras de reincidencia concuerdan también con un tipo de comportamiento delictivo relacionado con las actividades cotidianas del infractor. En este aspecto de la incidencia del tipo de actividades que se desarrollan en determinados momentos y lugares, ha de tenerse en cuenta que el grupo de riesgo delictivo es un colectivo relativamente amplio que tiende a conducir con asiduidad y en el que se dan condiciones y motivaciones que les inclinan potencialmente al riesgo (Tamarit & Luque, 2007, pág. 35).

---

<sup>61</sup> Se trata del estudio de Palk y Davey, "A comparative analysis of the nature and extent of traffic offences and their relationship to other non traffic offences". The road safety research, policing and education conference proceedings, Perth (Australia). Citado en (Palk, Davey, & Freeman, 2007).

#### **4.11. Modelo del triple riesgo delictivo**

El modelo criminológico del “triple riesgo delictivo” (TRD) de Santiago Redondo toma como bases para su desarrollo los análisis sobre el apoyo social como eje de la prevención, las teorías situaciones del delito, y, más específicamente, la investigación criminológica sobre factores de riesgo y protección, que son reconceptualizados como dimensiones de riesgo de carácter continuo y graduado. El autor la ha denominado así, porque todas las dimensiones de riesgo son agrupadas en tres categorías o fuentes de riesgos: a) personales; b) relativas al “apoyo prosocial” recibido; y c) concernientes a las oportunidades delictivas. Considera que la combinación única en cada sujeto particular de elementos pertenecientes a estas tres categorías de riesgos precipita específicos procesos criminogénicos que acaban condicionando su “motivación antisocial” y su “riesgo de conducta antisocial” (Redondo Illescas, 2008, pág. 9).

Puede considerarse este modelo como una de las más modernas y operativas aproximaciones a la explicación de la delincuencia contra la seguridad vial, debido –precisamente- a las características propias de este tipo de criminalidad. Efectivamente, y como ya se ha visto previamente (ver consideraciones de la página 67) y se desarrollará más adelante, uno de los principales esfuerzos de la investigación criminológica en materia de tráfico debe dirigirse a poder identificar los diferentes tipos de delincuentes en función de que primen –según el caso- los condicionantes individuales o los factores situacionales en la aparición de la conducta

delictiva, teniendo en cuenta además la importancia de la presencia o no de elementos prosociales.<sup>62</sup> Además, este enfoque dispone de capacidad para la determinación científica de predicción del riesgo de la aparición de esas conductas criminales, cuestión esencial para la elección del tipo de respuesta penal y la determinación de la graduación de la misma, así como su prevención.<sup>63</sup> Efectivamente, y aunque –como cualquier otra aproximación científica de las ciencias sociales –el modelo TRD no puede afirmar o negar con certeza plena la comisión futura de un determinado delito, se mueve adecuadamente en un plano probabilístico y puede proponer un sistema para estimar la motivación y el riesgo delictivos de un sujeto en un momento concreto, precisamente porque ese plano de los hechos delictivos concretos requiere una especial atención a los riesgos situacionales o de oportunidades delictivas.

En propias palabras del autor, el modelo TRD constituye una síntesis unificada, parsimoniosa y operativa de las tres categorías de riesgos, y propone un modelo lógico y empírico de estimación del riesgo delictivo. No se concibe como una propuesta transteórica o meta-teórica, en cuanto que no se formula como una nueva teoría de la delincuencia que aduzca una explicación distinta de las vigentes teorías criminológicas, sino que se concibe como un marco estructural de interacción de fuentes de riesgo (personales, sociales y de oportunidad delictiva) que, al yuxtaponerse en magnitudes diversas, pueden desencadenar procesos criminogénicos (aprendizajes delictivos, desinhibición, ruptura de vínculos

---

<sup>62</sup> Cuestiones esenciales en esa diferenciación entre los delincuentes de tráfico puramente ocasionales, o los que delinquen en este ámbito como una forma más de una forma de vida criminal instaurada permanentemente.

<sup>63</sup> Lo que es importante en todos los delitos, pero en los referidos a la seguridad vial, debido a esa importante diferenciación tipológica mencionada.

sociales, tensión social, etiquetado, etc.) coherentes con unas u otras teorías criminológicas (Redondo Illescas, 2008, pág. 10).







**PARTE II.**

CRIMINOLOGÍA DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD VIAL.  
EXPLICACIÓN DE LAS TEORÍAS DESDE LA INVESTIGACIÓN.





## Capítulo 3.

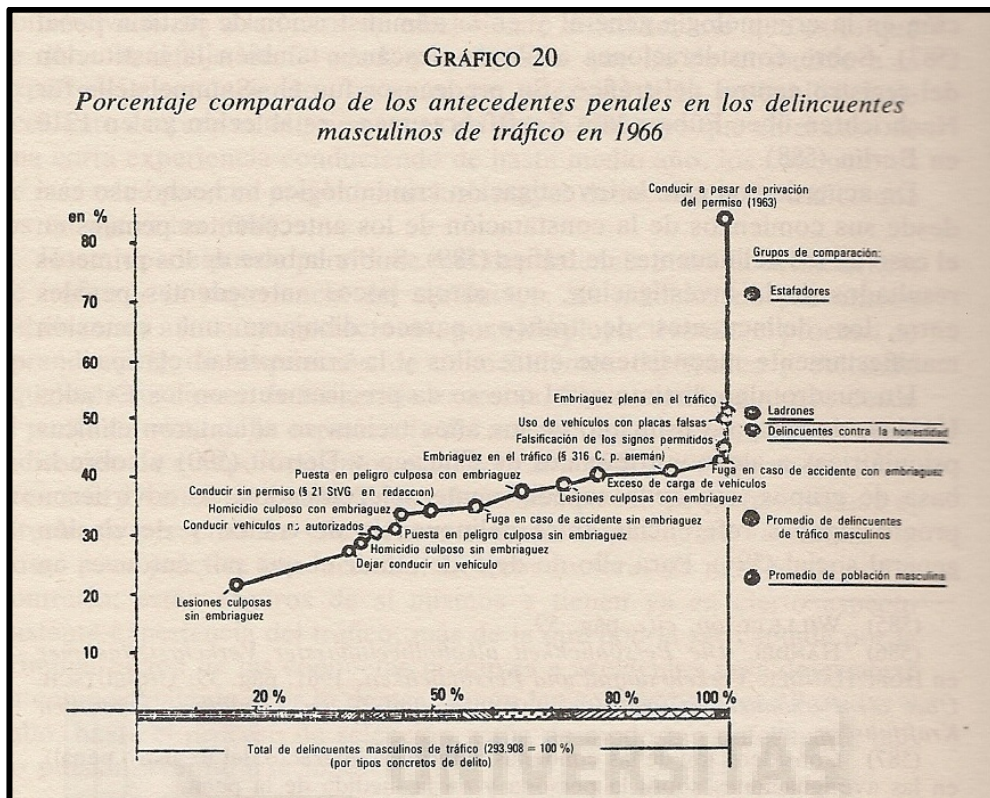
### Relación entre delitos de tráfico y delincuencia clásica

Kaiser afirmaba, hace ya tiempo, que la investigación criminológica (en Alemania) había utilizado desde los principios de la existencia del tráfico rodado el estudio de los antecedentes penales de los delincuentes de tráfico. En ese estadio inicial, sólo en contadas ocasiones se descubrían reincidentes entre este tipo de criminales, y la relación aparecía como muy superficial y extrínseca. Sin embargo, con la creciente densidad automovilística, y con la creación de un registro estadístico-criminal desde 1954,<sup>64</sup> pronto se admitió (o mejor dicho se redescubrió) una relación entre la delincuencia de tráfico y la criminalidad clásica (Kaiser, *Criminología. Una introducción a sus fundamentos científicos.*, 1983, p. 240). Y, efectivamente, una serie de investigaciones viene demostrando -si bien con mayor o menor fiabilidad metodológica- una estrecha conexión entre la delincuencia general y la de tráfico. Middendorff llega a aventurar el alcance de esa relación, al afirmar que, entre los delincuentes comunes se presentan los delitos de tráfico con una frecuencia tres o cuatro veces superior a la población general. Y, en este caso, en una investigación sobre la criminalidad en Dinamarca (Middendorff, 1981, pág. 41).

---

<sup>64</sup> Refiriéndose a la antigua República Federal Alemana.

Silva, por su parte, recuerda que Göppinger afirmó que quienes tienen en su haber delitos de otra clase, cometen más infracciones de tráfico, y esas infracciones representan una especie de "síntoma precoz" de criminalidad, o de una inadaptación social propia de la personalidad criminal exteriorizada en el sector de la convivencia automovilística (Silva Melero, 1974, pág. 26). Lo cierto es que los antecedentes penales son uno de los mejores indicadores de una determinada personalidad, y esa misma personalidad también es la base de determinadas conductas en el tráfico, especialmente las delictivas. Por lo tanto, puede inferirse que la existencia de antecedentes penales está en conexión con la delincuencia de tráfico. Ello es más cierto a medida que la densidad de tráfico (y la mejor organización de las estadísticas criminales) se va haciendo mayor. En el interesante gráfico siguiente, del original de Kaiser, puede verse los porcentajes obtenidos por él de antecedentes penales en los delincuentes masculinos de tráfico alemanes en 1966 (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 368).



**Ilustración 23 - Porcentaje antecedentes penales en delincuentes de tráfico, según Kaiser.**

La importancia y alcance de esa interrelación suele poder explicarse porque los delincuentes reincidentes muestran una mayor predisposición a las conductas antisociales y a la desobediencia de los preceptos legales y medidas jurídicas. Los resultados permiten reconocer, no sólo un amplio desnivel entre los delitos dolosos y culposos, sino también lo que Kaiser denomina la "genuina situación intermedia" de la criminalidad del tráfico. De muchas de las investigaciones se desprende que la probabilidad de ser condenado por una conducta delincencial común también suele crecer con el número de las infracciones de tráfico. Por ejemplo, Elander y French (1993) se centraron en la conexión entre la intención de cometer delitos y las tasas de accidentes, y encontraron una

relativamente fuerte relación que, en parte, estaba mediatizada por la forma de toma de decisiones y la velocidad (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users. In G.B. Grayson (Editor). Behaviourial Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995, pág. 39).

### 1.1. Aspectos generales

Una investigación del Instituto para la Seguridad en las Minas, la Industria y el Tráfico (Essen, 1958) sobre la relación entre delincuencia de tráfico y delincuencia común, mostró el siguiente cuadro de resultados, que ya indicaban –en el aspecto cuantitativo- una relación entre la delincuencia de tráfico y la que podría calificarse como “clásica” (Middendorff, 1981, pág. 39):

**Tabla 12.**  
**Delincuentes de tráfico registrados por Middendorff**

	DELINCUENTES REGISTRADOS		
	No	Sí	Total
Con delitos de tráfico	111	30 (21,3 %)	141
Sin delitos de tráfico	471	17 (3,5 %)	488
	582	47	629

Tal como Middendorff destaca, puede verse que de los 582 individuos que no aparecían en los registros criminales, un 19 % había cometido delitos de tráfico, mientras que los 47 que sí los tenían llegaban a tener hasta algo más de un 63 %.

En cuanto al perfil cualitativo de los implicados, afirma que el homicidio o lesiones culposas son las conductas de menor relevancia desde el punto de vista de su relación con la criminalidad general. Y las que más, conducir en estado de embriaguez, darse a la fuga en caso de accidente, conducir a pesar de habersele retirado el carné, o cometer repetidas veces infracciones simples de tráfico. Además, suelen llamar la atención por sus frecuentes cambios de lugar de trabajo, presentan una elevada cuota de criminalidad, muestran fenómenos de abandono social, de incompreensión, insociabilidad y espíritu rebelde (Middendorff, 1981, pág. 40). Los delincuentes de tráfico autores de delitos culposos se aproximan más al cuadro del perfil masculino de la población (llegando a ser muy cuestionable la relevancia de unos eventuales antecedentes penales), mientras que los fugitivos en accidente, los conductores sin permiso y, sobre todo, los delincuentes por embriaguez semejan de modo creciente al de la criminalidad clásica. Se llega al punto de que la mitad de los delincuentes múltiples de tráfico tienen antecedentes por delitos comunes. Los condenados por embriaguez al volante y fuga del conductor se diferencian "de los restantes pecadores del tráfico". Pero, sobre todo, difieren de la mayoría de los delincuentes de tráfico aquellos que han conducido un vehículo sin estar asegurado o a pesar de haberles retirado su permiso de conducción. (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 369).

Algunos estudios recientes en el Reino Unido han examinado amplias cohortes de conductores y han confirmado el nexo entre la comisión de delitos graves de tráfico y la propensión a cometer otros tipos de delitos. Por ejemplo, Rose encontró que el 40% de los conductores bebidos, el 50% de los conductores peligrosos y el 79% de los conductores sin permiso tenían un historial delictivo; y Broughton ha demostrado que los conductores masculinos con varios delitos "clásicos" eran más propensos que los no delincuentes a la comisión de delitos de alcoholemia y la conducción peligrosa. Otros, han encontrado una fuerte interrelación entre el delito, la desviación social y el comportamiento de riesgo en el tráfico. Por ejemplo los conductores con alcoholemia tienden a provenir de entornos desaventajados y tienen una historia de otros delitos (Palk, Davey, & Freeman, 2007, pág. 1).

Kaiser afirma también que la analogía en la distribución de edades entre delincuentes de tráfico y "clásicos" viene a apoyar la hipótesis de que la falta de éxito y el fracaso en una esfera de la vida lleva consigo a dificultades en otras esferas, lo que es especialmente evidente en el caso de los delincuentes de tráfico relacionados con la influencia del alcohol (Kaiser, *Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 346*). En este mismo aspecto de la edad, López-Rey dice que, en la mayoría de países, el grupo de edad en el que se da una mayor concentración de criminalidad culposa (con un gran componente en ella de delitos de tráfico) corresponde al de mayor criminalidad en general, lo que permite poder mantener que entre la criminalidad intencional y la no intencional se da una correlación que pone de manifiesto cuán tenue es –a menudo- la separación entre una y otra (López-Rey y Arrojo, 1978, pág. 309).



## 1.2. Antecedentes de investigaciones criminológicas

Broughton exploró la hipótesis de que la predisposición a cometer delitos de tráfico pudiera tender a estar asociada con la predisposición a cometer otros tipos de delito, los que pueden ser denominados, a grandes rasgos, como delitos criminales o "clásicos". Su estudio analiza el historial delictivo de 52.148 conductores británicos para investigar la relación entre el número de delitos de tráfico u otros tipos de delitos cometidos por esos conductores, teniendo en cuenta factores que pueden influenciar en el comportamiento criminal, como la edad o el sexo y sobre cifras obtenidas de las bases de datos del TRL y DVLA (Broughton, 2006).

El archivo del TRL fue establecido porque la información sobre condenas por delitos de tráfico del DVLA) se va borrando un cierto periodo después de su inclusión, de acuerdo con la legislación inglesa vigente. Eso reduce drásticamente el lapso de tiempo en el cual puede ser estudiado el historial delictivo de los conductores. Y, para superar ese problema, fue establecido el archivo del TRL el cual se mantiene únicamente con propósitos estadísticos y científicos. Ese registro de delincuentes, derivado de los datos de los tribunales de Justicia, fue ampliado a partir del 1 de enero de 1996 con tres tipos de delitos de tráfico:<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> Que coinciden, por otra parte, con los delitos de tráfico que se han mostrado más importantes cuantitativamente en la muestra investigada. Con la matización, en todo caso, de la posibilidad, o no, de que el concepto del delito de

- Conducción temeraria.
- Conducir, o intentar conducir, con una tasa no permitida de alcoholemia.
- Conducir sin el necesario permiso.

Los datos del "Índice de delincuentes" se derivan de sistema de comparecencias en los tribunales de Justicia y registra circunstancias de cada delito de cada implicado y la sentencia impuesta. Todas las sentencias que se dictan en un mismo día para cada implicado se agrupan en una sola "comparecencia"; el delito que lleva aparejada la sentencia mayor es el "delito primario", mientras que los otros son los delitos "secundarios".

Del "cruce" de los datos provenientes del listado de delincuentes de tráfico del TRL con los delitos registrados en el DVLA, se observa un promedio de 1,32 delitos "secundarios" por cada delito "primario". Lo que se observó, además, es que ciertos tipos de delito tienden a poder asociados con delitos "primarios" específicos. Los delitos secundarios más asociados con delitos de tráfico "primarios" son otros delitos de tráfico, y delitos "primarios" como el robo de vehículos, o robo en vehículos, tienden a estar también más asociados con delitos "secundarios" de tráfico. De su estudio, en lo relativo al número de delitos "secundarios"

---

conducción temeraria pueda ser homogéneo entre los dos países (Reino Unido y España).

por su relación con los "primarios", se desprende que el 64% de los delitos secundarios de tráfico están asociados con delitos de tráfico primarios; el 24% del resto están asociados con delitos primarios de "otros robos", y el 19% con delitos primarios de "robo de vehículo o en un vehículo". El 78% de los delitos secundarios asociados con delitos "primarios" de tráfico son los que denominan delitos menores de tráfico (en realidad, desde nuestro punto de vista, infracciones de tráfico).

Según Broughton, la manera más directa para saber si los conductores que cometen delitos de tráfico también tienden a cometer delitos "clásicos" es comparar la media de estos últimos delitos por conductor (en el periodo entre 1999 y 2003 de la muestra del TRL).

Los datos están en la tabla siguiente. En la columna encabezada como "todos los conductores" se estima la media para todos los conductores, teniendo en cuenta la fracción por cada grupo. La tasa relativa es la tasa para una combinación determinada de grupo y sexo, dividida por la tasa correspondiente a "todos los conductores". Así, por ejemplo, un conductor masculino del grupo 1 (conductores con al menos un delito de la lista del DVLA) comete –como media- unas 15 veces más delitos "clásicos" que un conductor con un número coincidente con la media de delitos.

**Tabla 13.**

**Comparación medias delictivas delincuentes "clásicos" y de tráfico (Broughton, 2006)**

	Conductor es con al menos 1 delito	Conductores con más de 5 delitos	Conductores con entre 1 y 5 delitos	Conductores sin delitos	Todos los conductores
<b>DELITOS POR CONDUCTOR</b>					
Hombres	0.717	1.373	0.062	0.017	0.049
Mujeres	0.339	1.576	0.021	0.006	0.009
Ambos	0.690	1.389	0.053	0.012	0.033
<b>TASA RELATIVA DE DELITOS</b>					
Hombres	15	28	1.27	0.36	1.00
Mujeres	38	176	2.38	0.62	1.00
Ambos	21	42	1.58	0.37	1.00

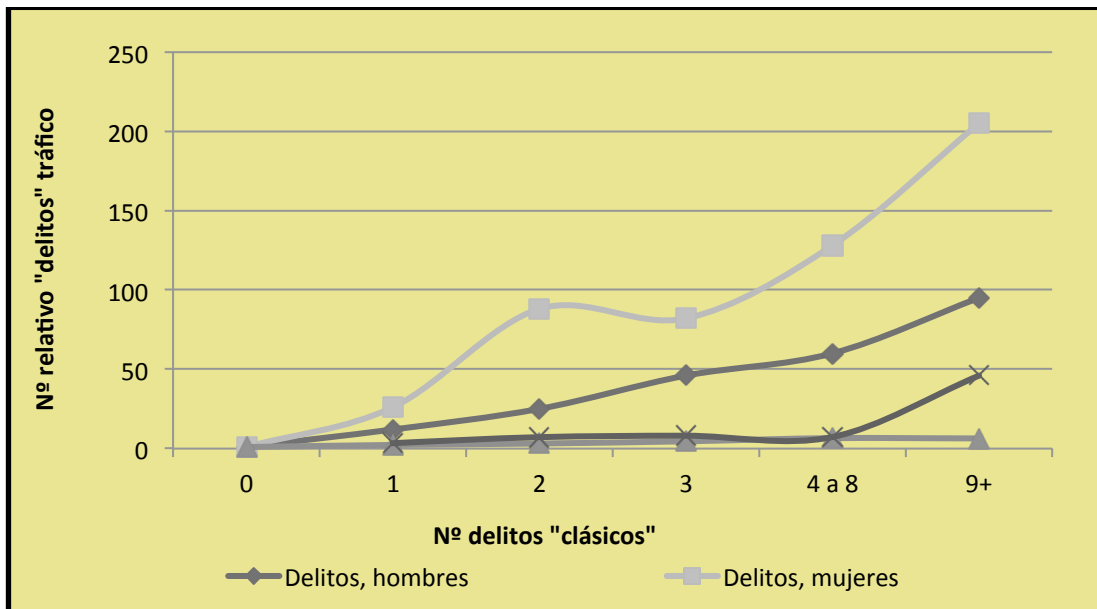
Por otra parte, la tabla siguiente compara el número medio de delitos de tráfico por conductor en los grupos de la muestra del TRL (conducción peligrosa, conducción con alcoholemia y conducción sin permiso). En este caso, el "número relativo" de delitos de delitos se forma de la manera siguiente: Número medio de delitos de tráfico por conductor que han cometido N delitos primarios no de tráfico, dividido por el número medio de delitos de tráfico por conductor que no ha cometido delitos "clásicos". Puede verse que el número de delitos "clásicos" está

relacionado de forma más intensa con el número de delitos graves de tráfico, que con el número de otras infracciones de tráfico.

**Tabla 14.**  
**Comparativa media delictiva delitos e infracciones tráfico (Broughton 2006).**

N° delitos primarios "clásicos"	Delitos graves de tráfico				Otras infracciones de tráfico			
	Media		Tasa relativa		Media		Tasa relativa	
	Homb.	Mujer	Homb.	Mujer	Homb.	Mujer	Homb.	Mujer
0	0.011	0.002	1.0	1.0	0.21	0.09	1.0	1.0
1	0.133	0.042	12	26	0.49	0.33	2.3	3.5
2	0.276	0.143	25	88	0.66	0.68	3.2	7.2
3	0.510	0.133	46	82	0.96	0.77	4.6	8.1
4-8	0.663	0.209	60	128	1.38	0.69	6.6	7.3
9 y +	1.052	0.333	95	205	1.34	4.33	6.4	46

El gráfico resultante de esos datos es muy indicativo sobre la interrelación entre los delitos graves de tráfico, las infracciones y la cantidad de delitos "clásicos" en los conductores, separada por sexo:



**Ilustración 24 - Delitos de tráfico según antecedentes. Broughton (2006).**

La tabla siguiente examina la distribución del número de delitos no de tráfico y "primarios" entre tres grupos: todos los conductores, aquellos que han cometido delitos graves de tráfico y los que han cometido sólo infracciones de tráfico (y no delitos de tráfico).

**Tabla 15.**

**Distribución delincuentes tráfico relacionados con antecedentes "clásicos" (Broughton 2006).**

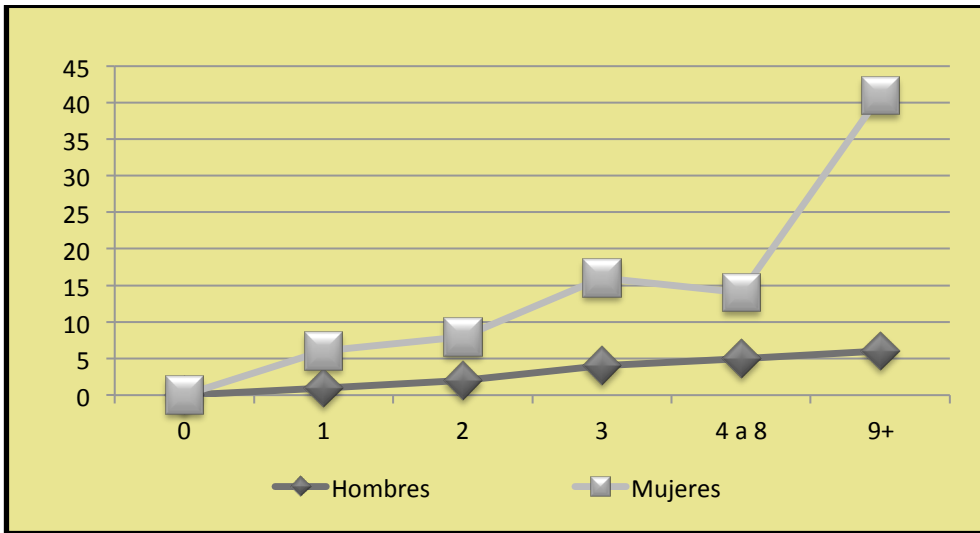
Delitos "clásicos"	Todos los conductores			Delincuentes de tráfico (¹)			Infractores de tráfico (¹)		
	Homb.	Mujer	Todo	Homb.	Mujer	Todo	Homb.	Mujer	Todos
0	97,5 %	99,5 %	98,3 %	69,4 %	83,6 %	70,5 %	94,3 %	98,3 %	95,2 %
1	1,5 %	0,3 %	1,1 %	11,5 %	6,3 %	11,1 %	3,0 %	0,9 %	2,5 %

2	0,43 %	0,05 %	0,29 %	6,0 %	3,1 %	5,8 %	1,0 %	0,3 %	0,8 %
3	0,19 %	0,04 %	0,13 %	4,0 %	2,4 %	3,9 %	0,6 %	0,2 %	0,5 %
4 a 8	0,26 %	0,06 %	0,18 %	7,2 %	4,2 %	6,9 %	0,9 %	0,3 %	0,8 %
9+	0,05 %	0,00 %	0,03 %	1,8 %	0,3 %	1,7 %	0,2 %	0,02 %	0,15 %

(<sup>1</sup>) Que han cometido, al menos, un delito o una infracción de tráfico, según el caso.

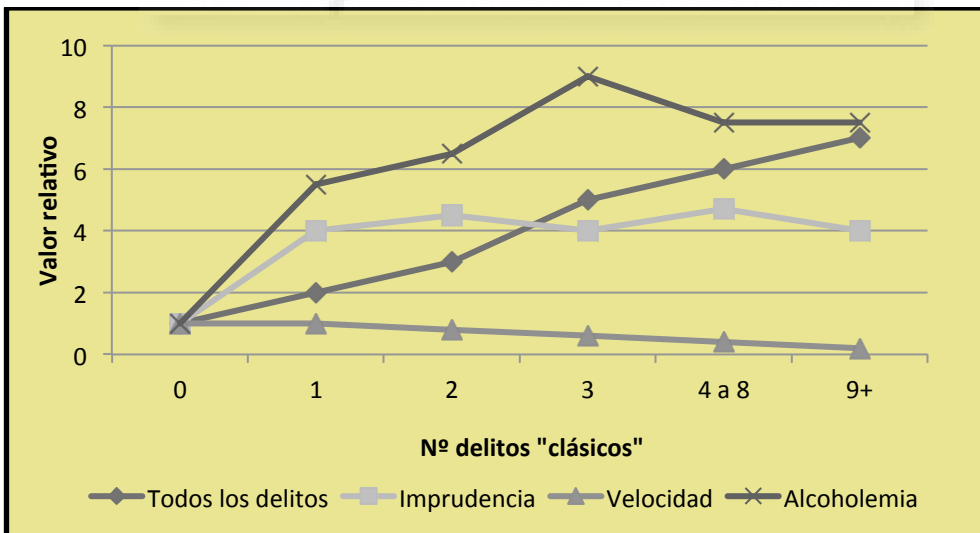
Un punto importante que puede observarse es que, a pesar de la fuerte relación mostrada en la tabla anterior entre condenas por delitos graves de tráfico y delitos "clásicos", casi el 70% de los hombres condenados por delitos graves de tráfico en el periodo estudiado no tienen condenas, por otros delitos, en el mismo. Pero, lo cierto es que también puede destacarse lo contrario. Es decir, algo más del 30% (en la tabla exactamente 30,6%) de los delincuentes de tráfico han cometido al menos 1 delito "clásico". Como puede observarse, la relación entre la delincuencia "clásica" y la delincuencia grave de tráfico es más intensa y significativa, comparada con la población general, o con los meros infractores de tráfico.

Los resultados son relativamente imprecisos para las mujeres y sólo pueden ser presentados, de manera fiable, para los hombres. Este aspecto de la tendencia observable en la interrelación entre el número de delitos de tráfico y delitos "clásicos", dividida por sexos, puede verse en el gráfico siguiente:



**Ilustración 25 - Relación entre delitos "clásicos" y delitos de tráfico, por sexo (Broughton).**

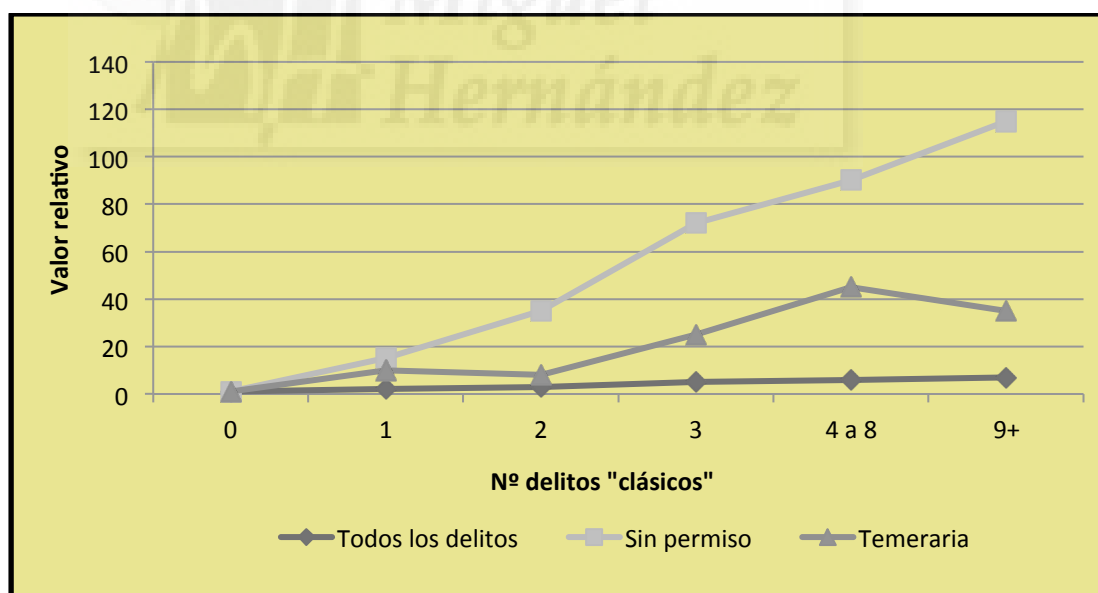
Las tendencias observables, separadas por tipo de delito de tráfico, son las siguientes (se han distribuido en dos gráficos distintos, debido a las grandes diferencias numéricas entre tipos de delito).



**Ilustración 26 - Relación con delitos "clásicos" por tipo delito de tráfico. Broughton (1).**

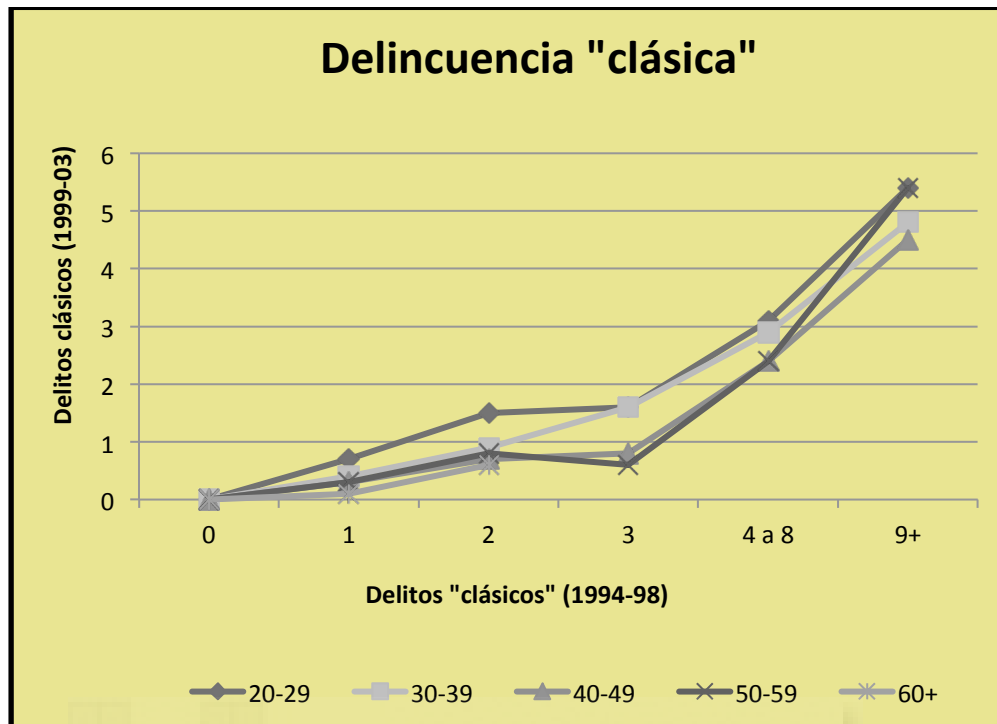


Las tendencias de cada delito siguen la misma línea que la tendencia general, salvo un caso: el de los delitos de velocidad, en los que la tendencia es a ir bajando a medida que aumenta el número de delitos "clásicos", lo que difiere de los otros delitos estudiados (y del primer estudio realizado a los mismos efectos), pero la razón concreta de que ello ocurra no está clara. El autor del estudio reconoce que parece poco probable que los conductores que cometen múltiples delitos "clásicos" hayan llegado a convertirse en personas dispuestas a observar los límites de velocidad. E intenta llegar a una explicación sugiriendo que quizás conducen frecuentemente vehículos robados, y por eso no son asociados a los propietarios de vehículos que son detectados por exceso de velocidad, o puede que usen su experiencia en los procesos judiciales para encontrar otras vías para evitar ser condenados.



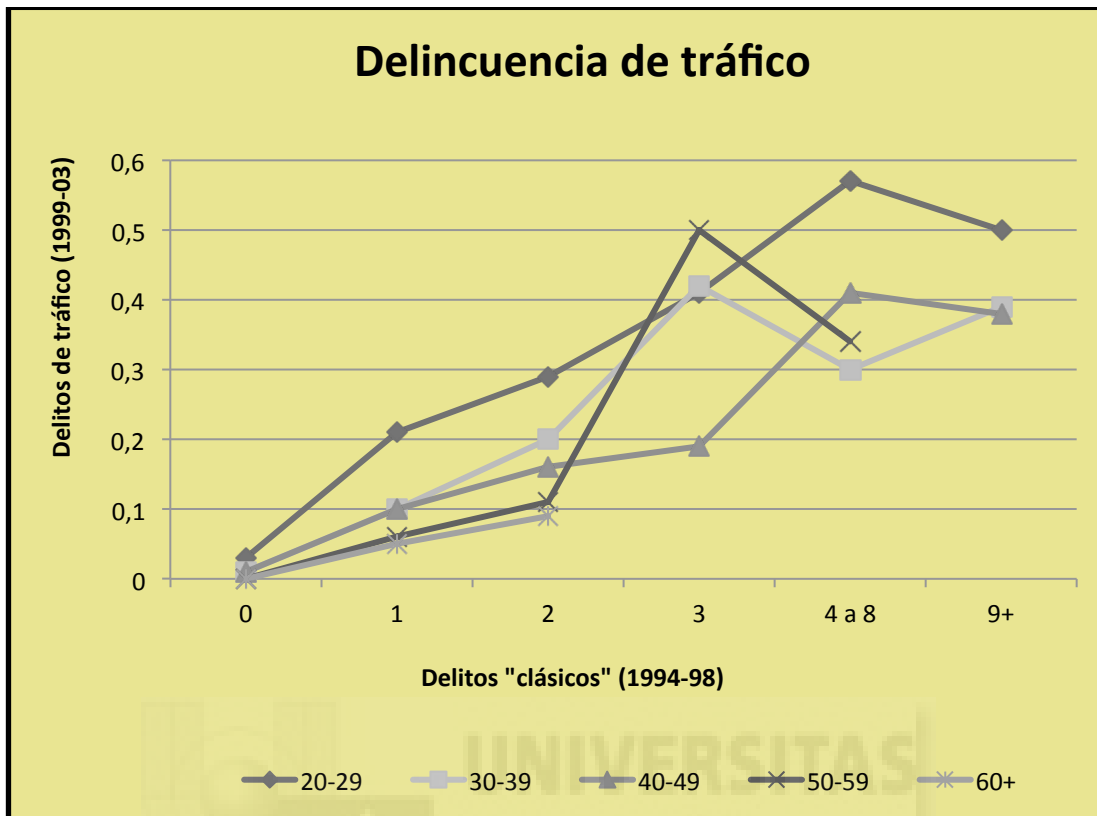
**Ilustración 27 - Relación con delitos "clásicos" por tipo delito de tráfico (Broughton) (2).**

Los gráficos siguientes ilustran la relación entre el número de delitos primarios "clásicos" en el periodo anterior al del estudio (1994-1998) y el del estudio (1999-2003) en función de la edad, así como en el caso de delitos graves de tráfico. Este análisis muestra que la relación entre delitos clásicos y delitos graves de tráfico se extiende a lo largo del tiempo. Como media, los hombres cometen, en el segundo periodo, alrededor del 50% del número de delitos "clásicos" cometidos en igual periodo anterior. El número de delitos graves de tráfico en el periodo posterior también tiene una relación que se va incrementando con el número de delitos correspondiente al periodo anterior, pero su relación con la edad del conductor es menos regular. Para poder efectuar una comparativa, en este primer gráfico podemos observar la relación entre delitos "clásicos" cometidos en el primer periodo (1994-1998) y el segundo (1999-2003) con los mismos datos de la muestra estudiada:



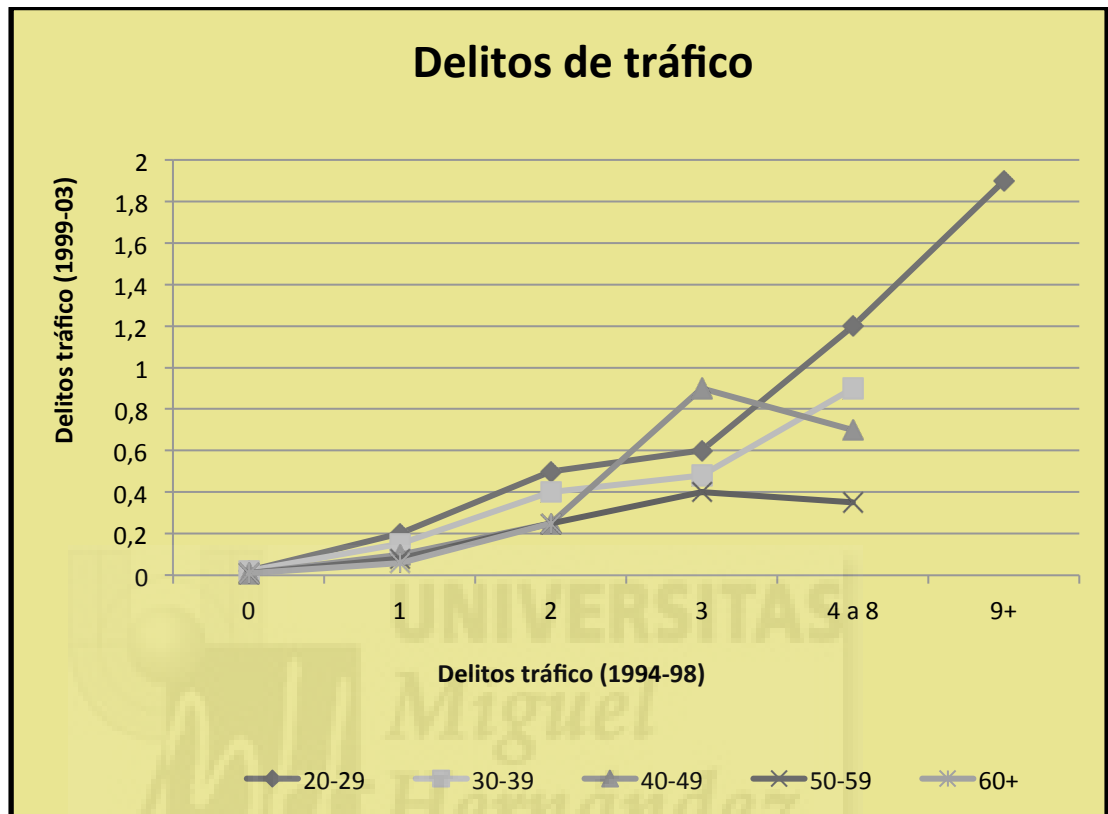
**Ilustración 28 - Relación delitos "clásicos" vs delitos "clásicos", por edad (Broughton).**

En el gráfico siguiente puede verse la interrelación entre delitos "clásicos" y delitos de tráfico, referidos a la misma muestra y comparando los mismos periodos temporales. Puede observarse que la intensidad de la relación es, como podía esperarse, bastante menor. Pero lo suficientemente significativa en su tendencia como para afirmar que ambos fenómenos están relacionados, y que esa relación aumenta con el número de antecedentes penales "clásicos" de los sujeto estudiados.



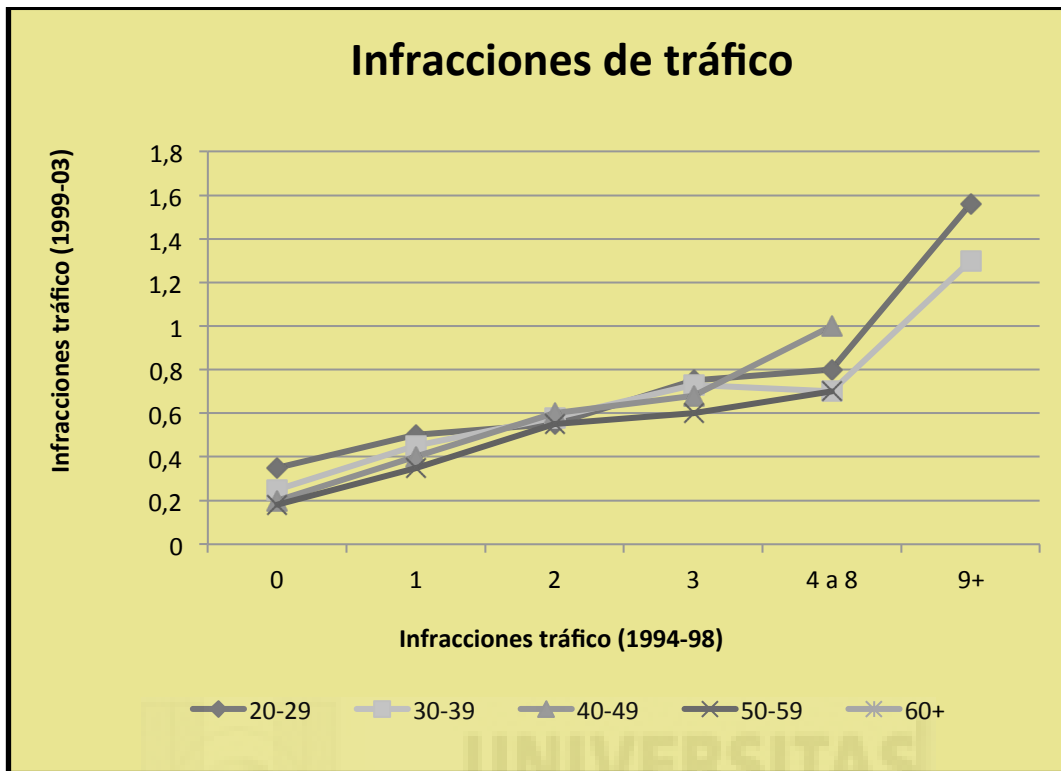
**Ilustración 29 - Relación delitos "clásicos" vs delitos de tráfico (Broughton).**

La relación en lo referido a vulneraciones de la normativa de tráfico, también comparada entre los periodos estudiados, aparece en los gráficos siguientes. Puede verse que, como media, los conductores cometen menos de la cuarta parte el periodo posterior que en el precedente, pero el número de delitos de tráfico en este último periodo influencia claramente el número de los del periodo posterior. Los conductores que cometen infracciones de tráfico en el periodo precedente están poco relacionado con la comisión posterior delitos de tráfico, ya que la media para esta opción es de 0,01 delitos. Por otro lado, los conductores que cometen entre 4 y 8 delitos de tráfico en el periodo precedente cometen 0,6 delitos, como media, en el periodo posterior.



**Ilustración 30 - Relación delitos de tráfico vs delitos de tráfico, por edad (Broughton).**

El siguiente gráfico presenta el resultado de la relación entre infracciones de tráfico en ambos periodos y muestra que es, en este último caso, el más débil. Los conductores que cometieron entre 4 y 8 infracciones de tráfico en el periodo previo, cometieron una media de 0.89 en el posterior. Los que no cometieron ninguna, sólo 0.16.



**Ilustración 31 - Relación infracciones de tráfico vs infracciones de tráfico, por edad (Broughton).**

Las conclusiones generales del autor de la investigación son las siguientes:

- Dos terceras partes de los delitos "secundarios" de tráfico estaban asociados con delitos "primarios" también de tráfico; una cuarta parte del resto estaban asociados con delitos "primarios" del tipo "otros robos o posesión de mercancía robada" y una quinta parte con delitos "primarios" de "robo de o en vehículos". Sólo el 22% de los delitos "secundarios" asociados con delitos de tráfico "primarios" eran delitos que no eran de tráfico. En este estudio,

delito "primario" es el que obtuvo la sentencia más grave en un determinado enjuiciamiento de un conjunto de acciones, mientras que las "secundarias" son el resto en el mismo.

- En definitiva, el número de delitos "clásicos" y de tráfico cometidos por conductores considerados individualmente estaba fuertemente correlacionado. Por ejemplo, el 2,5 % de los conductores cometieron al menos una infracción de tráfico "primaria" entre 1999 y 2003, y ese mismo grupo sumó el 30,6 % de los hombres que cometieron al menos un delito de tráfico. La correlación es todavía más fuerte, aunque probablemente menos significativa, entre las mujeres: la proporción correspondiente es de 0,5 % y 16,4 %.
- El 11 % de los delitos de tráfico fueron castigados con una sentencia privativa de libertad.
- Los individuos a los que constaba como antecedentes entre 4 y 8 delitos "clásicos" también habían cometido –como media- 21 veces más delitos de tráfico que los que no habían cometido ninguno, pero sólo 3,9 veces más que otros delincuentes de tráfico. Y ese efecto era aún mayor en las mujeres.

- La correlación más extrema era la de los conductores sin permiso. Por término medio, los hombres que habían cometido al menos 9 delitos "clásicos" cometieron 100 veces más este tipo de delitos que quienes no tenían antecedentes de esos delitos "clásicos". En el otro extremo, se encontró que el número de delitos por velocidad decrecía con el número de delitos "clásicos" cometidos. Este resultado es algo contradictorio y difícilmente explicable, porque en anteriores estudios se mostraba un pequeño incremento, más que un descenso.
- También fue encontrada una fuerte relación para los delitos de robo de vehículo. Por ejemplo, un conductor con 2 condenas por robo de vehículo había cometido –como media- unas 25 veces más delitos de tráfico que alguien sin ninguna condena por el mismo motivo. La cifra correspondiente a los robos que no eran de vehículo es de 10 veces más, algo menor que para otros tipos de delito.

### **1.3. Resultados del trabajo de investigación**

Debido a algunas de las dificultades ya expuestas anteriormente, no es posible una comparativa exacta sobre los mismos datos y con la metodología empleada en investigaciones anteriores.<sup>66</sup> Entre otras cosas,

---

<sup>66</sup> No obstante, esas investigaciones anteriores sí pueden ser tomadas como un elemento interesante de referencia y por eso se citan y se comentan.



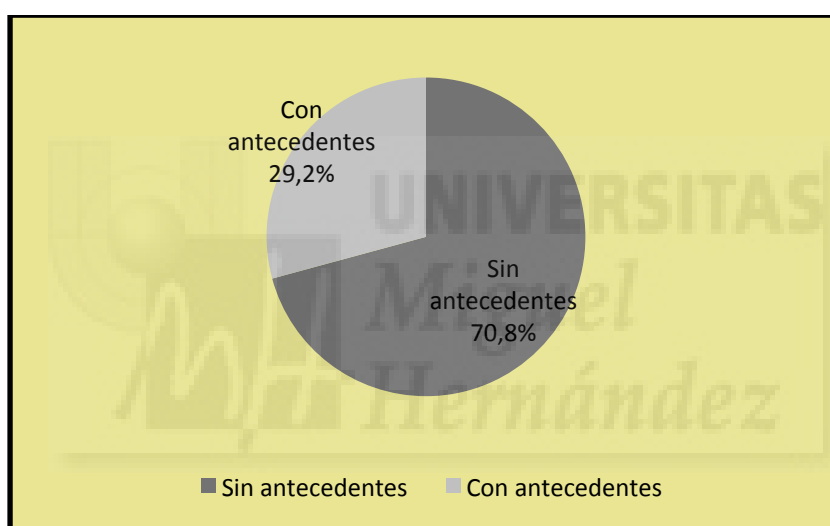
porque no se ha tenido acceso a todos los delitos de tráfico en el tiempo y espacio físico indicados, sino sólo a los detectados por la Policía Local. Por el mismo motivo, tampoco se ha podido partir de una muestra de conductores que cumplan esos condicionantes de tiempo y espacio, para luego "cruzar" esos datos con todos los delitos de tráfico que hayan podido cometer y los antecedentes policiales correspondientes a ellos. En todo caso, sí que sigue siendo interesante evaluar e interpretar algunos datos resultantes de la investigación objeto de este trabajo y referidos a la relación entre lo que venimos denominando delincuencia "clásica" y delincuencia de tráfico, o bien sobre determinadas características delictivas de ésta última. Lo que se va a realizar, especialmente, respecto de los delitos de tráfico que, se han mostrado –tanto en la literatura científica como en los resultados de la investigación– como más importantes: la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y la conducción sin el permiso que habilita para ello.

En primer lugar, nos detendremos en el porcentaje de personas de la muestra que tiene antecedentes policiales, determinados según lo ya expuesto en la página 42. Es decir, se han obtenido a través de las correspondientes consultas de los registros policiales (con imputado) remitidos a la autoridad judicial, por considerarse que presentaban suficientes elementos como para atribuir al mismo la autoría en la infracción penal correspondiente. El porcentaje de componentes de la muestra que tienen ese tipo de antecedentes policiales es el siguiente:

**Tabla 16.**

**Porcentaje antecedentes policiales en delincuentes de tráfico**

ANTECEDENTES	NÚMERO
Sin antecedentes	281
Con antecedentes	116
TOTAL	397



**Ilustración 32 - Porcentaje antecedentes policiales en delincuentes tráfico**

Recordaremos que esos datos se han dividido en cinco grupos: delitos contra la propiedad, delitos contra las personas, delitos contra la salud pública, delitos contra la autoridad, delitos contra la Administración de Justicia<sup>67</sup> y otros. Su distribución es la que puede verse a continuación:

---

<sup>67</sup> La gran mayoría de los antecedentes policiales incluidos en el concepto de delitos contra la Administración de Justicia consisten en quebrantamientos de

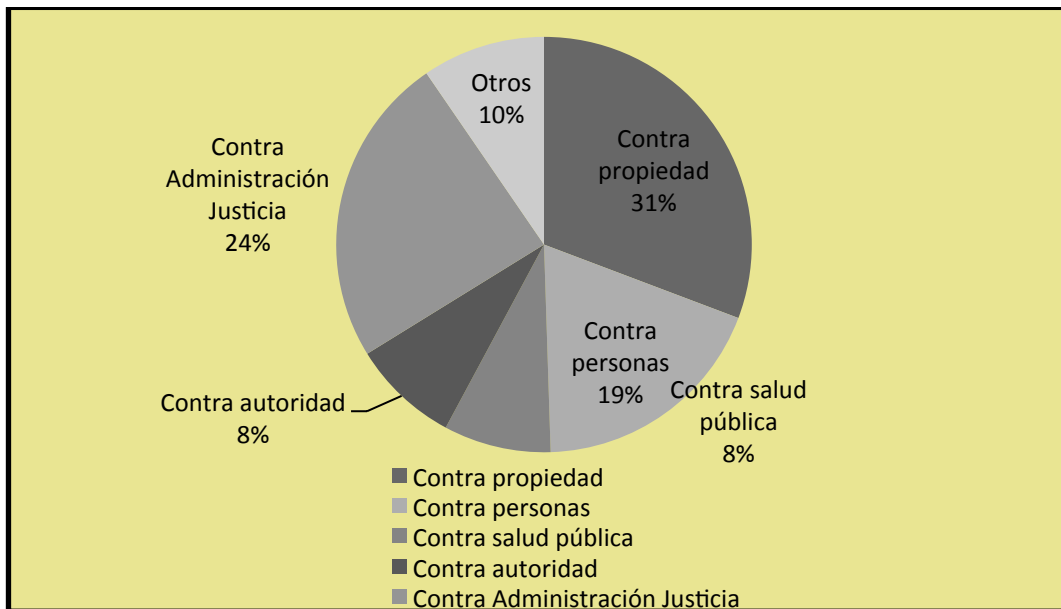
**Tabla 17.**  
**Antecedentes policiales en delincuentes de tráfico**

TIPO ANTECEDENTES	N°
Contra propiedad	151
Contra personas	92
Contra salud pública	41
Contra autoridad	41
Contra Administración Justicia	119
Otros	47
<b>TOTAL</b>	<b>491</b>

Así podemos ver, en el gráfico siguiente, la distribución porcentual de los antecedentes policiales que existen en los delincuentes de tráfico que forma parte de la muestra, en función de los grupos de clases de delitos "clásicos" que ya se especificaron anteriormente.

---

condena o el intento de sustraerse a la acción de la Justicia, principalmente no acudiendo a sus requerimientos, o poniéndose fuera de su alcance.

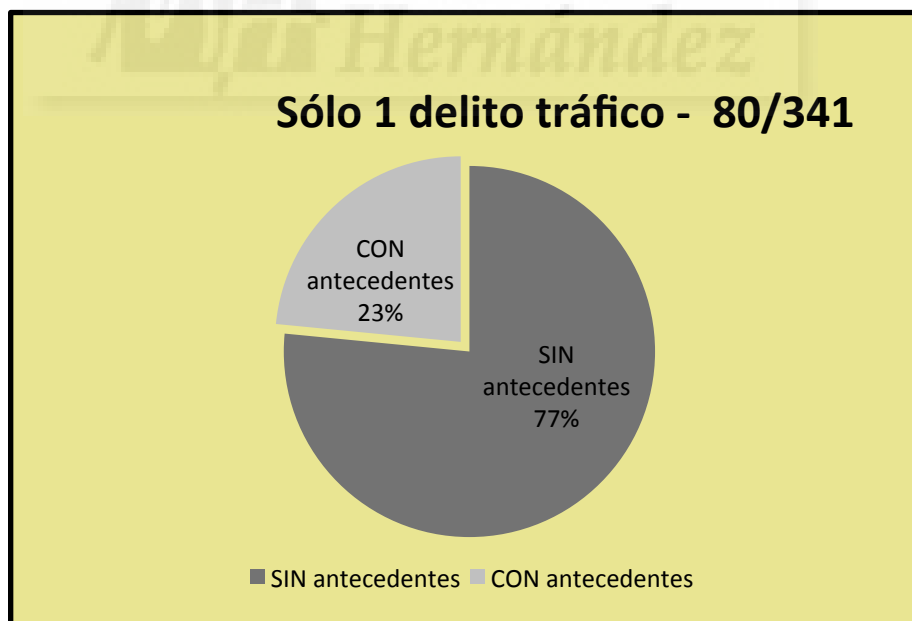


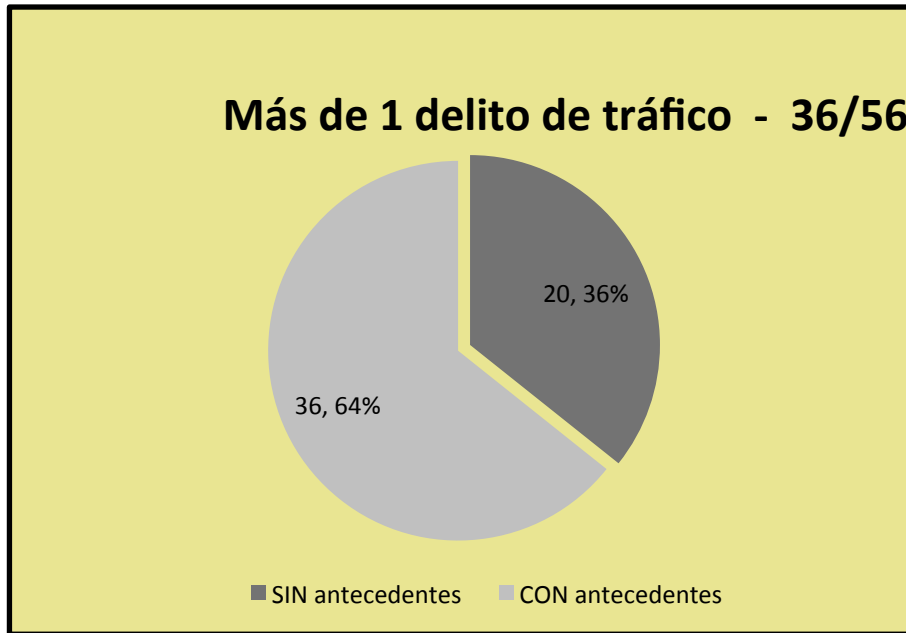
**Ilustración 33 - Distribución antecedentes policiales**

Es interesante profundizar, en este aspecto, en la posible existencia o no de una progresión en el porcentaje de antecedentes según la cantidad de delitos contra la seguridad vial cometidos en el periodo temporal estudiado. Además del porcentaje indicado (29,2%), para quien ha cometido *al menos* un delito, podemos ver que el porcentaje de antecedentes policiales de quienes había cometido un solo delito de alcoholemia es de un 23,4% (80 implicados que tienen antecedentes policiales –por otros delitos no de tráfico- de los 341 que han cometido un solo delito contra la seguridad vial). Si nos remitimos a los delincuentes contra la seguridad vial con más de un delito de esta clase, el porcentaje asciende al 64,3% (36 implicados con antecedentes policiales –por otros delitos no de tráfico- de los 56 que reúnen esa condición). El cuadro resumen, con todos los datos mencionados, es el siguiente:

**Tabla 18.**  
**Resumen antecedentes**

		1 delito de tráfico
	Sin antecedentes	261
281		Más de 1 delito de tráfico
Delincuentes de tráfico		20
397		1 delito de tráfico
	Con antecedentes	80
	116	Más de 1 delito de tráfico
		36





Evidentemente, a medida que los datos van siendo más escasos, son menos significativos. No obstante, el conjunto no deja de ser interesante, y la progresión que podemos observar en los datos citados puede quedar bien ejemplificada con ellos. Por lo que –con las debidas reservas- podría aventurarse que la cantidad de delitos cometidos contra la seguridad vial podría mostrarse como un buen indicativo de una mayor probabilidad de haber estado detenido por otro tipo de delito.

## **Capítulo 4.**

# **Aspectos criminológicos del delito de alcoholemia**

### **1. Preámbulo: El concepto jurídico del delito de alcoholemia en el CP**

Dado que la seguridad vial es objeto de protección tanto por parte del Derecho administrativo como por parte del Derecho penal, confluyen en la regulación de las infracciones cometidas en este ámbito ambos sectores de nuestro ordenamiento jurídico. En este punto me centraré en el análisis descriptivo desde la perspectiva penal, llevando a cabo una revisión legislativa del delito de alcoholemia, para concluir con la descripción del mismo en Código penal vigente.

Pues bien, la redacción originaria del Código Penal de 1995 mantenía la regulación del tradicional delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, así como la de otros delitos de peligro abstracto, no obstante, desde su promulgación con la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, se añadieron otros delitos cuyo objeto de castigo no eran “los comportamientos peligrosos para la vida y salud de las personas en el ámbito del tráfico rodado, sino el aseguramiento de la eficacia del control policial para la prevención de la conducción influenciada” (Miró Llinares, Negativa al sometimiento de la prueba de alcoholemia. Posiciones doctrinales y pronunciamientos jurisprudenciales,

2003). Lo cierto es que el legislador ha decidido seguir ese camino, no tanto por medio de la reducción de las infracciones administrativas como por medio del incremento de las infracciones penales.

En este contexto, se presentó en 2007 una nueva reforma mediante la LO 15/2007, de 30 de noviembre, con la finalidad de paliar la necesidad de definir "con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes". Argumento que parece haber empleado el legislador para reformular tipos penales como la conducción bajo los efectos del alcohol. (Vargas Cabrera, 2007) En este sentido, ya señaló Miró que "la tendencia expansiva del Derecho penal en un terreno como el de la seguridad vial donde no sólo no es la materia de regulación única, sino que es más bien secundaria con respecto al Derecho administrativo, está modificando la relación entre ambos sectores del ordenamiento. De ser instrumentos que ocupaban cada uno un espacio diferente han pasado a compartir el mismo, la ordenación vial" (Miró Llinares, El "moderno" Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso, 2009, p. 14). Y precisamente esto se deja ver con mayor claridad en el delito de alcoholemia, donde la reforma de 2007 añade un segundo inciso en el apartado dos, que es un claro reflejo de la administrativización del Derecho penal. De hecho, este exceso de la reforma de 2007 tuvo que ser paliado por la reforma de 2010. En concreto, en el art. 379, objeto de análisis en este punto, se elimina la disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, estableciéndose los tres tipos de penas como alternativas. Por último, con la inclusión del art. 385 ter, en los supuestos de imposición de la pena de prisión, tratándose de los delitos contenidos en los artículos 379, 383, 384 y 385, se concede a



los jueces la facultad de rebajarla en un grado, atendiendo a la menor entidad del riesgo y a las demás circunstancias del hecho enjuiciado.

Con todo ello, el actual precepto del art. 379.2, reza del siguiente modo: "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." Este tipo penal contiene un delito de peligro abstracto que, como algunos de los primeros delitos de peligro concreto y abstracto en la historia penal española surgieron en el ámbito de la seguridad vial, cuya regulación penal fue, desde pronto, objeto de discusión por la doctrina penal (Morillas Cueva, 2008, p. 643 y ss.). No obstante, parece que la posición minoritaria de quienes, como Cerezo Mir (Cerezo, 1982, p. 285 y ss.), defendían no sólo los delitos contra la seguridad vial, en aquél momento regulados, sino su ampliación a otros comportamientos como la conducción a velocidades excesivas, ha sido finalmente la que más se ha acercado a la política legislativa penal en materia vial.

En relación con la clasificación del delito del art. 379 CP entre los delitos de peligro, es prácticamente unánime en la jurisprudencia y la doctrina --al menos a nivel teórico-- su conceptualización como delito de peligro abstracto<sup>68</sup>. Al ser este un delito de peligro abstracto (Gallego

---

<sup>68</sup> En nuestra doctrina penal *vid.* en este sentido, entre otros, GÓMEZ PAVÓN, P., *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o*

Soler, 2008), no exige por tanto, una puesta en peligro concreto de la vida o salud de las personas. Más bien se considera por parte del el legislador, que la conducta de la mera ingesta alcohólica previa a la conducción constituye riesgo suficiente para los ciudadanos en su conjunto, ya que esta acción puede influir negativamente en la capacidad de los sujetos para dirigir un vehículo de forma idónea y que aumenta de manera significativa la probabilidad de sufrir un accidente (Morillas Fernández, 2010)

Así, la conducta debe consistir en *conducir*, lo que implica el manejo de los mecanismos de dirección, generalmente por una vía pública, al mismo tiempo que requiere que esta conducción esté *influida* por las drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas. Y precisamente esta segunda cuestión, la de la influencia, es la que ha sido objeto de reforma, modificándose a consecuencia de ello, el planteamiento mantenido en anteriores redacciones e interpretaciones. Así pues, en relación con el delito del artículo de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el Tribunal Constitucional había

---

*estupefacientes*, 3.<sup>a</sup> ed., J. M. Bosch, Barcelona, 1998, pág. 141. SILVA SÁNCHEZ, J. M., «Consideraciones sobre el delito del artículo 340 bis a) 1.º CP (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)», en *Revista Jurídica de Catalunya*, págs. 25 y ss. MOLINA FERNÁNDEZ, F., «Conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas», en AA.VV. [BAJO FERNÁNDEZ (dir.)], *Compendio (Parte Especial)*, Vol. II, cit., págs. 719-720. LASCURAÍN SÁNCHEZ, J. A., en AA.VV. [RODRÍGUEZ MOURULLO, G. (ed.) y JORGE BARREIRO, A. G. (coord.)], *Comentarios al Código Penal*, Civitas, Madrid, 1997, págs. 1040-1041. TAMARIT SUMALLA, J. M., en AA.VV. [QUINTERO OLIVARES, G. (dir.), VALLE MUÑIZ, J. M. (coord.)], *Comentarios al Nuevo Código Penal*, Aranzadi, Pamplona, 1996, pág. 1688. MORILLAS FERNÁNDEZ, D.L. *La influencia directa del alcohol como elemento integrante del art. 379 del Código Penal*, a "Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales", coordinada per Morillas Cueva, Dykinson, Madrid, 2007.

expresado que, aunque no era su función entrar en la interpretación de las normas penales, el derecho a la presunción de inocencia impide que algún elemento descrito en la norma penal -ya sea el peligro simplemente, ya sea el peligro concreto-- pueda presumirse en contra del reo, y ello tanto *iuris tantum* como *iuris et de iure*. Por ello, independientemente de que se concibiera el delito de conducción bajo la influencia del alcohol como delito de peligro simplemente, o de delito de peligro concreto, el peligro no podía presumirse en contra del reo ni podía deducirse del simple dato de la impregnación alcohólica. Como conclusión, el Tribunal Constitucional declaraba que el supuesto delictivo contemplado por el legislador no consistía por tanto en la presencia de un mero grado de impregnación alcohólica, sino en la conducción bajo la influencia del alcohol<sup>69</sup> Con ello el Tribunal Constitucional venía a exigir implícitamente un mínimo de lesividad material para la legitimidad constitucional de los delitos de peligro abstracto, al menos en el ámbito de la seguridad del tráfico<sup>70</sup>.

En la práctica jurisprudencial, este mínimo de lesividad de la conducta, podía ser probada entre otras, a través de las siguientes circunstancias que Olmedo enumera (Olmedo Cardenete, 2002). Entre los síntomas externos, se encuentran la halitosis alcohólica, ojos brillantes, enrojecidos o lacrimosos, dilatación de pupilas, habla titubeante, repetitiva, pastosa o embrollada, memoria confusa, rostro congestionado y sudoroso, lenta coordinación de movimientos, desorientación,

---

<sup>69</sup> En este sentido, por todas, la STC 111/1999, de 14 de junio, y las que cita.

<sup>70</sup> En este sentido, la STC 68/2004, de 19 de abril, SSTC 145/1985, 145/1987, 22/1988, 5/1989, 222/1991, 111/1999, 68/2004 y 200/2004.

problemas de equilibrio o deambular vacilante, padecimiento de vómitos, comportamiento eufórico, rudo, ofensivo, despectivo, impertinente o arrogante con los agentes que practican las pruebas. Obviamente, otro elemento de prueba con un importante peso, será el reconocimiento mismo, por parte del sujeto, de haber ingerido bebidas alcohólicas u otras sustancias que influyen en su conducción.

En la actualidad, como ya he indicado anteriormente, el artículo 379.2, alude a las tasas de 0,6 miligramos por litro de aire o 1,2 gramos por litro de aire, presumiendo el legislador que la superación de las mismas implican, por sí mismas, la conducción influenciada. La literalidad del artículo permite por tanto, que pueda aplicarse el delito de dos formas; la primera, cuando de manera objetiva se superen las tasas de alcohol establecidas, sin que sea necesario acreditar ningún elemento más que haber sobrepasado la tasa, y en segundo lugar, que se pueda aplicar también para el resto de casos en los que se constata una influencia en la conducción mediante los medios probatorios a los que anteriormente he hecho referencia.

Esta nueva regulación, pone en relieve importantes disonancias en el ordenamiento jurídico como el establecimiento en el actual artículo 379.2 del Código Penal de una tasa única para todos los conductores, mientras que la regulación administrativa recoge diferentes tasas según se trate de situaciones generales, conducción de determinados vehículos o conductores noveles; pero también invita a la reflexión acerca de si ésta nueva legislación aprobada bajo el paraguas de la alarma social que sucesos recientes han causado, con la pretensión por parte del legislador de eliminar toda abismo de discrecionalidad en la aplicación de de este tipo penal por parte de nuestros jueces, pone en peligro principios

clásicos del Derecho penal tan importantes como el principio de intervención mínima.

## **2. Concepto criminológico**

Es evidente, para la práctica totalidad de los investigadores de la delincuencia de tráfico, que el delito de conducción bajo los efectos del alcohol es, en unión con el de conducción sin permiso, el de mayor importancia criminológica.

Corbett y Simon recuerdan, por ejemplo, que –de forma no inesperada- el conducir con una tasa por encima de lo legalmente permitido (tanto si el conductor es consciente o no de que su habilidad para ello está afectada) se sitúa –en la percepción de la Policía y de la opinión pública- como uno de los más importantes entre los delitos graves de tráfico. Aunque también añaden que otras infracciones contra la seguridad vial, como conducir con frenos deficientes a sabiendas, sin el permiso que habilita para la conducción, hacerlo en dirección contraria en una vía principal, o sin seguro, se perciben casi al mismo nivel. Y eso, a pesar de que (en Inglaterra) sólo los casos de conducir bajo los efectos del alcohol, o sin permiso, pueden llevar aparejada penas de prisión, y la retirada del permiso de conducir sólo está prevista –como obligatoria- en la conducción con alcoholemia, mientras que en el resto es sólo discrecional (Corbett & Simon, 1999, pág. 159).

No falta alguna opinión en contrario, como la de Silva, que propugna que la conducción de bebidas alcohólicas y la que denomina

“conducción ilegal”, merecen ser encuadradas dentro del marco del ilícito administrativo. (Silva Melero, 1974, pág. 42). O la de algunos jueces, que ante la alternativa punitiva que la Ley plantea en el delito de conducción bajo los efectos de las drogas o el alcohol, optan de modo muy destacado por la sanción de menor gravedad, la multa, evitando la pena privativa de libertad (Tamarit & Luque, 2007, pág. 75). Al contrario que Middendorff que, precisamente a estas dos, las señala como las más relacionadas con el perfil de la delincuencia general (ver página 135), y lo que afirma Kaiser al respecto en este mismo sentido (y que puede verse en la Ilustración 23 - Porcentaje antecedentes penales en delincuentes de tráfico, según Kaiser.). En este mismo sentido, Nochajski, Miller, Wieczorek y Whitney sostienen que la existencia previa de un registro de detenciones por delitos distintos a los de conducción bajo los efectos del alcohol en una amplia población de delincuentes por alcoholemia sugiere que la historia criminal puede ser una dimensión adecuada para la determinación de subgrupos de delincuentes. Recuerdan que el mejor predictor de conductas de conducción bajo los efectos del alcohol es la existencia de un cierto número de “delitos menores” (conductas desordenadas, alteraciones del orden, hurtos en tiendas, etc.) o delitos más graves (robos, falsificaciones, agresiones, homicidios, etc.). Citan una serie de autores que –en definitiva- han determinado que entre el grupo de delincuentes por alcoholemia aquellos que tenían un historial previo de detenciones eran los que –con mayor probabilidad- tenían un mayor riesgo de otra detención por el mismo delito de tráfico (Nochajski, Miller, Wieczorek, & Whitney, 1993, pág. 175).

Es expresivo, en este sentido, el gráfico que patentiza los resultados de las diferentes tasas de reincidencia entre quienes tienen o no un historial previo de carácter criminal y –además- en función de los

subgrupos de quienes han seguido o no un tratamiento, o lo han abandonado. Puede verse claramente que quienes tienen un historial criminal previo, presentan unas tasas más elevadas de reincidencia y quienes abandonan el tratamiento reinciden más (Nochajski, Miller, Wiczorek, & Witney, 1993, p. 182).

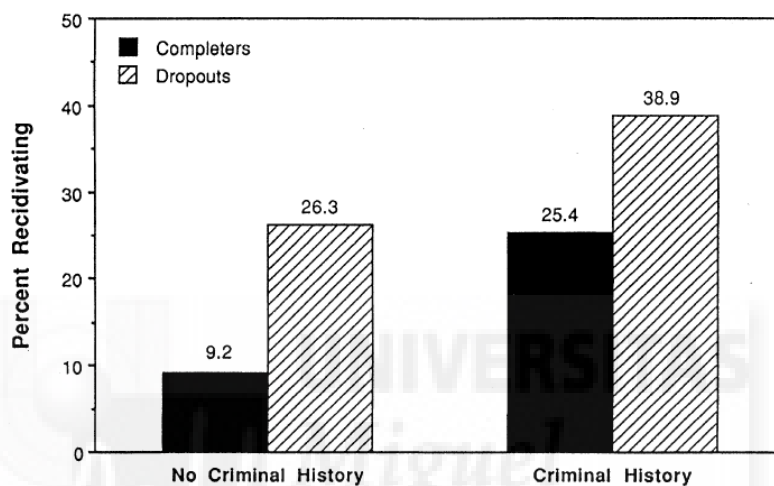


Figure 1: Percentage of subjects recidivating as a function of criminal history and treatment disposition.

**Ilustración 34 - Porcentaje de reincidentes en función de tratamiento (Nochajski, 1993).**

La mayoría de los incidentes relacionados con el alcohol consisten en alteraciones del orden público (70,5%), seguidos por los incidentes de tráfico (16%). Y los incidentes con mayor prevalencia, relacionados con él, son las alteraciones de orden público en general (22,9%), seguidos de los hurtos (12,8%) y los delitos contra la propiedad (12,3%). Esencialmente, los delitos graves de tráfico y las alteraciones del orden están más asociados el consumo de alcohol, mientras que los delitos contra la propiedad y los

hurtos lo están más con los no relacionados con él (Palk, Davey, & Freeman, 2007, pág. 4).

### **3. Características**

Como características de los autores de delitos de tráfico bajo la influencia del alcohol, Kaiser señala las siguientes (Kaiser, Introducción a la Criminología, 1988, pág. 394):

- Son muy predominantemente del sexo masculino.
- Tienen, con mayor frecuencia que otros delincuentes de tráfico, antecedentes penales.
- Pertenecen a grupos sociales de bajos ingresos económicos.
- En su estructura de personalidad semejan más al criminal "clásico" que al participante "normal" en el tráfico.

En este mismo sentido abunda Middendorff, para el cual el conductor ebrio presenta tres características principales: es varón, pertenece a las clases económicas inferiores y tiene antecedentes penales con más frecuencia. En lo que se refiere a esta última característica, la gran mayoría de autores participan de esta visión, si bien con diferente porcentaje de antecedentes en cada uno de los casos. Así, según diferentes autores, éstos pueden alcanzar un 51,2% (Middendorff), un 51,33% (Schumann), un 46,7% (Langer), un 47,56% (Krüger), o incluso un



72% (Händel (Middendorff, 1981, pág. 75 y 76). Además de estudiar esas características, Kaiser también se detiene en recorrer varias tipologías, para lo que se apoya en diferentes autores. Desde el punto de vista de la mayor o menor reiteración en la conducta criminal y en el comportamiento de la bebida excesiva, cita que Borchert establece esencialmente tres tipos: los sujetos que han sido presa del alcohol por disposición o por habituación, los que han demostrado inclinaciones generales criminales, y aquellos que han cometido el delito de conducir bajo los efectos del alcohol como desliz único. Algo similar sostiene Schumann, el cual afirma que, después de excluir a los que califica como delincuentes por conflicto y los "evolutivos", el 65% restante constituye la parte principal de la embriaguez al volante.

Por último, recuerda que Geerds –en este tipo de delito- pretende diferenciar entre verdaderos criminales y "pecadores" del tráfico (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 308). Lo que viene a incidir de nuevo en la dicotomía entre los delincuentes ocasionales y los habituales (ver página 66 y ss.), que en el caso de los delincuentes por alcoholemia aún parece ser más operante, incluso, que en otros delitos de tráfico.

Kaiser también dice que, en este tipo de delincuencia de tráfico, es mayor la importancia de la incapacidad de algunas personas para ajustarse a las exigencias de las normas sociales, que la reprochabilidad de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas "per se". Además, afirma que conducir a excesiva velocidad es para muchos una experiencia cotidiana, mientras que hacerlo en estado de embriaguez sigue siendo la excepción (Kaiser, Introducción a la Criminología, 1988, pág. 397). Lo cierto es que,

desde el punto de vista de sus características individuales, los conductores que tienden a estar involucrados en este tipo de delito suelen presentar un perfil de impulsividad y búsqueda de sensaciones. Desde esta perspectiva, se puede inferir que el individuo que conduce arriesgadamente, sin respetar las distancias de seguridad y sin ponerse el cinturón de seguridad, es el mismo que tiende a conducir bajo los efectos del alcohol. Otras investigaciones relacionan esa conducción con alcoholemia con el uso de otras drogas ilícitas, la conducta agresiva, una mayor susceptibilidad hacia la presión del grupo de iguales, y otras formas diversas de conductas ilegales. En resumen, conducir bajo los efectos del alcohol –en ocasiones- no es más que otra manifestación de la conducta impulsiva y de asunción de riesgos. Así, este tipo de conducta debe verse como un comportamiento arriesgado, hedonístico y orientado a conseguir metas inmediatas, en los que los individuos parecen fallar en la apreciación de las potenciales consecuencias de sus acciones (Keane, Maxim, & Teevan, 1993, pág. 32).

Diversas investigaciones destacan también la importancia diferencial del factor edad en la delincuencia relacionada con los delitos de alcoholemia. Según Kaiser, en este tipo de delincuencia interviene, con cifras desproporcionadamente altas, el grupo de edades comprendidas entre los 18 y los 25 años: 27,3% en los accidentes graves, y 34% en los delitos de tráfico en general (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 295 y 296). Sin embargo, en otras investigaciones se afirma que los conductores bajo los efectos del alcohol tienden a tener una edad media más elevada que los de otros tipos de delitos de tráfico. Roberts y Haselwood-Pócsik afirman que –en su investigación- el 47% de los conductores con delitos de alcoholemia tenían 33 años o más, mientras

que sólo el 23% de los conductores sin permiso tenían como mínimo esa edad. La edad media era de 29 años (Roberts & Haselwood- Póssick, 2003, pág. 348).

Ya para los autores que inicialmente estudiaron la delincuencia de tráfico, ésta es una clase delictiva específica "de hombres", debido a que la mujer está representada por debajo de las tasas respecto de la criminalidad general. Kaiser atribuye esto a que la mujer, al menos en público, no sólo rechaza el consumo inmoderado de alcohol, sino que se comporta de otro modo durante el tiempo libre (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 298). Evidentemente esto ya no es así, porque los condicionantes sociales han cambiado ostensiblemente en este aspecto. Y la evidencia paralela de ello -citada por los autores antiguos mencionados- de una menor incidencia femenina en esta clase de tráfico, también ha evolucionado, y las tasas de mujeres en los delitos de alcoholemia se han ido acercando algo más a las de éstas en la delincuencia en general.<sup>71</sup>

En todo caso, el consumo de alcohol –en términos absolutos- sigue siendo significativamente menor entre las mujeres: el porcentaje de éstas que no ingieren nada de alcohol entre semana (74%) es significativamente superior a dicho porcentaje en los hombres (45%), mientras que, durante el fin de semana, el porcentaje de mujeres que beben cada día más de 5

---

<sup>71</sup> Ver las tasas antiguas y actuales respecto de los porcentajes de delincuencia femenina de alcoholemia en el tráfico en la página 39 -y los resultados al respecto, de esta investigación- más adelante en la página 101.

dosis<sup>72</sup> (32%) es significativamente inferior a tal porcentaje entre los hombres (67%) (Barquín Sanz & Luna del Castillo, 2005, pág. 20).

Para Kaiser, los solteros y divorciados que son autores de conducir en estado de embriaguez están más representados porcentualmente de los que deberían estar en función de su presencia respecto de la población general.<sup>73</sup> En concreto, cifra esa participación en que pueden observarse, al menos de dos a tres veces más personas divorciadas de lo que correspondería en la población correlativa general. Para él, no es tanto que se pueda confirmar la hipótesis de que el padre de familia conduzca con más prudencia, o que el matrimonio ejerza un efecto inhibitorio sobre el delito,<sup>74</sup> sino que –más bien- podría tener su fundamento en la propia estructura de la personalidad de los implicados y en su situación. Una cuestión explicativa puede ser que este grupo busca más el consumo de alcohol fuera del domicilio, a lo que se añade que tiende a estar sobrerrepresentado en este tipo de delitos por otras razones de comportamiento individual (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 299 y 300).

---

<sup>72</sup> Cada dosis formada por el equivalente en contenido de etanol de un vaso de 25 cl (2,5 dl) de cerveza tipo Pilsen de calidad estándar con una graduación de 4,5%, si bien –por determinadas consideraciones culturales, pragmáticas y de certeza justificadas por los autores- la experiencia se llevó a cabo mediante la ingesta de una cantidad equivalente de vino blanco, rosado o tinto.

<sup>73</sup> El autor ya decía, en aquella época, que esta afirmación debía realizarse con todas las reservas que se imponen en cuanto a la comprobación posible del estado civil. En la actualidad, no es posible acceder –de forma sistematizada- a información de este tipo, y menos con la finalidad de poder compararla con los datos correspondientes a la población general.

<sup>74</sup> Lo que, según el propio autor, no implica que tampoco se puede decir que tenga en manera alguna un efecto estabilizador.

#### 4. Antecedentes de investigaciones criminológicas

Hasta hace relativamente poco tiempo, se ha considerado que el verdadero problema de la conducción bajo los efectos del alcohol debía centrarse sólo en aquellos casos en los que sus efectos eran evidentes, condicionaban gravemente las habilidades del conductor y ponían en peligro inminente la seguridad del tráfico, y no tanto en las condiciones en que la afectación no es tan ostensible, pero puede influir en la conducción de forma más o menos apreciable. Por ejemplo, Kaiser cita a Borrkstein, el cual llega a decir que "cuando se atribuye una importancia decisiva a las llamadas pequeñas dosis de alcohol en sangre para los participantes en el tráfico no mayores de 30 años, se carece de suficiente fundamento empírico y no se aporta una prueba segura" (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 277 a 280).

Barquín y Luna del Castillo han entrado en esta cuestión mediante un estudio empírico de la influencia de las pequeñas tasas de alcohol en relación con los resultados de la pruebas de alcoholemia, llegando a la conclusión de que no bastan un par de consumiciones de bebidas alcohólicas para dar "positivo" en la prueba del etilómetro. Es decir, para alcanzar los 0,25 mg de etanol por litro de aire espirado que constituyen el nivel prohibido en España para la generalidad de los conductores. Los autores aseguran que, "sin poner en duda la relevancia de la ingestión de bebidas alcohólicas como factor causal de accidentes de tráfico, la correlación entre conducción bajo la influencia y la accidentalidad no es

una suposición sino una realidad, bien que no con una relevancia tan desmesurada como se le suele atribuir". Y que esa relevancia se origina "porque al Derecho Penal le interesan los niveles bajos de alcoholemia asociados a una ingesta moderada de bebidas alcohólicas por dos motivos particularmente: porque la detección de un consumo, incluso pequeño, de alcohol es relevante en un fenómeno de tanta relevancia penal como los accidentes con muertos o heridos; y porque, desde los puntos de vista social y jurisprudencial, el sentido de los tiempos es la criminalización del hecho consistente en conducir bebido". En definitiva, y entre otras cuestiones, llegan a la conclusión de que no hay evidencia, sino más bien lo contrario, de que unas tasas de etanolemia por debajo de las actualmente establecidas supongan un deterioro del autocontrol de los conductores ni, por tanto, un incremento suficientemente significativo del riesgo en la conducción (Barquín Sanz & Luna del Castillo, 2005, pág. 55).

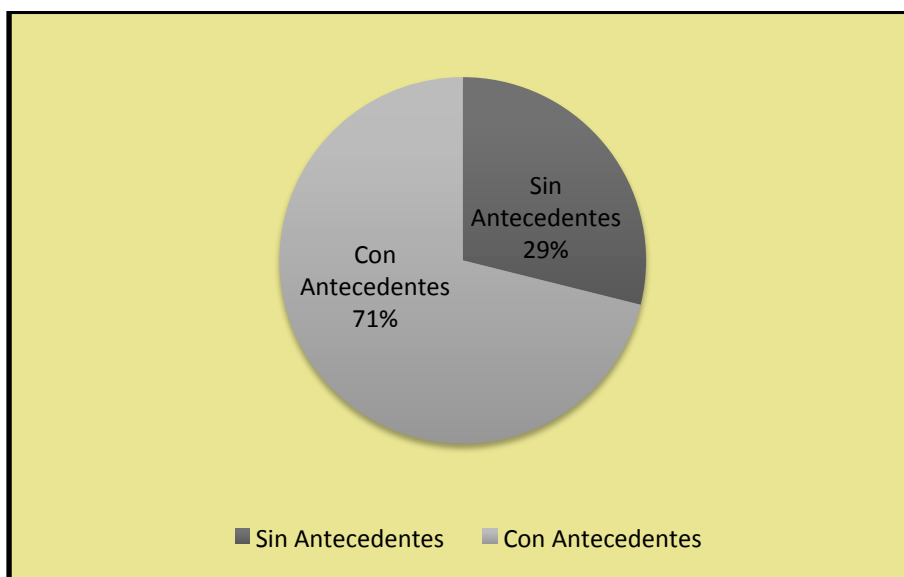
Los antecedentes penales se encuentran, junto con la edad y el sexo, entre los índices criminológicos más expresivos. La cuota de antecedentes penales queda muy por encima del promedio general de los delincuentes de tráfico, ya que –por ejemplo- entre los autores de lesiones culposas hay un entre un 20 y un 30% de condenas precedentes. Dos quintos de los delincuentes por embriaguez con condenas anteriores se han dado ya a conocer con delitos clásicos, lo que indica que no parece tratarse (a diferencia de lo que se ha llegado a pensar) de una delincuencia calificada como "disculpable de caballeros" (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 305 a 307).

**Tabla 19.****Delincuentes por alcohol con antecedentes penales (Middendorf y otros).**

INVESTIGACIONES		N° DELINCUENT ES POR EMBRIAGUEZ	DELINCUENTES POR ALCOHOL CON ANTECEDENTES PENALES			TOTAL %
INVESTIGADOR	PERIODO		POR DELITOS DE TRÁFICO		TAMBIÉN POR DELITOS CLASICOS %	
			TOTAL L %	EMBRIAGUEZ EN TRÁFICO %		
BORCHERT	1952-57	2676	25,2	12,3	21,7	36,96
MIDDENDORF	1956-60	600	33,5	16,0	22,2	51,2
UNDEUTSCH	1956-57	273	36,3	20,0	33,0 (*)	59,3
SCHUMANN	1961-62	610	50,4	19,2	38,6	51,3
KRÜGER	1966	328	31,7	19,8	20,7	52,4
LEWRENZ	1965-66	6687	29,4	10,9	26,4	

(\*) Sólo delitos contra la propiedad.

Para llegar a unos porcentajes más generales (dentro de la misma época), y realizando la media de los datos del cuadro anterior, incluyendo también los datos de Kaiser anteriormente mencionados, resulta el gráfico siguiente:



**Ilustración 35 - Porcentaje general de antecedentes "clásicos" en delincuentes por alcoholemia (Kaiser y otros).**

En relación con las motivaciones –en general- de los delincuentes de tráfico por conducción bajo los efectos del alcohol, se han citado en diferentes investigaciones los de la necesidad de autoafirmación, el afán de jactancia, los motivos profesionales, e incluso motivaciones altruistas (aunque sin especificar cuáles pudieran ser éstas). En cuanto a que el motivo esté relacionado con situaciones de conflicto, Kaiser aventura que podría confirmarse la hipótesis de que éstas puedan ser crecientes en número. En todo caso, se muestra como motivo principal lo que denomina "el tour de coqueo".<sup>75</sup> Alto porcentaje de éste que –para él- parece indicar "la relativa ineficacia de todos los esfuerzos hechos para ilustrar el peligro del alcohol en el tráfico, de todos los intentos educativos

---

<sup>75</sup> Motivo que, en terminología más moderna, podría denominarse –y así lo hemos hecho en esta investigación- como "irse de copas".

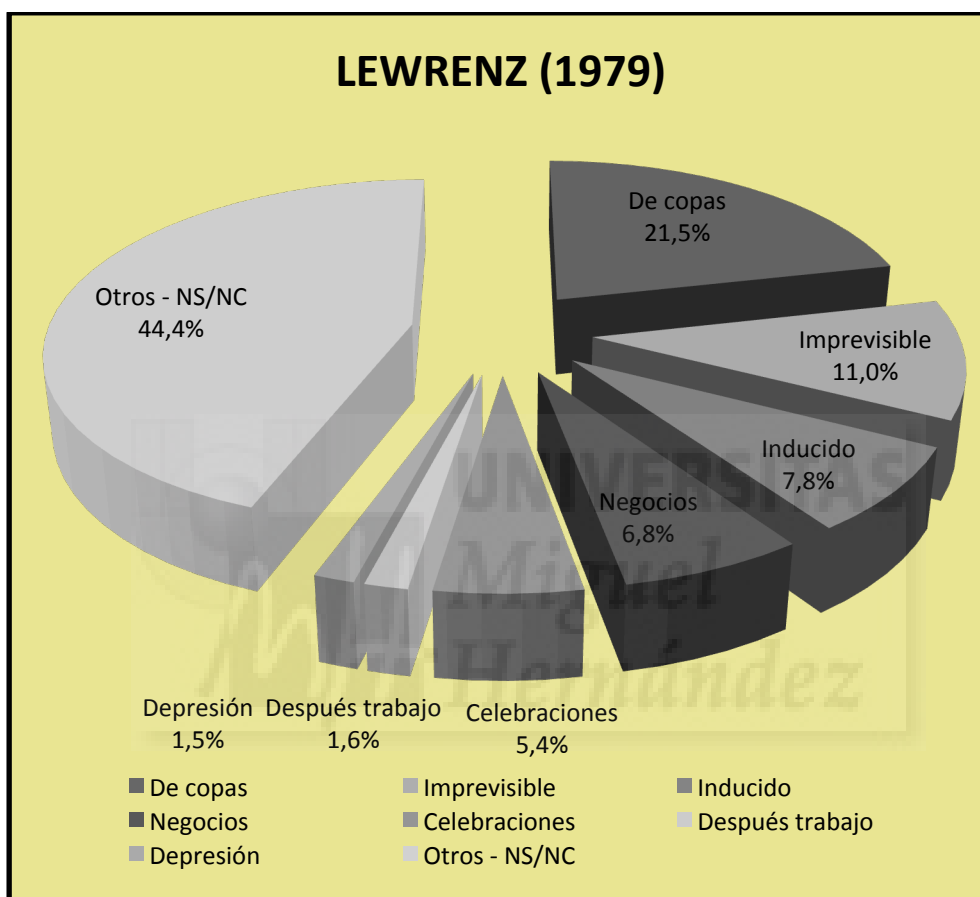


para conseguir un adecuado enjuiciamiento de este problema por parte del conductor y, finalmente, también de todas las sanciones penales". Por su parte, Lewrenz y Middendorf ofrecen unos motivos más concretos, los cuales pueden verse en la siguiente tabla (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 310 y 311):

**Tabla 20.**  
**Motivaciones delincuentes alcoholemia (Lewrenz y Middendorf)**

OCASIÓN, MOTIVO, FINALIDAD	Nº CONDENAS POR EMBRIAGUEZ PUNIBLE			
	SEGÚN LEWRENZ		SEGÚN MIDDENDORF	
	Nº	%	Nº	%
Irse " de copas"	1.465	21,5	30	8,6
Embriaguez no previsible	747	11,0	-	-
Inducido a beber y conducir embriagado	529	7,8	-	-
Alcohol con ocasión de negocios o profesión	466	6,8	85	24,4
Alcohol celebraciones familiares-privadas	367	5,4	21	6,0
Beber después del trabajo	110	1,6	58	16,7
Inclinación condicionada emocionalmente	103	1,5	-	-
Otras razones – sin datos	3.016	44,4	154	44,3
	6.803		348	

La representación gráfica de los datos de Lewrenz, que son los que se muestran más completos, es la que puede verse a continuación:



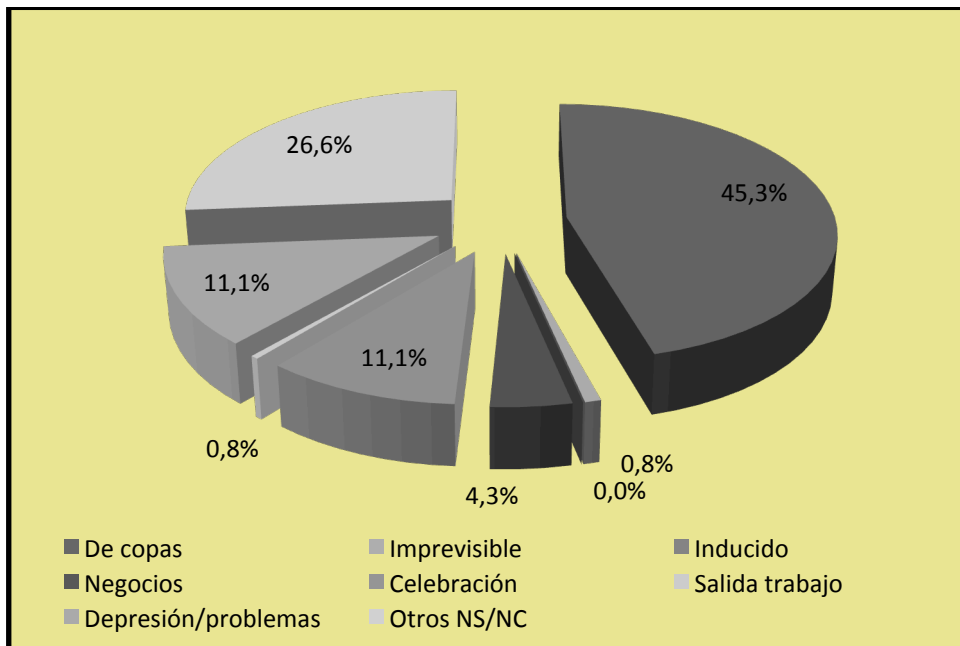
**Ilustración 36 - Delitos de alcoholemia, motivaciones (Lewrenz, 1979).**

Por otra parte, las motivaciones que resultan de la investigación objeto de este estudio, comparadas con las anteriores, son las de la tabla siguiente, con su representación gráfica correspondiente:<sup>76</sup>

**Tabla 21.**  
**Comparativa motivaciones alcoholemia.**

<b>MOTIVACIONES</b>	<b>LEWRENZ (1979)</b>		<b>BERNABEU (2013)</b>	
De copas	1.465	21,5%	106	45,3%
Imprevisible	747	11%	2	0,8%
Inducido	529	7,8%	0	0%
Negocios	466	6,8%	10	4,3%
Celebraciones	367	5,4%	26	11,1%
Después trabajo	110	1,6%	2	0,8%
Depresión y problemas familia	103	1,5%	26	11,1%
Otros - NS/NC	3016	44,4%	62	26,6%
<b>TOTAL</b>	<b>6.803</b>	<b>100%</b>	<b>234</b>	<b>100%</b>

<sup>76</sup> Se ha realizado en relación con los datos de los delitos, y no de los delincuentes, presumiendo que un mismo delinciente que comete varios delitos puede declarar motivaciones distintas en cada uno de ellos, según el caso.

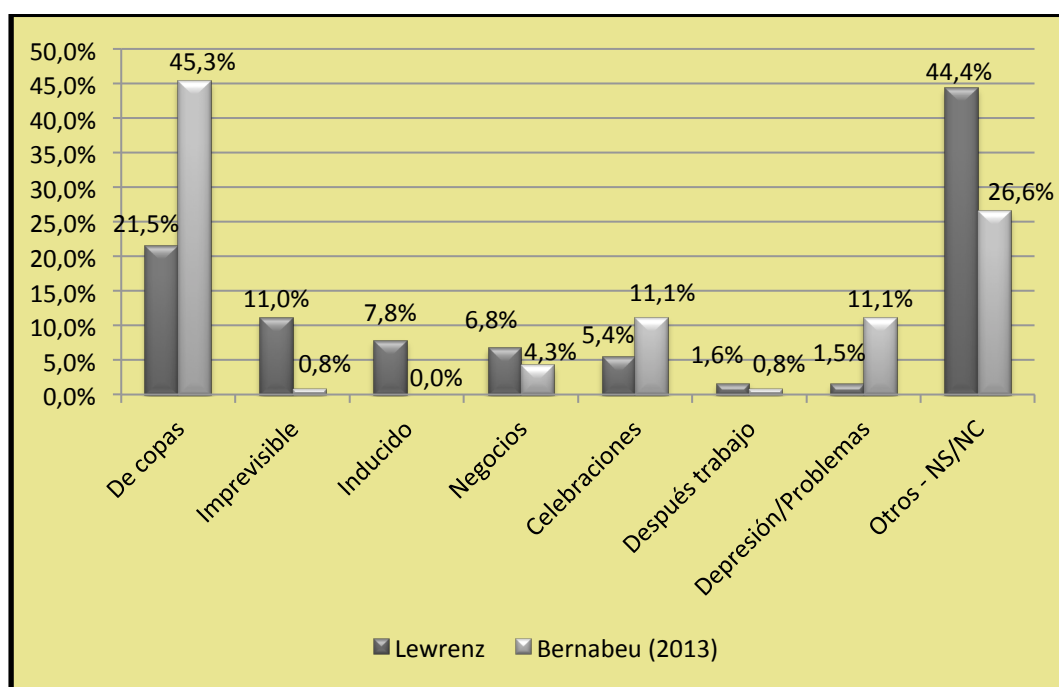


**Ilustración 37. Motivaciones alcoholemia**

De la comparación entre ambos estudios puede destacarse –tal como se puede ver en el gráfico de representación comparada de los datos anteriores- que coincide en ambas investigaciones que la motivación principal es la de “estar de copas”, con un incremento destacable de la importancia porcentual de esta motivación en el caso de esta investigación. Cuestión probablemente originada por un cambio en las características del disfrute del tiempo de ocio en los 30 años que han transcurrido entre una y otra, además de una concepción distinta de la forma de consumo alcohólico en los dos lugares comparados (Alemania y España).<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Probablemente no tanto en cuanto a la cantidad, como a la mayor tendencia mediterránea a consumir alcohol fuera de los domicilios, con la consiguiente inevitable circulación por la vía pública después de haberlo hecho.



**Ilustración 38 - Motivaciones alcoholemia, comparativa investigaciones.**

En la investigación objeto de este trabajo destaca la importancia (comparada con la del año 1979 de Lewrenz) de los motivos de condicionamiento emocional -en concreto y sobre todo- los relacionados con la depresión, y sus efectos, respecto del consumo de alcohol. Las respuestas, en este sentido, se han referido principalmente a la existencia de problemas personales, familiares, privados o de pareja, de las consecuencias de una separación, como consecuencia de una discusión, o por sufrir una depresión. También el aumento porcentual de quienes dicen que la motivación del consumo ha sido la de estar "de celebración". Actividad que participa probablemente de las mismas características y consideraciones comentadas para la motivación de "estar de copas".

Los bajos porcentajes de las motivaciones alegadas relacionadas con haber bebido por razones de negocio o trabajo, que el hecho ha surgido de forma imprevisible, o que el autor ha sido inducido a conducir a pesar de no estar en condiciones para ello, se pueden explicar – probablemente- porque, además de presentarse en menor número, el implicado considera que alegar dichas circunstancias pueden tener menor efecto justificador de su conducta ante el agente de la autoridad encargado de instruir el atestado policial. Evidentemente, y como puede ser previsible, se muestra muy importante –esta vez en ambos casos- el porcentaje de implicados que se incluyen apartado de “No sabe – no contesta” debido a una explicable tendencia a no “confesar” espontáneamente los motivos de su conducta, o de no querer compartir los problemas personales o sociales que les hayan inducido a beber de forma ocasional o habitual, según el caso.

Hace años, ya se consideraba a este tipo de delitos de tráfico como una delincuencia de tiempo libre, de jóvenes que se mueven en grupos de fin de semana en horarios de atardecer y noche (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 284). Lo cierto es que esta consideración puede seguir siendo válida actualmente, pero habría que matizar algunas cuestiones que ya no son actuales, pero que –aunque cambien en la forma- no afectan a lo esencial: la distribución espacial ya no es tanto sólo den el interior de la población, sino que se ha extendido ampliamente desde el punto de vista de la distribución espacial (debido a la mayor facilidad para la movilidad), y el ámbito temporal ya no es tanto el atardecer, ya que se trasladado sensiblemente a la madrugada e inicio del día siguiente.

Efectivamente, estudios más modernos que profundizan en la posible relación entre la delincuencia y el momento y el lugar en que

aparece, afirman que los delitos de tráfico se van incrementando progresivamente a lo largo del día de la mañana hacia la noche. Un número desproporcionado de delitos relacionados con el alcohol ocurre entre las 24 y 3 horas de la madrugada. En este periodo de tiempo las alteraciones del orden se presentan en un porcentaje mayor que cualquier otra categoría (61,1%), seguidos por los delitos graves de tráfico (21,9%). En lo que respecta a los delitos de tráfico relacionados con el alcohol, algunos autores han encontrado una fuerte relación entre éstos y otras alteraciones del orden, y tienden a ocurrir en determinados lugares y momentos, especialmente a últimas horas de la tarde y primeras de la mañana, los fines de semana. De esa forma, la investigación se muestra como una confirmación de que teorías situacionales, como la del "patrón delictivo" que sugieren que centrarse en este tipo de estudio tiene un importante potencial para la instauración de estrategias de prevención de infracciones graves y delitos de tráfico, como los de conducción bajo los efectos del alcohol, o los de conducción sin permiso (Palk, Davey, & Freeman, 2007, pág. 5).

Según algunas investigaciones, de los tres elementos de la disuasión ya mencionados por la Escuela Clásica (ver página 111), al menos en lo que respecta a los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol, el más importante es el de la certeza del castigo. No es que otros -como el de la severidad de éste- no opere adecuadamente, sino que no parece influir en los potenciales delincuentes, sin una posibilidad suficientemente intensa de ser descubierto y castigado. Por ejemplo, las campañas que se han mostrado más efectivas contra este tipo de delito se han basado en una publicidad que ha buscado -y conseguido- una alta percepción en la certeza de ser denunciado por el delito o la infracción

(Keane, Maxim, & Teevan, 1993, pág. 31). No obstante, -según la gran mayoría de las investigaciones sobre la potencialidad de la disuasión- ni éste ni ninguno de los otros dos elementos parece lograr un efecto significativo muy prolongado en el tiempo, incluso con una inicial cierta intensidad percibida de la certeza del castigo (Keane, Maxim, & Teevan, 1993). De hecho, no hay diferencias significativas en la proporción de detenidos por delitos de alcoholemia entre los grupos que muestran mayor o menor riesgo percibido, entre los detenidos que presentan mayores tasas de alcoholemia hay una mayor percepción de poder ser detectados (y, sin embargo, beben y luego conducen), y conocer a alguien que ha sido detenido por conducir bajo los efectos del alcohol no incrementa la percepción propia del riesgo de ser detenido<sup>78</sup> (Wieczorek, Mirand, & Callahan, 1994, pág. 313 y 314).

En una investigación previa realizada con una muestra de conductores españoles en la que se modelizó el cumplimiento de las normas de los límites de velocidad y del límite de alcoholemia al volante, la única variable de disuasión que entró a formar parte del modelo fue la certeza y solamente en el de cumplimiento de la norma de los límites de velocidad. A pesar de que los conductores presentaban percepciones de riesgo muy altas, la influencia de esta variable para explicar y predecir la probabilidad de cumplimiento resultó ser muy baja (Bautista Ortuño, 2013)

---

<sup>78</sup> Según la misma investigación, lo que parece suceder -en este caso- es que quienes conocen a alguien que ha sido detenido por alcoholemia advierten que la detención se produce después de que la conducta de beber excesivamente, y luego conducir, se repita muchas veces sin ser detectada.



## 5. Resultados del trabajo de investigación

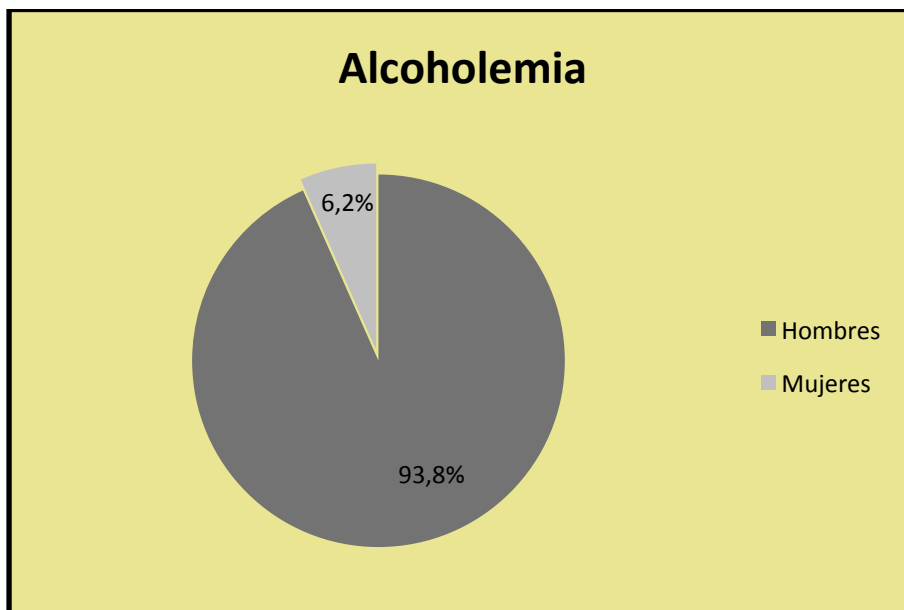
### 5.1. Edad y sexo

Los datos accesibles y pormenorizados en cuanto a la incidencia del sexo femenino en la delincuencia de tráfico brillan por su ausencia, especialmente cuando se intentan obtener sobre aspectos concretos de la misma, como es el caso –por ejemplo- de los delitos de conducción bajo los efectos de las bebidas alcohólicas. Salvo lo citado anteriormente (ver página 94), pocos datos más pueden encontrarse para profundizar en el estudio del factor sexo en los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol. En la muestra investigada, el porcentaje encontrado (6,2%) se ubica prácticamente en el término medio entre el obtenido por Broughton (8%), y los datos oficiales facilitados por el Ministerio del Interior (4%) (ver página 94), y se muestra algo inferior al porcentaje de mujeres implicadas, en general, en la delincuencia de tráfico, que es –en la misma muestra- de un 10% (ver Ilustración 19 - Delincuentes de tráfico, distribución por sexo, en la página 96).

**Tabla 22.**

**Delincuentes alcoholemia, distribución por sexo (Bernabeu, 2013)**

<b>ALCOHOLEMIAS</b>	
Hombres	212
Mujeres	14
TOTAL	226



**Ilustración 39. Alcoholemias por sexo**

La edad media de las mujeres implicadas en este tipo de delito es de 35,1 años, sólo algo mayor que la de los hombres, que es de 34,1. En cuanto a las tasas de alcoholemia, la media en las mujeres es de 0,79 gr./l. (la máxima detectada ha sido de 1,34 gr./l. en aire espirado), mientras que en los hombres la media es de 0,84 y la máxima detectada de 2,14. En la gráfica resultante de los datos comparados de las tasas de alcoholemias, los resultados son muy similares entre sexos, salvo el caso de los implicados mayores de 48 años. En su interpretación ha de tenerse en cuenta la circunstancia conocida de que, en unión del índice de masa corporal y el tiempo que ha pasado desde la ingesta, el sexo es uno de los principales predictores independientes de la concentración de etanol en aire espirado. Y sobre todo que, en lo que se refiere a este último, las mujeres tienden -por término medio- a tener cifras de etanol notoriamente más altas que los hombres, a igualdad de dosis de alcohol consumida

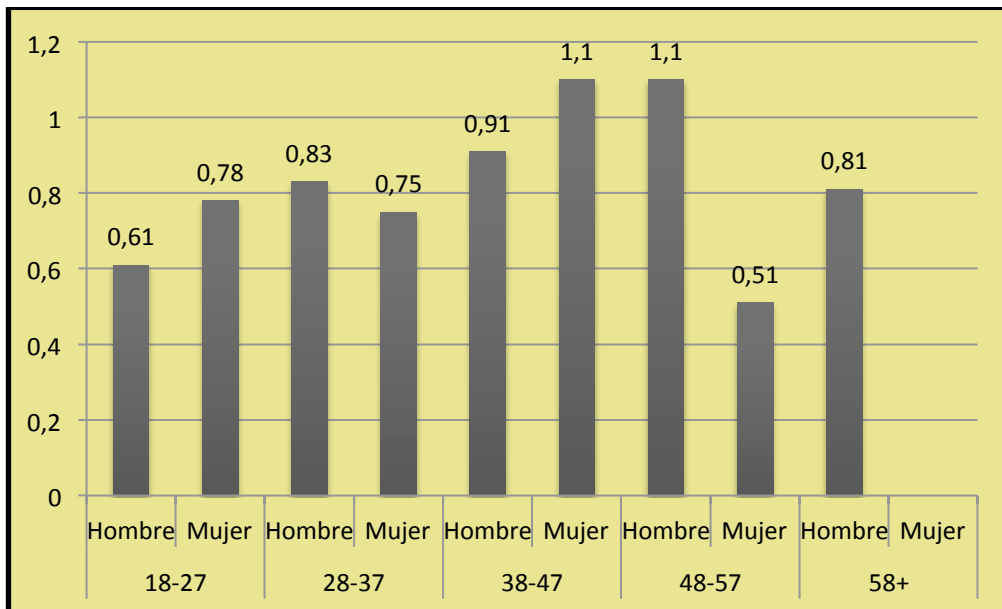
(Barquín Sanz & Luna del Castillo, 2005, pág. 53). Lo que debe tenerse en cuenta para inferir conductas anteriores de consumo inmediatamente anteriores a su detección.

Efectivamente, son varias las características que hacen que las mujeres presenten tasas más elevadas que los hombres, a igualdad de peso y edad y con el mismo nivel de alcohol ingerido. Influye la cantidad de tejido adiposo porque, si es abundante, el alcohol no se reparte en él y se distribuye por el resto de tejidos. También ha de tenerse en cuenta el agua que tiene el organismo, porque ésta se distribuye por el organismo proporcionalmente al contenido en agua de los diferentes tejidos, y las mujeres tienen menos cantidad de agua por kilo de peso. Además, la actividad de la enzima alcoholdehidrogenasa es menor y la de la fosfatidilfosfolipasa es mayor en ellas. Lo que ocasiona que en las mujeres las lesiones etílicas sean más precoces, intensas y persistentes (Alonso Pla, Montoro González, Esteban Martínez, & Toledo Castillo, 2000, pág. 261 y 262).

**Tabla 23.**

**Delitos alcoholemia, comparativa de tasas y edades medias, por sexo (Bernabeu, 2013)**

	18-27		28-37		38-47		48-57		58+	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Tasa media	0,61	0,78	0,83	0,75	0,91	1,1	1,1	0,51	0,81	S/D
Edad media	23,2	22,9	32,9	33	42,2	42	50,6	52	63,2	S/D



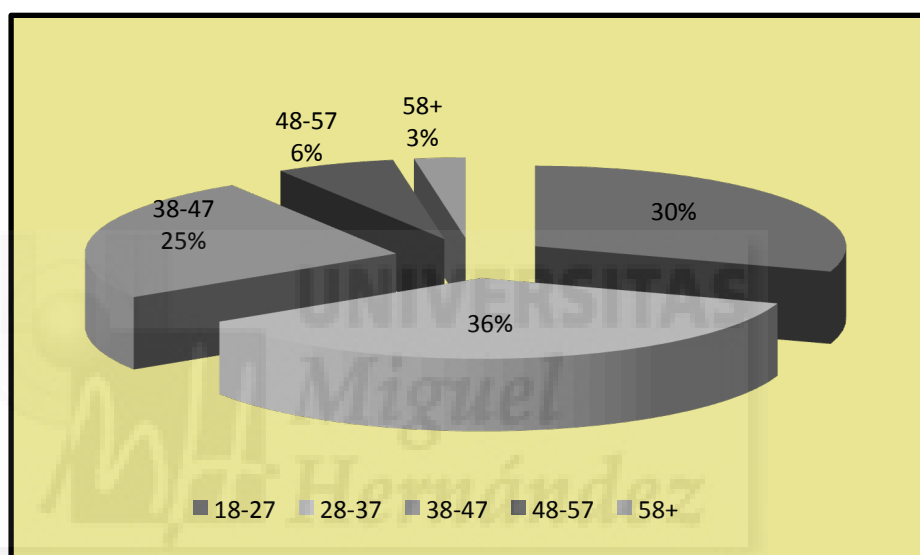
**Ilustración 40 – Delitos de alcoholemia, comparativa de tasas y edades medias, por sexo (Bernabeu, 2013)**

En cuanto a la distribución general por edades, dos terceras partes de los delincuentes por alcoholemia tienen menos de 37 años, siendo su edad media de 33,6 años. El tercer grupo en importancia porcentual es el que agrupa los implicados con edades entre 38 y 47 años (la cuarta parte de los implicados), y al que habrá que prestar atención diferenciada, dado que previsiblemente esté representado con ese porcentaje debido a circunstancias culturales y sociales que puedan requerir consideraciones criminológicas propias. La distribución es similar a la general de los delincuentes de tráfico de la muestra, ya vista en la página 92, y la citada de Roberts en la página 171:

**Tabla 24.**

**Delinquentes alcoholemia, distribución por grupos de edad (Bernabeu, 2010)**

<b>GRUPO EDAD</b>	<b>18-27</b>	<b>28-37</b>	<b>38-47</b>	<b>48-57</b>	<b>58+</b>	<b>TOTAL</b>
	68	81	57	14	6	226



**Ilustración 41. Distribución grupos de edad**

### **5.2. Aspectos temporales**

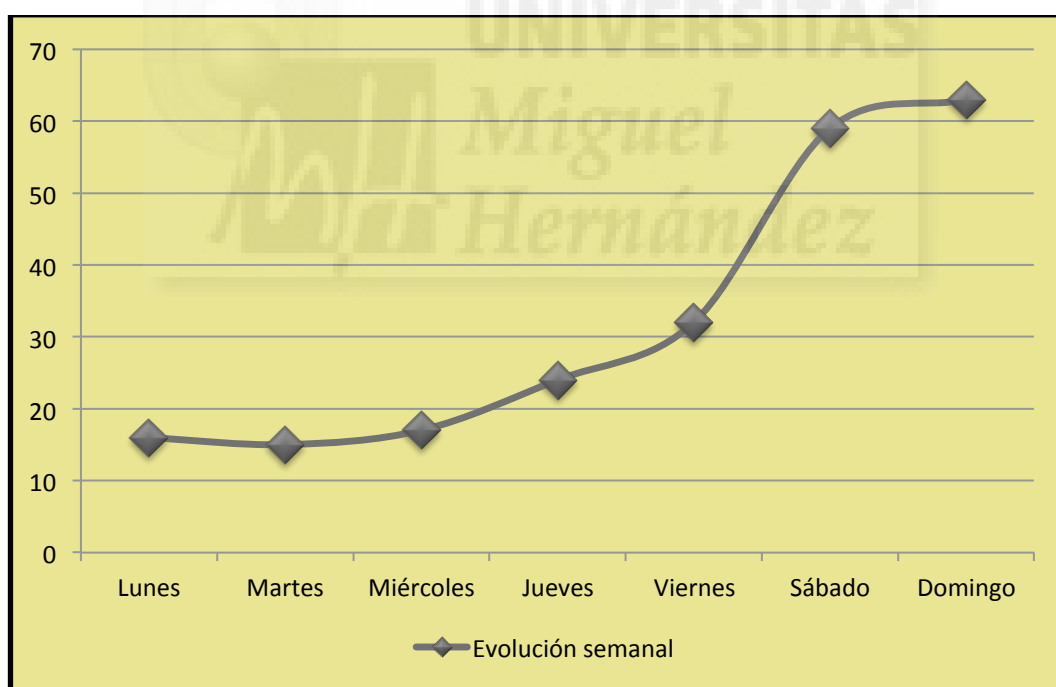
La distribución semanal de los delitos de alcoholemia responde perfectamente a lo que intuitivamente puede preverse: después de un ligero incremento los jueves y algo más los viernes, el mayor número de

alcoholemias se detecta (prácticamente por igual) los sábados y domingos.<sup>79</sup> Periodo en el que tienen lugar las actividades sociales y de ocio normalmente asociadas al consumo del alcohol.

**Tabla 25**

**Delitos alcoholemia, distribución semanal (Bernabeu, 2010)**

Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL
16	15	17	24	32	59	63	226



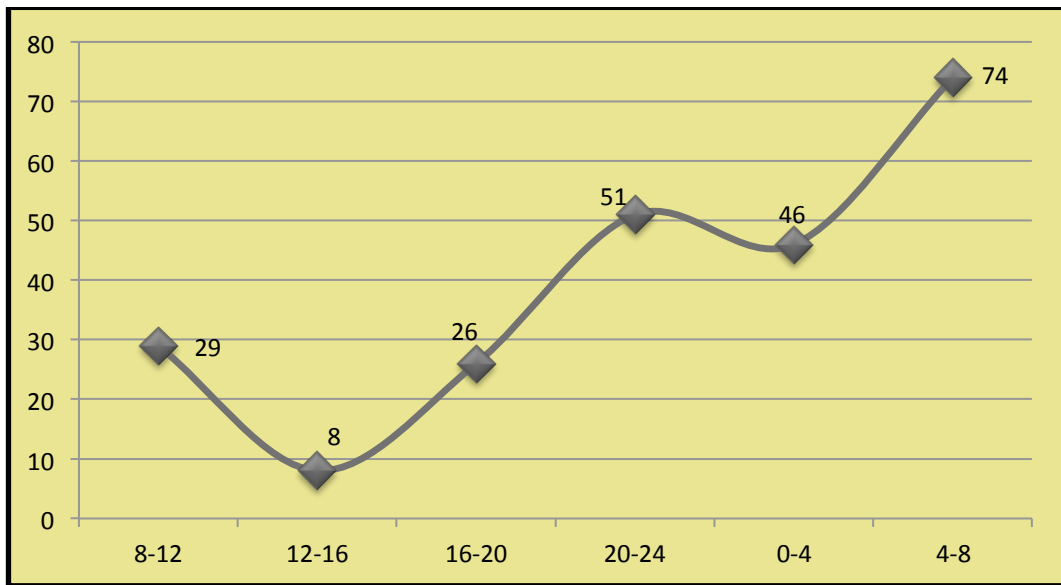
<sup>79</sup> Ha de tenerse en cuenta que el horario de cada día está configurado iniciándose desde las 0 y hasta las 24 horas. Es decir, las noches de los fines de semana están en los sábados (incluyendo aquí la noche del viernes al sábado y los domingos (incluyendo aquí la noche del sábado al domingo).

**Ilustración 42 - Delitos de alcoholemia, distribución semanal (Bernabeu, 2013)**

La distribución horaria de la muestra coincide básicamente con la distribución general de los delitos de tráfico. En general, la curva resultante tiene su punto más bajo entre las 12 y 16 horas, para ir subiendo paulatinamente hasta alcanzar el punto máximo entre las 4 y 8 horas. Al igual que se hizo en la distribución horario de todos los delitos de tráfico, se ha optado también por fijar el inicio del horario a las 8 de la mañana para que la percepción se adapte al ciclo vital diario de las personas y de las ciudades.

**Tabla 26**  
**Delitos alcoholemia, distribución horaria (Bernabeu, 2013)**

INTERVALO HORARIO	Nº
8-12	29
12-16	8
16-20	26
20-24	51
0-4	46
4-8	74
TOTAL	234



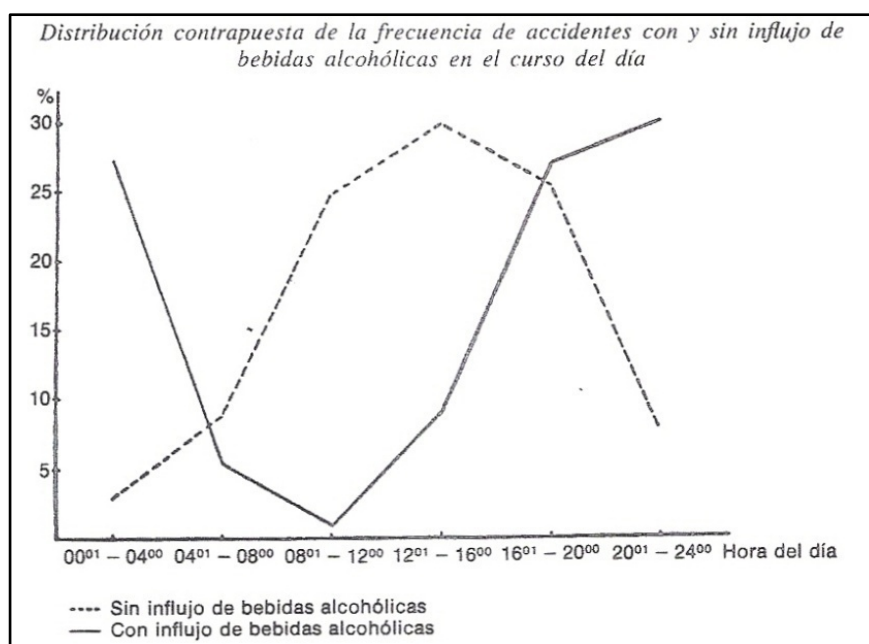
**Ilustración 43 - Evolución de alcoholemias, por horario (Bernabeu, 2013)**

Entra dentro de la normal percepción apriorística esa acumulación máxima en este último lapso de tiempo. Lo que no es tan previsible es la presencia de otra acumulación, entre las 20 y 24 horas que incluso –contra la regla general- llega a ponerse ligeramente por encima del periodo siguiente (entre las 0 y las 4 horas) , probablemente porque –en este caso- el factor horario esté mediatizado por otro tipo de factores y no se muestre tan “independiente”, como parece ser el caso del otro periodo.<sup>80</sup> El estudio de la evolución horaria de las alcoholemias -a lo largo del día- que hace Kaiser, permite ver claramente el cambio de las pautas sociales y culturales de consumo de alcohol que se han producido desde 1979, y que mediatizan la forma y el momento de aparición de los delitos de alcoholemia.

---

<sup>80</sup> Cuestión en la que se profundizará más adelante.





**Ilustración 44 - Delitos alcoholemia, distribución diaria (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979)**

Puede verse que la forma de distribución es prácticamente la misma, salvo que los horarios se observan desplazados: el periodo de máxima concentración de alcoholemias que en la Alemania del año 79 aparecía entre las 20 y 24 horas, se muestra en el mediterráneo español actual entre las 4 y las 8 de la madrugada; la mínima concentración, que en el primero de los casos se daba entre las 8 y las 12 de la mañana, pasa a ubicarse en el periodo temporal comprendido entre las 12 y las 16. En el gráfico anterior, Kaiser compara estos datos con los horarios de accidentes de tráfico "sin el influjo de bebidas alcohólicas" y obtiene un gráfico prácticamente simétrico respecto de los accidentes bajo ese influjo, y con la máxima concentración entre las 12 y las 16 horas, y la mínima entre las doce de la noche y las 4 de la madrugada. Desplazamiento que,

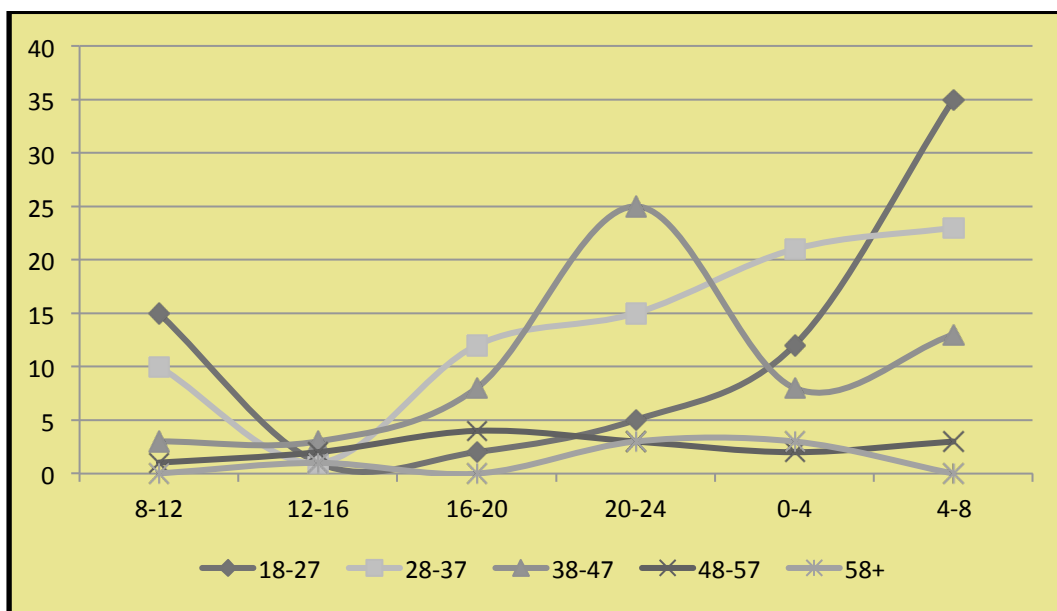
efectivamente, parece corresponderse con una distinta pauta de comportamiento social de consumo de bebidas alcohólicas.

Una forma de empezar a determinar la posible influencia de otros elementos en la distribución horaria es buscar y estudiar las interrelaciones con otros factores. Y uno que puede mostrar una especial incidencia es el de la edad. Así, la distribución horaria en función de diferentes grupos de edad es la que sigue:

**Tabla 27.**

**Delincuentes alcoholemia, distribución de edades por horario (Bernabeu, 2013)**

	<b>8-12</b>	<b>12-16</b>	<b>16-20</b>	<b>20-24</b>	<b>0-4</b>	<b>4-8</b>	<b>TOTAL</b>
18-27	15	1	2	5	12	35	70
28-37	10	1	12	15	21	23	82
38-47	3	3	8	25	8	13	60
48-57	1	2	4	3	2	3	15
58+	0	1	0	3	3	0	7
<b>TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>51</b>	<b>46</b>	<b>74</b>	<b>234</b>

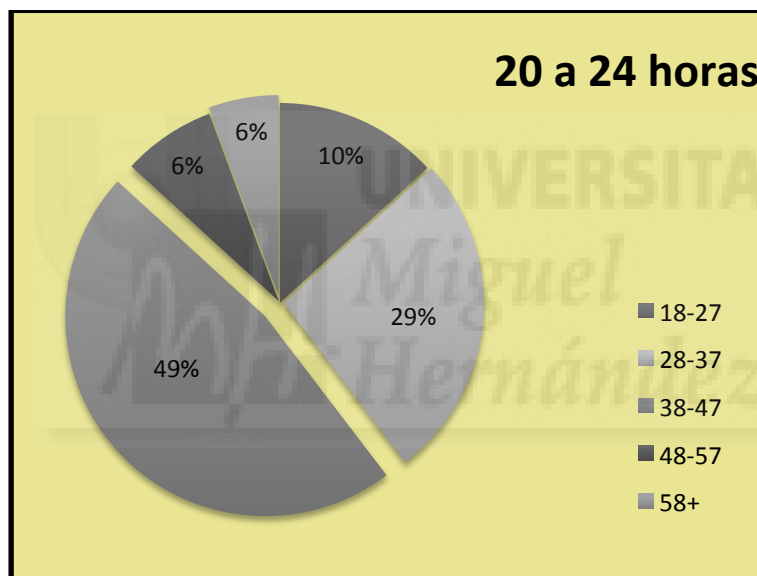


**Ilustración 45- Evolución de alcoholemias según horario, por edades (Bernabeu, 2013)**

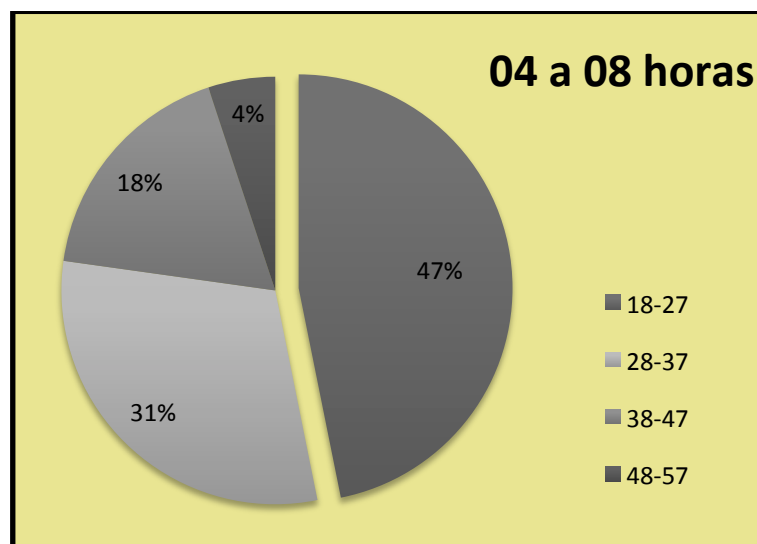
Como puede verse gráficamente, los grupos de edad entre los 18 y 27 años, y entre los 28 y 37, muestran una evolución horaria similar, concentrando la mayor parte de las alcoholemias entre las 4 y las 8 horas de la madrugada, no siendo muy elevada la presencia de éstas entre las 16 y 24 horas, y casi nulas entre las 12 y las 16 (en este último aspecto, cuestión generalizada en el resto de grupos). En el primero de los dos periodos temporales destaca especialmente el grupo de edad entre 18 y 27 años, mientras que el otro grupo -entre los 28 y 37- se distribuyen más igualitariamente entre las 0 y las 8 horas. Los datos disponibles para los grupos de edades mayores de 47 años no permiten establecer una pauta generalizada de distribución temporal. Sin embargo, sí es posible hacerlo para el grupo de edad entre 38 y 47 años. Efectivamente, este grupo de edad es el que aparece con mayor protagonismo en el periodo temporal

entre las 20 y 24 horas, incluso mayor que en el periodo entre las 4 y las 8 de la madrugada.

La representación gráfica siguiente, de los mismos datos, es especialmente expresiva de la importancia de estos dos grupos de edad, entre 18 y 27 años por una parte y 38 y 47, por otra. Casi la mitad de los casos de alcoholemia los protagonizan estos dos grupos, entre las 4 y las 8 horas, y las 20 y 24 horas, respectivamente. En ambos casos, el segundo grupo en importancia es el de los 28 a 37 años.



**Ilustración 46 - Delitos alcoholemia, comparativa horarios por edades (Bernabeu, 2013)**



**Ilustración 47 - Delitos alcoholemia, comparativa horarios por edades (Bernabeu, 2013)**

Este perfil específico, del grupo de edad entre 38 y 47 años, aparece con características diferenciadas, y no muy evidentes en las aproximaciones más generales al fenómeno. Dos terceras partes de los delincuentes por alcoholemia tienen menos de 37 años, siendo su edad media de 33,6 años. El tercer grupo en importancia porcentual es ese grupo con edades entre 38 y 47 años (la cuarta parte de los implicados). Sin embargo, hay que prestarles atención diferenciada, dado que previsiblemente esté representado con ese porcentaje debido a circunstancias culturales y sociales que puedan requerir consideraciones criminológicas propias.

Este grupo parece corresponder a una mezcla de los perfiles de los conductores alcohólicos que conducen y de los que mantienen un modo de vida antisocial. Y no sólo se mueven en horarios distintos, sino que se desprende de los datos que se mueven por zonas distintas a las de las

zonas de ocio y su entorno por la que se mueven los infractores más jóvenes. Hay otras diferencias características entre este perfil de grupo de edad entre 38 y 47 años, respecto del grupo más numeroso de jóvenes hasta 27 años (que es el perfil más tradicional y numeroso en términos absolutos):

- La tasa media de alcoholemia en él es la más alta de los grupos de edades considerados, siendo de 0,97 gr./l. en aire espirado, mientras que en el grupo de edad entre 18 y 27 años es de 0,69.
- A partir de la tasa media de alcoholemia de 1,15 gr./l. en aire espirado, el número de implicados en el grupo entre 38 y 47 años se mantiene por encima del resto de grupos de edad, incluso en términos absolutos.
- En cuanto al porcentaje de antecedentes policiales por algún tipo de delito no relacionado con la seguridad vial, puede observarse una clara diferencia: mientras que en el grupo delincuentes de tráfico por alcoholemia con una edad entre 18 y 27 años el porcentaje es de un 18%, en el grupo de edad entre 38 y 47, asciende a un 43%. Aún hay más diferencia si se acotan determinados espacios temporales: mientras que en el grupo de edad de 18 a 27 años –en el intervalo entre las 4 y las 8 horas- el porcentaje de implicados con antecedentes policiales es de un 17%, el porcentaje de quienes tienen ese mismo tipo de

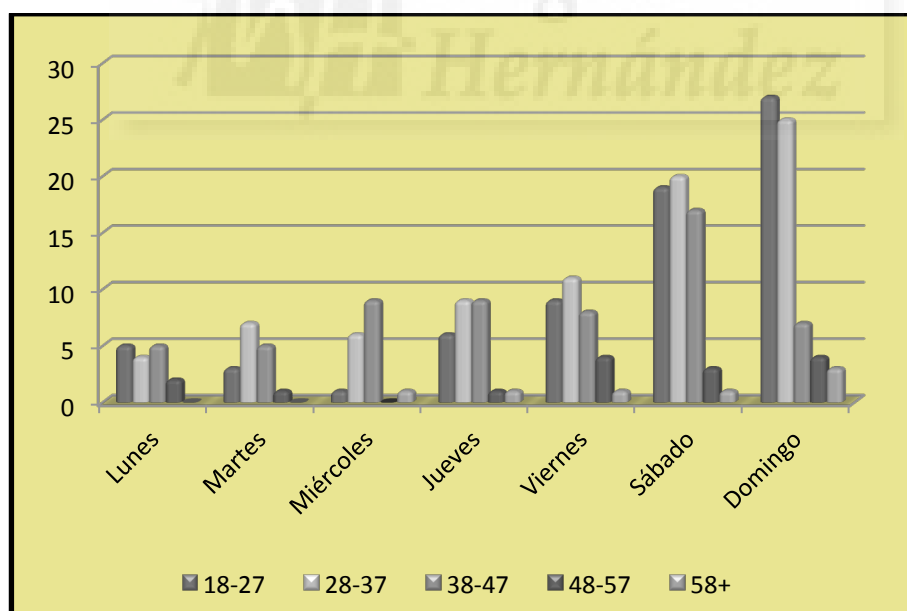
antecedentes en el grupo de 38 a 47 años, pero esta vez entre las 20 y las 24 horas, asciende a un 56%.

- También puede observarse alguna diferencia en la distribución semanal cuando se interrelacionan días de la semana y grupos de edad. El grupo de edad de 18 a 27 muestra una tónica progresivamente ascendente de lunes a domingo (en este último día se incluye la madrugada del sábado al domingo, a partir de las 24 horas). Se vuelve a separar de la regla general el grupo de edad entre 38 y 47 años, en el que puede verse que la presencia de delitos de alcoholemia es mucho menor los domingos que en los sábados, siendo en el primer caso incluso similar al resto de días de la semana en que se mantiene un nivel prácticamente constante. Todos los grupos de edad con suficientes datos, siguen la "regla general" comentada anteriormente sobre su evolución semanal.

**Tabla 28.**

**Delitos de alcoholemia, distribución semanal por grupos de edad (Bernabeu, 2013)**

DÍA SEMANA	18-27	28-37	38-47	48-57	58+	TOTAL
Lunes	5	4	5	2	0	16
Martes	3	7	5	1	0	16
Miércoles	1	6	9	0	1	17
Jueves	6	9	9	1	1	26
Viernes	9	11	8	4	1	33
Sábado	19	20	17	3	1	60
Domingo	27	25	7	4	3	66
TOTAL	70	82	60	15	7	234



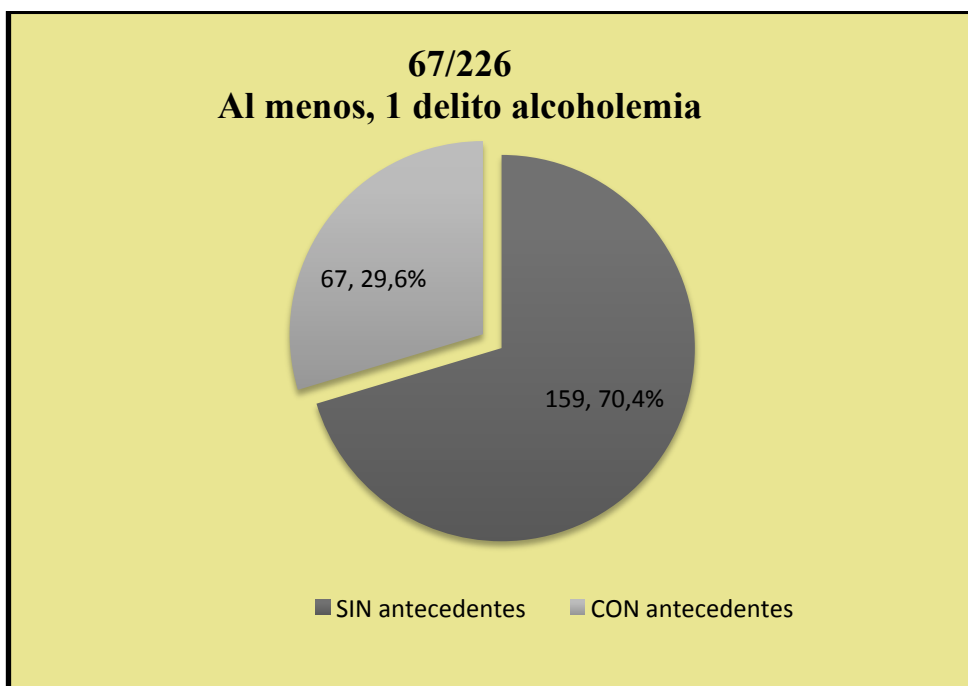
**Ilustración 48 - Delitos de alcoholemia según día de la semana, por edades (Bernabeu, 2013)**



### **5.3. Antecedentes policiales**

Otro de los principales aspectos a estudiar en esta investigación es el de la importancia de la posible interrelación entre la delincuencia de tráfico y la delincuencia que hemos venido denominando como "clásica". Además, supone un ámbito concreto que ha venido ignorándose por la investigación criminológica española actual. Por eso, se han cruzado los datos de los delincuentes de tráfico de la muestra seleccionada con los antecedentes policiales de los mismos.

De los 226 individuos componentes de la muestra que habían cometido al menos un delito de alcoholemia, 67 tenían antecedentes por otros tipos de delito. Lo que supone un porcentaje de un 29,6%, que se aproxima mucho a los antecedentes de investigaciones anteriores. En concreto, como puede verse en la Ilustración 35 - Porcentaje general de antecedentes "clásicos" en delincuentes por alcoholemia (Kaiser y otros)., en la página 176, Kaiser y otros cifran ese porcentaje en un 28,9%.



**Ilustración 49. Antecedentes conductores**

#### **5.4. Tasas de alcoholemia**

Otro elemento importante en la determinación de la dinámica del delito de conducción y su estudio es el de las tasas de alcoholemia. La determinación de cuál es el límite en el que se debe fijar el inicio de la tipificación penal, y dónde debe empezar y terminar la actuación administrativa, no es un asunto de poca importancia, ya que puede mediatizar aspectos importantes de la respuesta politicocriminal en materia de tráfico. Esa determinación parece haberse basado tradicionalmente en el estudio del nivel de riesgo asumible en la actividad de la conducción bajo los efectos del alcohol para, a partir de él, fijar el inicio de la actuación penal o administrativa, según el caso.

Así, se ha citado como una zona de "inicio de riesgo" la tasa de alcoholemia de 0,3-0,5 gr/l. (en sangre) y que supone un riesgo estimado del doble del "riesgo base", y como de "zona de alarma", la de tasas entre 0,5 y 0,8 gr/l., con un riesgo estimado de unas 5 veces más. Es en esta última donde empieza a apreciarse en el conductor una reacción general enlentecida, alteraciones en los reflejos, comienzo de la perturbación motriz, euforia, tendencia a la inhibición emocional, y el comienzo de la impulsividad y la agresividad al volante.

La zona de "conducción peligrosa", con un riesgo 9 veces más que el "normal", está fijada en unas tasas de alcoholemia de entre 0,8 y 1,5 gr./l. y es a partir de ella donde aparece un estado de embriaguez importante, perturbación de los reflejos, lentificación de las respuestas, pérdida del control preciso de los movimientos, problemas serios de coordinación, dificultades de concentración de la vista, y una disminución notable de la percepción del riesgo (Alonso Pla, Montoro González, Esteban Martínez, & Toledo Castillo, 2000, pág. 281). Por eso, suponemos que entre otras consideraciones, se ha fijado la tasa de alcoholemia permitida (desde el punto de vista administrativo) por debajo de 0,5 gr./l. de alcohol en sangre (o su equivalente en aire espirado de 0,25 mg./l.), y desde el punto de vista penal en 0,6 gr./l. (0,30 mg./l. en aire).<sup>81</sup>

El gráfico siguiente puede ofrecer una nueva perspectiva en esta determinación. Dejando aparte los poco significativos datos

---

<sup>81</sup> Aparte de las conocidas mayores limitaciones en este sentido para los diferentes conductores que podrían calificarse como "profesionales" y los conductores noveles. Además, aparte también de la posibilidad de actuación del ámbito penal aunque no sean esas las tasas pero se considere que la conducción ha estado influenciada por el alcohol.

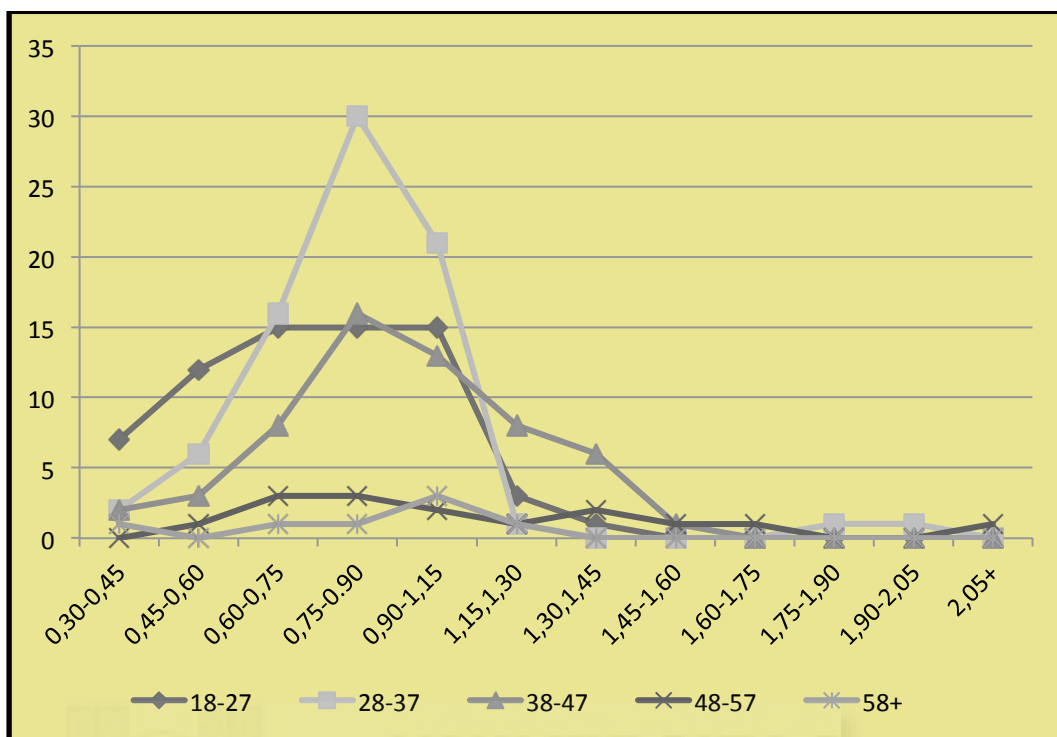
correspondientes a las edades por encima de los 47 años, puede verse que el número de implicados en estas conductas, definidas como de riesgo, empieza a crecer ya desde las tasas de 0,30 mg./l. (sobre todo en el grupo de edad de 18-27 años), y lo hace ya muy decididamente a partir de la tasa de 0,60 mg./l. (sobre todo en los grupos de edad de 28-37 y 38-47 años, lo que parece indicar unas pautas de consumo diferenciadoras del resto de grupos). Número que desciende ya mucho (en todos los grupos) a partir de la tasa de 1,15 mg./l.

**Tabla 29.**

**Delitos alcoholemia, tasas por edades (Bernabeu, 2013)**

	0,30	0,45	0,60	0,75	0,90	1,15	1,30	1,45	1,60	1,75	1,90	2,05	TOT AL
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	0,45	0,60	0,75	0,90	1,15	1,30	1,45	1,60	1,75	1,90	2,05	+	
18-27	7	12	15	15	15	3	1	0	0	0	0	0	68
28-37	2	6	16	30	21	1	0	0	0	1	1	0	78
38-47	2	3	8	16	13	8	6	1	0	0	0	0	57
48-57	0	1	3	3	2	1	2	1	1	0	0	1	15
58+	1	0	1	1	3	1	0	0	0	0	0	0	
	12	22	43	65	54	14	9	2	1	1	1	1	225 <sup>82</sup>

<sup>82</sup> El número de delitos resultante en esta tabla es menor que los 234 de alcoholemia estudiados porque en 9 casos, por diversos motivos, no se realizó –o no pudo realizarse– prueba de alcoholemia, aunque se estimó claramente que el conductor estaba influenciado por bebidas alcohólicas.



**Ilustración 50 - Delitos de alcoholemia, tasas por edades (Bernabeu, 2013)**

Se han reducido a la mitad los intervalos de tasas de alcoholemia, con el fin de poder determinar de forma más concreta cuáles son los puntos en los que se producen cambios en las cantidades de implicados en función de la tasa de alcoholemia presentada.

Como puede verse, la determinación del punto en el que se ha fijado ese inicio de la acción administrativa coincide muy poco antes de que empiece el primero de los "puntos de inflexión" en cuanto a cantidad de implicados que –según la definición indicada- están entrando en la "zona de riesgo". Y también coincide el otro "punto de inflexión" poco

antes del lugar de donde se ha ubicado el inicio del reproche penal, y que se ha denominado antes como "zona de alarma".<sup>83</sup>

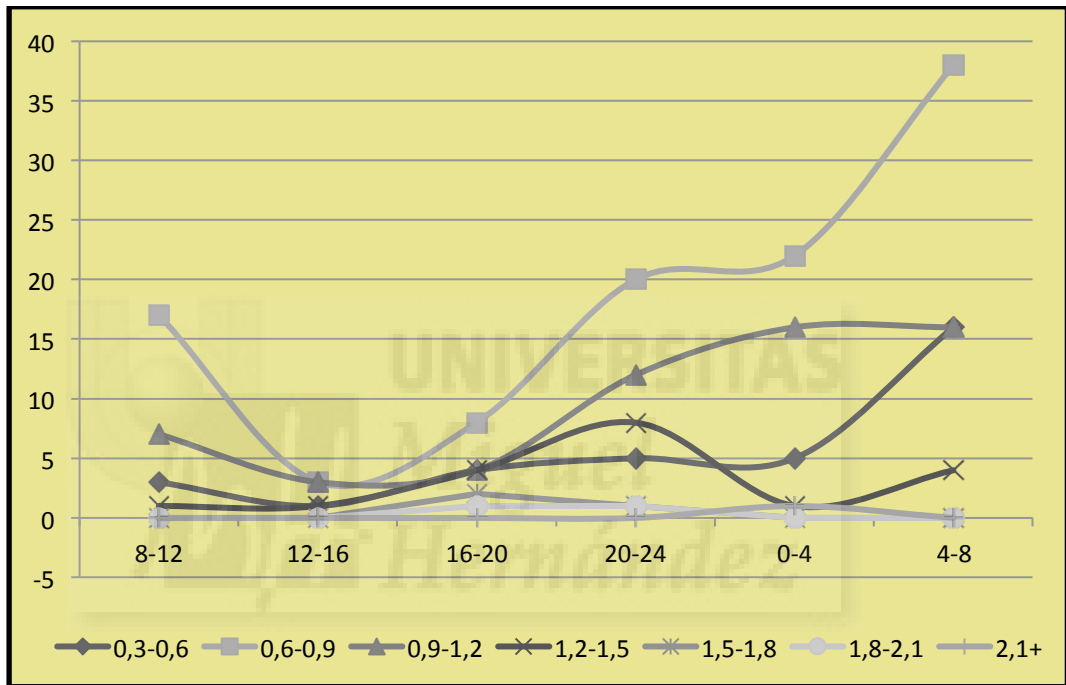
También es interesante el estudio de la evolución temporal de los delitos de alcoholemia, desde el punto de vista de las tasas de alcoholemia detectadas. En primer lugar, podemos ver la evolución del número de implicados en cada uno de los grupos de tasas de alcoholemia, en función del horario, en el gráfico siguiente. El grupo que predomina es el del tasas comprendidas entre 0,60 y 0,90 mg./l., que siempre permanece por encima del resto. Son, por lo tanto, las menores tasas que suponen denuncia penal, las que requieren el mayor esfuerzo de respuesta policial y judicial.

**Tabla 30.**  
**Delitos alcoholemia, distribución tasas por horario (Bernabeu, 2013)**

	0,30 0,60	- 0,60 0,90	- 0,90 1,20	- 1,20 1,50	- 1,50 1,80	- 1,80 2,10	- 2,10 2,10+	TOTAL
8-12	3	17	7	1	0	0	0	28
12-16	1	3	3	1	0	0	0	8
16-20	4	8	4	4	2	1	0	23
20-24	5	20	12	8	1	1	0	47

<sup>83</sup> Lo cual no deja de ser sorprendente, en vista de la poca, o nula, remisión al resultado de las investigaciones criminológicas para la toma de decisiones politicocriminales en materia de delincuencia de tráfico. Algo similar a lo que ocurre respecto del resto de la delincuencia, por otra parte.

0-4	5	22	16	1	0	0	1	45
4-8	16	38	16	4	0	0	0	74
	34	108	58	19	3	2	1	225 <sup>84</sup>



**Ilustración 51 - Delitos de alcoholemia, tasas por horario (Bernabeu, 2013).**

El momento de mayor concentración es entre las 4 y las 8 de la mañana para todos los grupos de tasas, salvo las más altas a partir de 1,50 mg./l., que se detectan sólo entre las 16 y las 24 horas. Con el caso

<sup>84</sup> Al igual que en la tabla anterior, el número de delitos resultante en esta tabla es menor que los 234 de alcoholemia estudiados, por los mismos motivos.

especial del grupo de tasas entre 1,20 y 1,50 mg./l., en el que la mayor parte de casos aparece entre las 20 y las 24 horas. Lo que parece poder apuntar a un patrón distinto de consumo, o características personales o sociales propias, en quienes están implicados en delitos de alcoholemia, con unas tasas que pueden indicar una mayor inclinación al consumo excesivo de bebida como forma de vida. El caso de la única tasa de 2,14 mg./l. es totalmente esporádico y se detecta a las 01,50 horas. El grupo de tasas entre 0,60 y 0,90 mg./l. se mantiene en todo momento por encima del resto en términos absolutos, lo que supone que la mayor cantidad de alcoholemias se detectan en este grupo en cualquier momento del día.

Con las diferencias gráficas propias originadas por la cantidad, según el caso, el ciclo diario es el mismo para cada grupo, salvo para los que no presentan datos en todas las horas (es decir, para las tasas a partir de 1,50 mg./l.): el mínimo se presenta en el lapso temporal entre las 12 y las 16 horas, para ir creciendo progresivamente hasta el periodo entre las 4 y las 8 horas, e ir disminuyendo a partir de ese momento hasta las 12 del mediodía.

### **5.5. Extranjeros**

En cuanto al estudio relacionado con la procedencia de los detenidos por un delito de alcoholemia, la distribución según el lugar de nacimiento se ha realizado también teniendo en cuenta los mismos criterios aplicados anteriormente a la totalidad de delincuentes contra la seguridad vial. Se han dividido en dos grupos principales (nacionales y

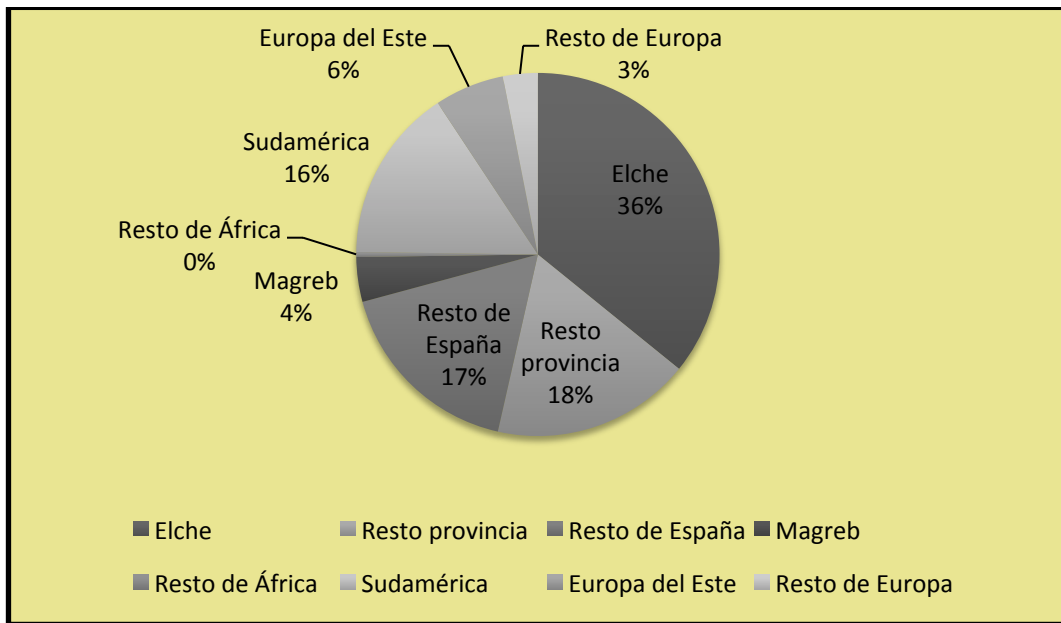


extranjeros), que fueron –a su vez- distribuidos, por su procedencia como sigue:

**Tabla 31.**

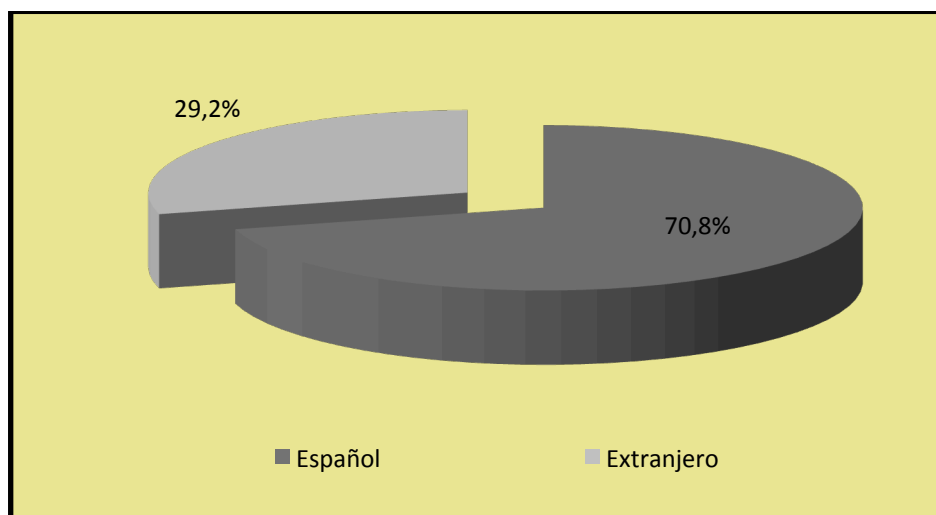
**Distribución delincuentes alcoholemia por procedencia (Bernabeu, 2013)**

PROCEDENCIA	Nº
Elche	81
Resto provincia	40
Resto de España	39
Magreb	9
Resto de África	1
Sudamérica	35
Europa del Este	14
Resto de Europa	7
TOTAL	226

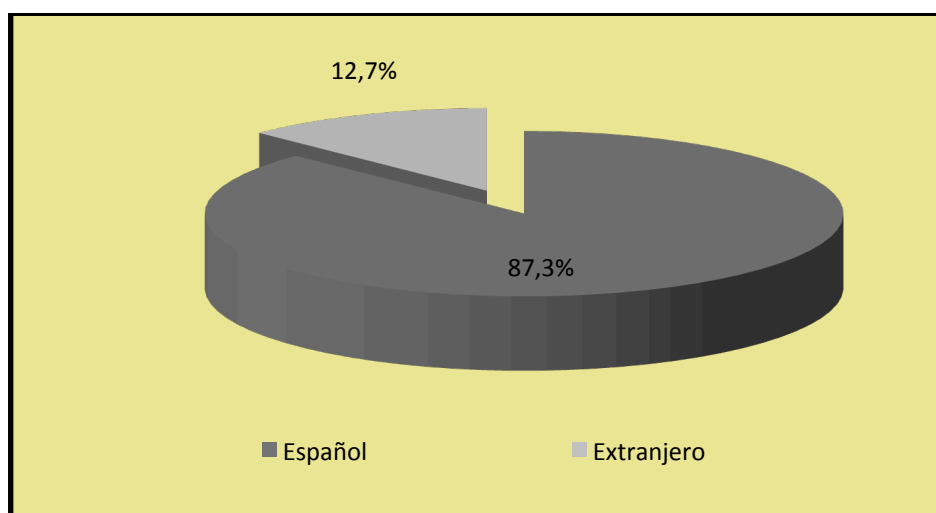


**Ilustración 52. Nacionalidad de los conductores**

Distribuyendo a los individuos de la muestra en dos grupos, uno de los de procedencia nacional y otro de los extranjeros, los porcentajes se distribuyen según muestra el gráfico siguiente. Puede verse en él que el porcentaje de extranjeros obtenido en la muestra es algo mayor que el 26,4% del porcentaje de ellos que se muestra en la totalidad de delitos de tráfico (ver Ilustración 21 de la página 100), y algo más cercano, pero también menor, al 33,7% de los extranjeros que aparecen en la delincuencia en general (ver página 101).



Para una comparación con los datos anteriores, la distribución de la población general en el término municipal de Elche, diferenciando también entre nacionales y extranjeros, y según los datos oficiales de empadronamiento correspondientes al año 2008 (Ortega Jiménez, López Álvarez, Alarcón Moreno, Herrero Botella, & Masanet Fernández, 2009), es la siguiente:



Los datos parecen suficientemente explícitos, en el sentido de una especial participación de los extranjeros en este tipo de delito: un 12,7% de extranjeros (en cuanto a nacimiento) participan en un 29,2% de los delitos de alcoholemia. Sin embargo, la comparación no es tan extraña ni alejada de la tónica general, si se repara en que este último porcentaje se halla por debajo de la participación de los extranjeros en la delincuencia en general, que –como ya se ha dicho- es de un 33,7%, cuando el porcentaje de población residente extranjera en España,<sup>85</sup> en el año 2008, era de un 9,8%<sup>86</sup>.

Lo que también merece un comentario aparte es el elevado porcentaje de detenidos por alcoholemia entre los implicados procedentes de Sudamérica, que suponen el 53% de los extranjeros de la muestra, mientras que el porcentaje de sudamericanos en el conjunto de extranjeros empadronados en Elche –en el mismo momento en que se obtuvo la misma- es de un 25%.

Para intentar interpretar los datos es necesario profundizar algo más en sus características. De momento, salta a la vista que –en la muestra- el mayor número de los procedentes de Sudamérica (72%) ha nacido en Ecuador (26 son de ese origen, por 4 de Colombia, 3 de Paraguay, 2 de Bolivia y 1 de Perú). Por lo tanto, parece que una posible vía de explicación ha de ser la posible determinación de la existencia de

---

<sup>85</sup> Para el INE, un 'inmigrante', es una persona de la vivienda que ha nacido en el extranjero, es mayor de 15 años y vive en España (o tiene intención de hacerlo) desde hace 1 año o más tiempo, excluyéndose el caso de españoles de nacimiento nacidos fuera de España que en el año de llegada a España tenían menos de 2 años.

<sup>86</sup> Según el INE, el número de residentes extranjeros en España era de 4.526.522, mientras que, según la Encuesta Nacional de Inmigrantes de 2007, la totalidad de la población empadronada en España ascendía a 46.157.822 personas.

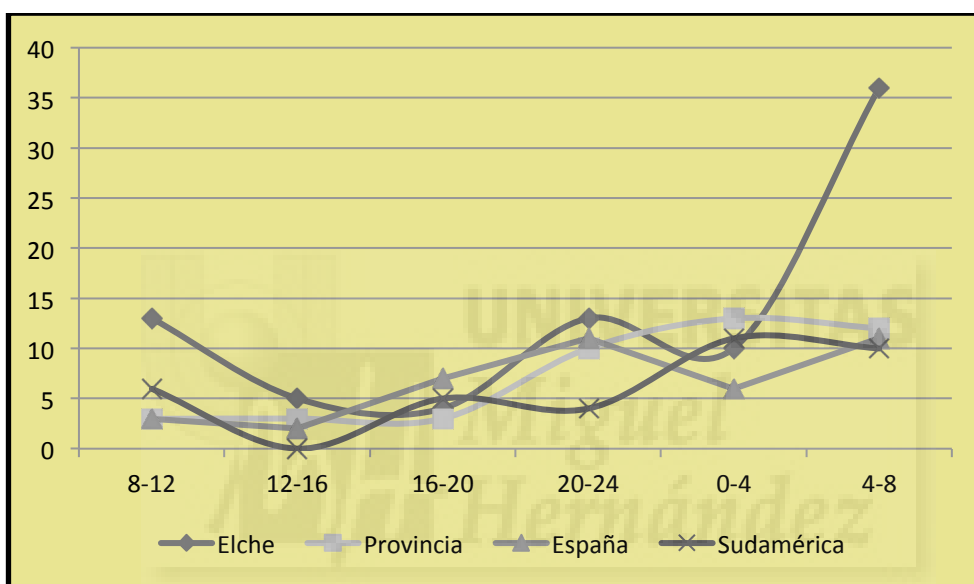
unas especiales y propias características sociales y culturales que pueden originar distintas –y probablemente- más elevadas pautas de consumo de alcohol que provoquen un mayor porcentaje de delitos de alcoholemia.

La relación entre los delitos de alcoholemia de cada grupo con los horarios en que éstos se han detectado se plasma en los datos de la tabla y gráfico siguientes:

**Tabla 32.**  
**Evolución horaria delitos alcoholemia, por origen (Bernabeu, 2013)**

HORARIO	8-12	12-16	16-20	20-24	0-4	4-8	TOTAL
Elche	13	5	4	13	10	36	81
Resto provincia	3	3	3	10	13	12	44
Resto España	3	2	7	11	6	11	40
Europa Este	1		4	7	2	2	16
Resto Europa	1		1	3		2	7
Magreb	2			2	4	1	9
Resto África				1			1
Sudamérica	6		5	4	11	10	36
<b>TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>9</b>	<b>25</b>	<b>41</b>	<b>49</b>		<b>234</b>

Puede verse que los datos correspondientes a los grupos denominados como "Europa del Este", "Resto de Europa", "Magreb" y "Resto de África" son anecdóticos y, por lo tanto, poco indicativos, por lo que únicamente se realizará una comparación entre aquellos grupos cuya presencia es más habitual. Es decir, los grupos "Elche", "Resto provincia", "Resto España" y "Sudamérica". El gráfico resultante es el que sigue:



**Ilustración 53 - Evolución horaria delitos alcoholemia, por origen (Bernabeu, 2013)**

Puede verse que la evolución a lo largo del día respecto de la presencia de delitos de alcoholemia es prácticamente igual en los grupos, salvo el caso de los detectados entre las 4 y las 8 de la mañana en el grupo de los nacidos en Elche, donde se presenta un número apreciable, no sólo en comparación con el resto de grupos, sino también dentro del propio grupo.

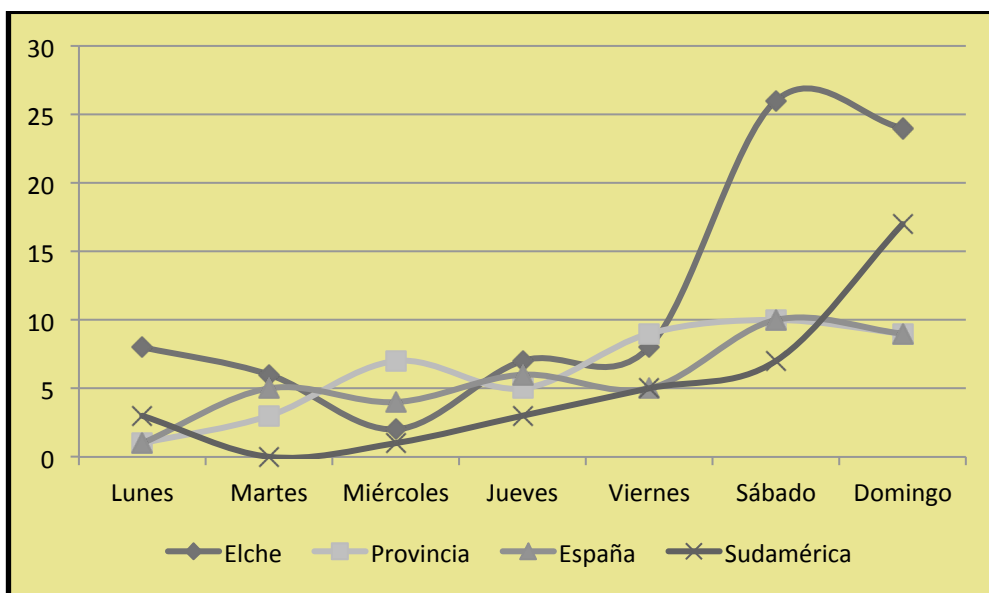
En todo caso, no parece que este aspecto –por sí sólo- ofrezca muchas indicaciones para la explicación buscada. Sin embargo, otro

gráfico que puede complementar la perspectiva del anterior es el de la distribución semanal:

**Tabla 33.**

**Evolución semanal delitos alcoholemia, por origen (Bernabeu, 2013)**

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	TOTAL
Elche	8	6	2	7	8	26	24	81
Provincia	1	3	7	5	9	10	9	44
Resto España	1	5	4	6	5	10	9	40
Sudamérica	3		1	3	5	7	17	36
TOTAL								201



**Ilustración 54 - Evolución semanal delitos alcoholemia, por origen (Bernabeu, 2013)**

En este caso los datos muestran la existencia de dos grupos diferenciados, en este aspecto de la distribución semanal:

- La tónica común de los grupos correspondientes a "Resto de la provincia" y "Resto de España" es la de una pauta de consumo similar a lo largo de toda la semana, si bien aumentado ligeramente los delitos de alcoholemia los sábados y domingos.
- En los grupos "Elche" y "Sudamérica", la diferencia está en que los fines de semana aumentan en gran medida el número de alcoholemias detectadas. El que sean perfiles socioculturales muy distintos hace previsible la necesidad de una profundización en las circunstancias diferenciadoras entre ellos.



Si nos detenemos ahora en el perfil de edades implicado, teniendo en cuenta el origen de los componentes de la muestra, obtenemos los siguientes resultados:

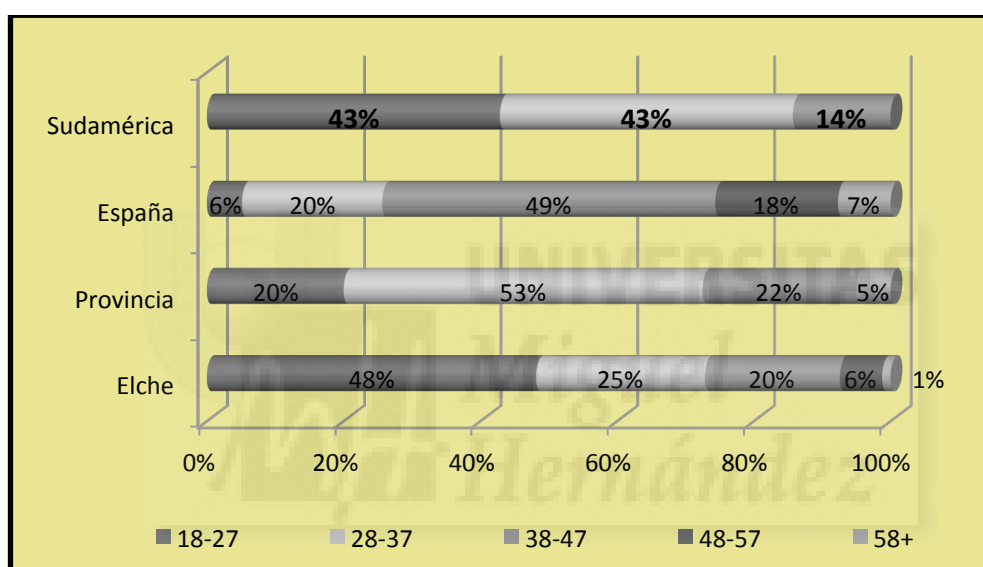
**Tabla 34.**

**Delincentes alcoholemia, distribución por edades y origen (Bernabeu, 2013)**

DELITOS	18-27	28-37	38-47	48-57	58+	TOTAL
Elche	39	20	16	5	1	81
Provincia	8	21	9		2	40
Resto España	2	8	19	7	3	39
Sudamérica	15	15	5			35
<b>TOTAL</b>						<b>195</b>

**Ilustración 55 - Delincentes alcoholemia, distribución origen por edades (Bernabeu, 2013)**

Puede observarse que el perfil resultante es característico de cada uno de los grupos: el grupo de "Elche" está compuesto preferentemente por sujetos de entre 18 y 27 años, con casi la mitad de los implicados (y entre los 18 y 37 años, se reúne el 73% de ellos); en los grupos de "Resto provincia" y "Resto de España" las edades se concentran entre los 28 y 47 años, con un porcentaje de 75% y 69%, respectivamente; en el grupo de "Sudamérica", se llega al 86% en las edades entre 18 y 37 años, quedando sólo el 14% para el grupo de edades entre 38 y 47 años.



**Ilustración 56 - Delincuentes alcoholemia, distribución porcentual edades por origen (Bernabeu, 2013)**

Añadido a lo anterior, otro elemento en el que hay que detenerse - porque puede aportar valiosa información sobre las características y patrones de consumo de alcohol- es el de las tasas de alcoholemia detectadas. Para una mejor comparación entre grupos, los gráficos siguientes se han confeccionado sobre los datos resultantes de los índices que pueden verse en las tablas correspondientes. Índices que se han confeccionado mediante la relación entre el número de implicados que

han presentado, cada día de la semana, una tasa de alcoholemia incluida en el intervalo –en cada caso- y el número total de implicados pertenecientes a cada grupo comparado (es decir, el número total de detenidos por alcoholemia en cada grupo-origen). Se han escogido los intervalos entre 0,3 y 0,9 (en un caso), y entre 0,9 y 1,5, (en el otro), porque así se incluye el 97% de los casos,<sup>87</sup> al tiempo que se obtienen dos intervalos dimensionados igualitariamente y –además- se desechan tasas en el extremo superior que se muestran como totalmente episódicas y que podrían deformar el resultado.

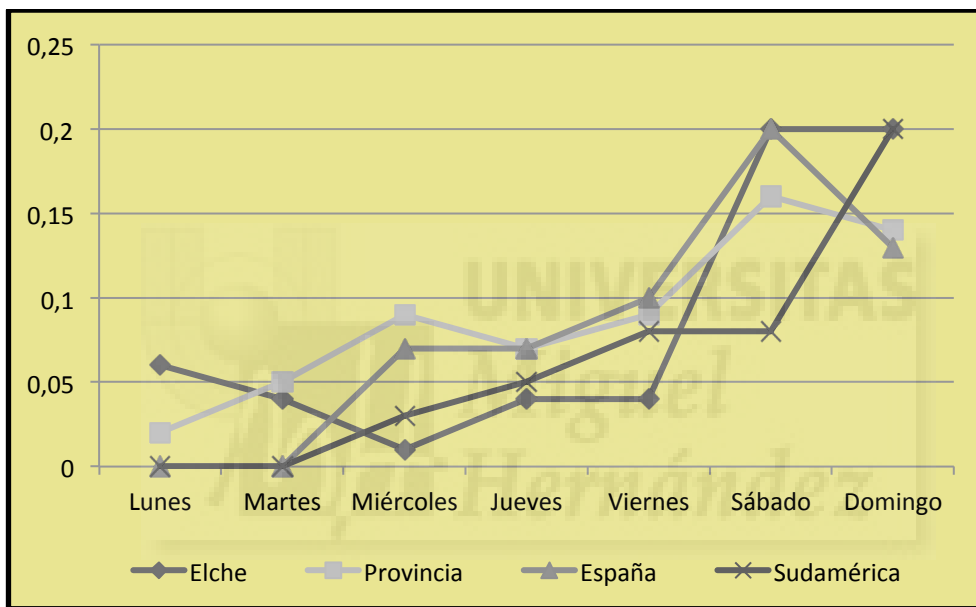
**Tabla 35.**

**Distribución semanal alcoholemias, por origen, en tasas de 0,3 a 0,9 (Bernabeu, 2013)**

Día semana	Elche		Resto provincia		Resto España		Sudamérica	
	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice
Lunes	6	0.06	1	0.02	0	0	0	0
Martes	4	0.04	2	0.05	0	0	0	0
Miércoles	1	0.01	4	0.09	3	0.07	1	0.03

<sup>87</sup> Al igual que se indicó anteriormente, el número de delitos resultante es menor que los 201 de alcoholemia estudiados en los cuatro grupos de origen, porque en 6 casos de los grupos estudiados, por diversos motivos, no se realizó –o no pudo realizarse- prueba de alcoholemia. De los 195 resultantes, se han eliminado otros 6 que superaban la tasa de 1,5 gr./l. en aire espirado, quedando –por lo tanto- un total de 189.

Jueves	4	0.04	3	0.07	3	0.07	2	0.05
Viernes	4	0.04	4	0.09	4	0.1	3	0.08
Sábado	17	0.2	7	0.16	8	0.2	3	0.08
Domingo	18	0.2	6	0.14	5	0.13	7	0.2
	54		27		23		16	



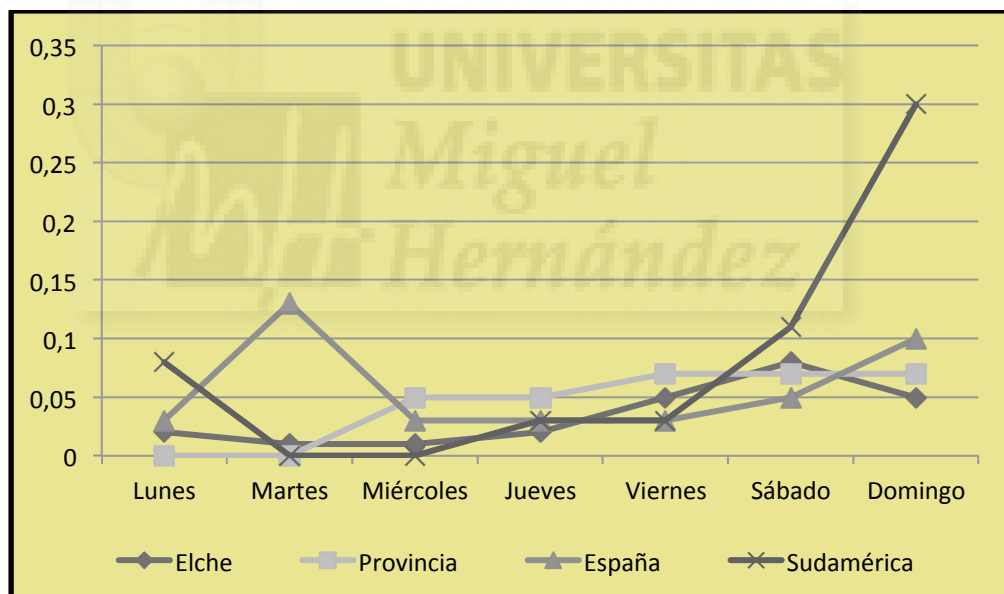
**Ilustración 57 - Evolución semanal del índice de tasas de alcoholemia (entre 0,3 y 0,9), por origen (Bernabeu, 2013)**

**Tabla 36.**

**Distribución semanal alcoholemias, por origen, en tasas de 0,9 a 1,5 (Bernabeu, 2013)**

Día semana	Elche		Resto provincia		Resto España		Sudamérica	
	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice

Lunes	2	0.02	0	0	1	0.03	3	0.08
Martes	1	0.01	0	0	5	0.13	0	0
Miércoles	1	0.01	2	0.05	1	0.03	0	0
Jueves	2	0.02	2	0.05	1	0.03	1	0.03
Viernes	4	0.05	3	0.07	1	0.03	2	0.03
Sábado	7	0.08	3	0.07	2	0.05	4	0.11
Domingo	4	0.05	3	0.07	4	0.1	10	0.28
	21		13		15		20	



**Ilustración 58 - Evolución semanal del índice de tasas de alcoholemia (entre 0,9 y 1,5), por origen (Bernabeu, 2013)**

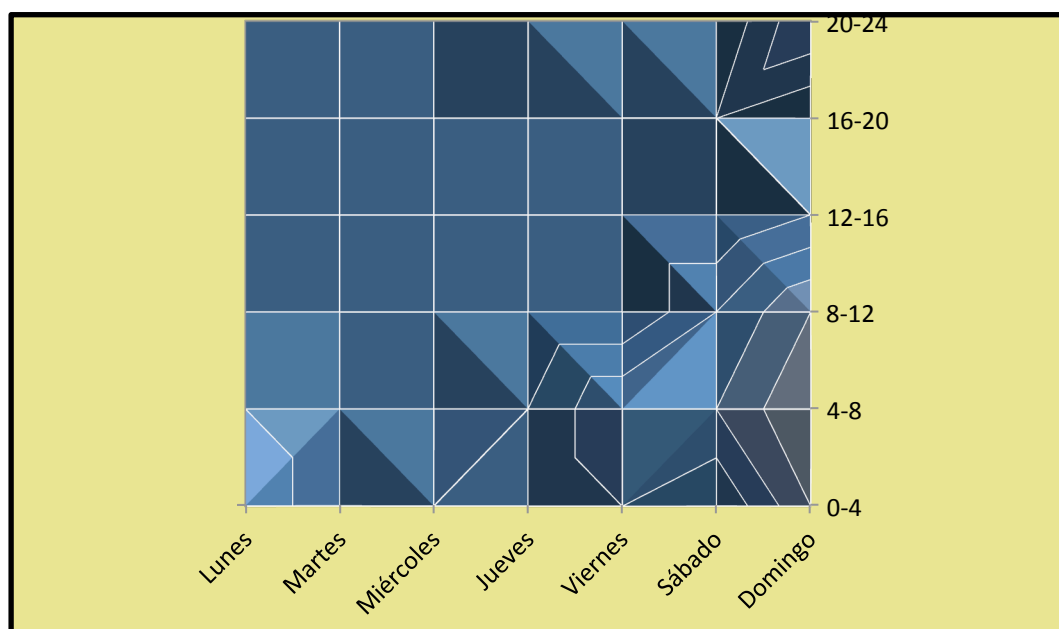
Como puede verse en los gráficos anteriores, en el caso de las tasas de alcoholemia comprendidas entre 0,3 y 0,9 gr./l. (en aire espirado),

todos los grupos presentan bastante uniformidad, con una ligera tendencia a elevarse durante el fin de semana.

No ocurre lo mismo con la comparativa entre los índices de las tasas de alcoholemia entre 0,9 y 1,5 gr./l.: puede observarse que destaca la elevación del grupo correspondiente a los implicados de origen sudamericano, con una considerable diferencia (incluso muy por encima también sobre el grupo "Elche", con el que coincidía en la elevación en el fin de semana del número de casos). Ello se da especialmente en el domingo, en el que hay que recordar que se incluye la noche del sábado al domingo desde las 0 horas de este último. Salvo en este último caso, que parece durar también durante la madrugada del domingo al lunes, durante todo el resto de la semana, los grupos "Resto de la provincia" y "Resto de España" mantienen índices por encima del resto de grupos, incluido el sudamericano.

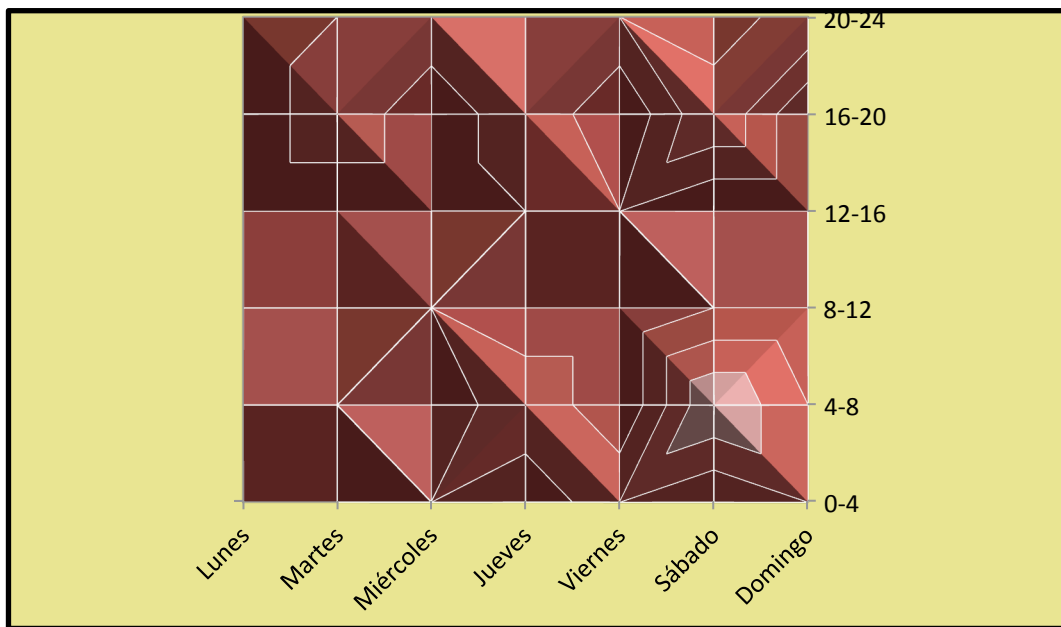
Ello indica la posible existencia un patrón distinto de forma de consumo, que se muestra por un mayor consumo del grupo sudamericano, agrupado en un pequeño espacio de tiempo muy determinado y con características propias, como es el aumento en el fin de semana, no solo en número sino también en cantidad de consumo.

Según los datos vistos, lo más revelador podrá ser interrelacionar además horarios y días de la semana, y comparando los tres grupos estudiados. Efectivamente, de la interpretación de los datos gráficos anteriores, más los que se presentan a continuación, se desprende claramente que cada uno de los grupos tienen –desde este punto de vista– pautas y características de consumo de alcohol diferenciadas, y que mediatizan la forma y el momento con que se presenta el delito de alcoholemia en el ámbito temporal y espacial concreto estudiado.



**Ilustración 59 - Interrelación entre días y horas en delitos alcoholemia en sudamericanos (Bernabeu, 2013)**

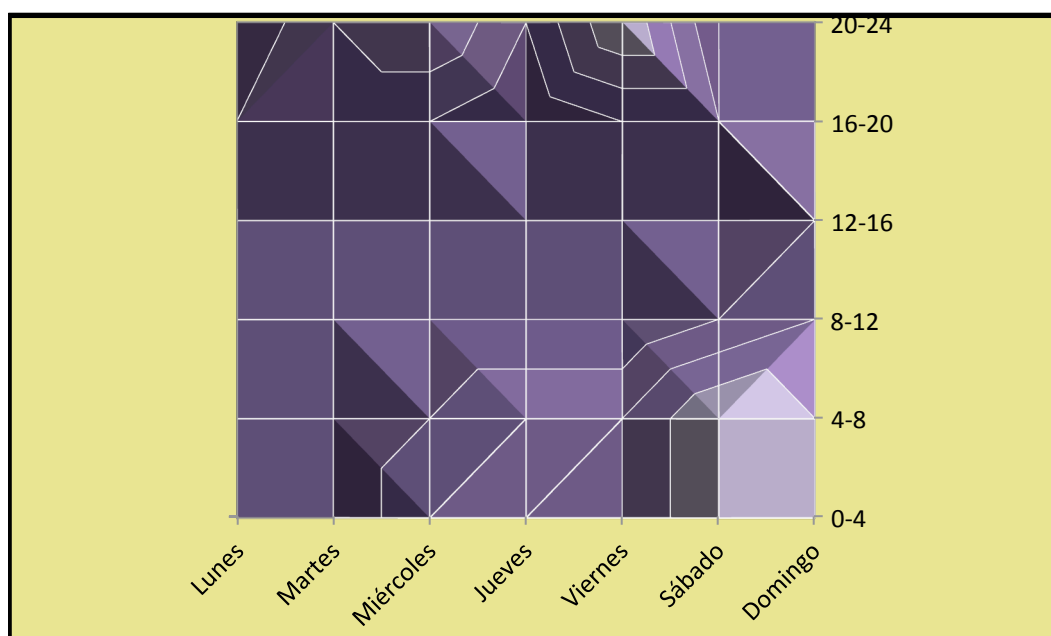
En los implicados de origen sudamericano (como se ha visto, especialmente ecuatorianos) puede verse un patrón de consumo que se inicia la tarde del sábado (el cambio de tendencia con la aparición de más delitos de alcoholemia empieza a detectarse por la noche, pero –para ello– el consumo ha de empezar antes), y que tiene su punto álgido en la madrugada del sábado al domingo, permaneciendo todavía durante todo el domingo, e incluso (aunque en menor medida) a primeras horas (madrugada) del lunes. El resto de la semana la incidencia es mucho menor. El mayor número de delitos de alcoholemia y las tasas más elevadas y persistentes se presentan –con diferencia– durante ese tiempo de fin de semana. Ello supone un perfil de consumo de tipo cíclico, centrado más en los fines de semana, con una actitud algo compulsiva y como forma de ruptura y alejamiento de la vida diaria semanal. La edad media de este grupo es de 29 años.



**Ilustración 60 - Interrelación entre días y horas en delitos alcoholemia, en resto españoles (Bernabeu, 2013).**

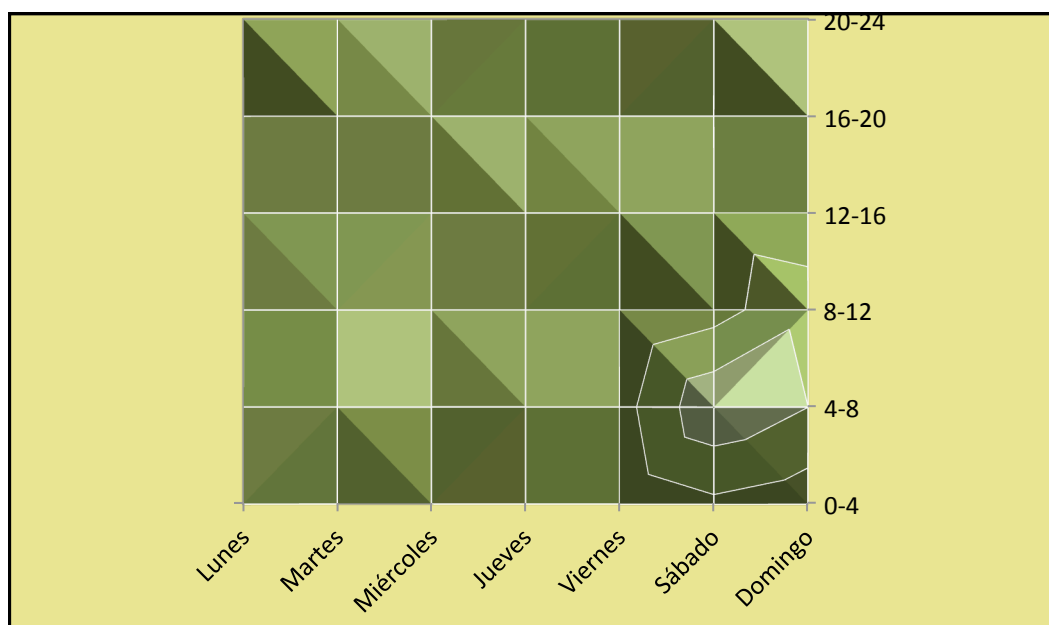
En el caso de los nacidos en el "Resto de España" puede verse que la distribución delictiva es algo más uniforme y cubre –en mayor o menor medida- todo el periodo semanal. No obstante, los momentos de mayor acumulación se observan entre las 4 y las 8 horas (lo que coincide con la tónica habitual) y entre las 20 y 24 horas (lo cual no parece tan esperable). El perfil se corresponde –en general- con un patrón de una cierta habituación al consumo de alcohol como forma de vida, y que se agudiza durante el periodo de mayor disposición de tiempo libre (especialmente entre las 20 y 24 horas de todos los días) y los fines de semana (especialmente tardes y madrugada del sábado al domingo). La edad media –en este caso- está en los 42,5 años, muy distinta del caso anterior y más compatible con la posibilidad de un historial previo de consumo –al menos abusivo- de alcohol, lo que explicaría esa distribución semanal algo más uniforme.





**Ilustración 61 - Interrelación entre días y horas en delitos alcoholemia, en resto provincia (Bernabeu, 2013).**

El perfil de distribución de la presencia de casos de delitos de alcoholemia, en el caso de los implicados nacidos en el resto de la provincia se muestra similar al anterior, de los que lo han hecho en el resto de España. Se observan también dos momentos temporales de importancia en este aspecto. Uno es el de las noches de los viernes y sábados, y el otro el resto de la semana. Sin embargo, entre uno y otro hay alguna diferencia, como la de que en los fines de semana se observa una mayor incidencia entre las 4 y las 8 de la mañana, mientras que hay muy pocos –esos mismos días- entre las 20 y 24 horas. Durante la semana, la mayor incidencia se muestra en este último lapso de tiempo, aunque manteniendo también una cierta presencia de madrugada. La edad media de este grupo es de 35,4 años.



**Ilustración 62 - Interrelación entre días y horas en delitos alcoholemia, en ilicitanos (Bernabeu, 2013).**

El último grupo, de nacidos en Elche, se corresponde con un perfil de consumo de "normalidad" semanal, en la que se puede ver una muy evidente mayor incidencia el fin de semana entre las 4 y las 8 de la madrugada, en las noches de los viernes y sábados. Lo que se puede asimilar a un perfil de consumidor en las diferentes actividades y zonas de ocio. La edad media de este grupo es de 30,7 años, coincidente con ese perfil de consumo de alcohol en esos lugares.

Otro interesante aspecto de estudio temporal es el de la evolución de esas tasas durante la semana. En este caso, se ha realizado también en cada uno de los grupos anteriormente estudiados, desde el punto de vista del lugar de nacimiento de los implicados (ver página 212 y siguientes), ya que esto puede aportar más consideraciones sobre ese aspecto. Se ha realizado la comparación en relación con las tasas medias de alcoholemia en cada uno de los días de la semana, lo que aporta información sobre las

pautas cuantitativas de consumo de alcohol, tanto en general como en cada uno de los grupos y –además- sobre la comparativa entre ellas.

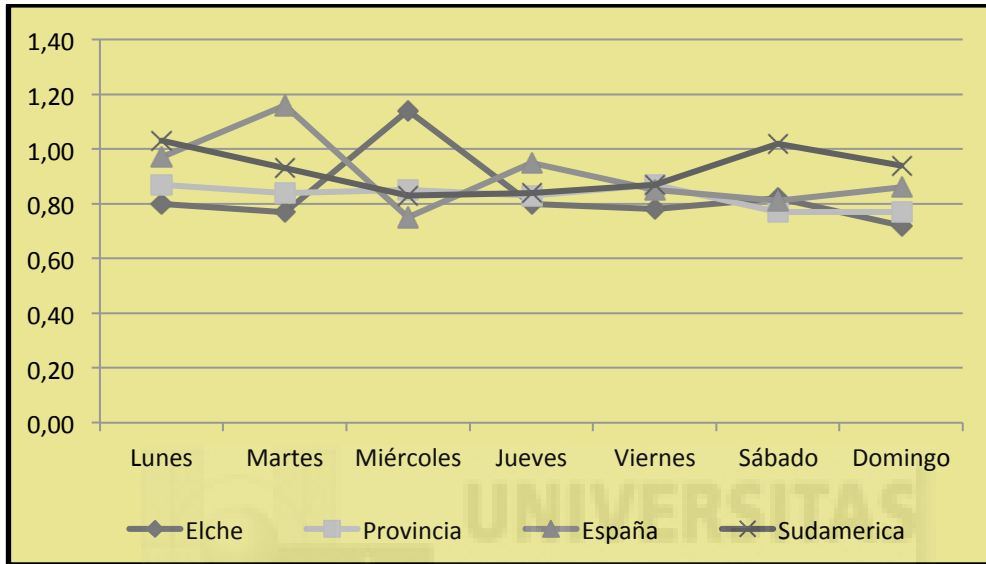
Al igual como se ha realizado anteriormente, en relación con las tasas por alcoholemia, se ha escogido sólo el intervalo entre 0,3 gr./l. y 1,5 gr./l., porque así se incluye el 97% de los casos, y –además- se desechan tasas en el extremo superior que se muestran como totalmente episódicas y que podrían deformar el resultado.

**Tabla 37.**  
**Delitos alcoholemia, evolución semanal tasas medias (Bernabeu, 2013).**

Día semana	Elche		Provincia		Resto España		Sudamérica	
	Nº	Tasa media	Nº	Tasa media	Nº	Tasa media	Nº	Tasa media
Lunes	8	0,80	1	0,87	1	0,97	3	1,03
Martes	5	0,77	2	0,84	5	1,16	0	0,93 <sup>88</sup>
Miércoles	2	1,14	6	1,01	4	0,75	1	0,83
Jueves	6	0,80	5	0,83	4	0,95	3	0,84
Viernes	8	0,78	7	0,95	5	0,85	5	0,87
Sábado	24	0,82	10	0,76	10	0,81	7	1,02

<sup>88</sup> Al no haber datos referidos a este lapso temporal –y a efectos de confección del gráfico- se ha puesto 0,83, que es la media entre el punto anterior y el posterior.

Domingo	22	0,72	9	0,77	9	0,86	17	0,94
	75	0,83	40	0,86	38	0,91	36	0,9

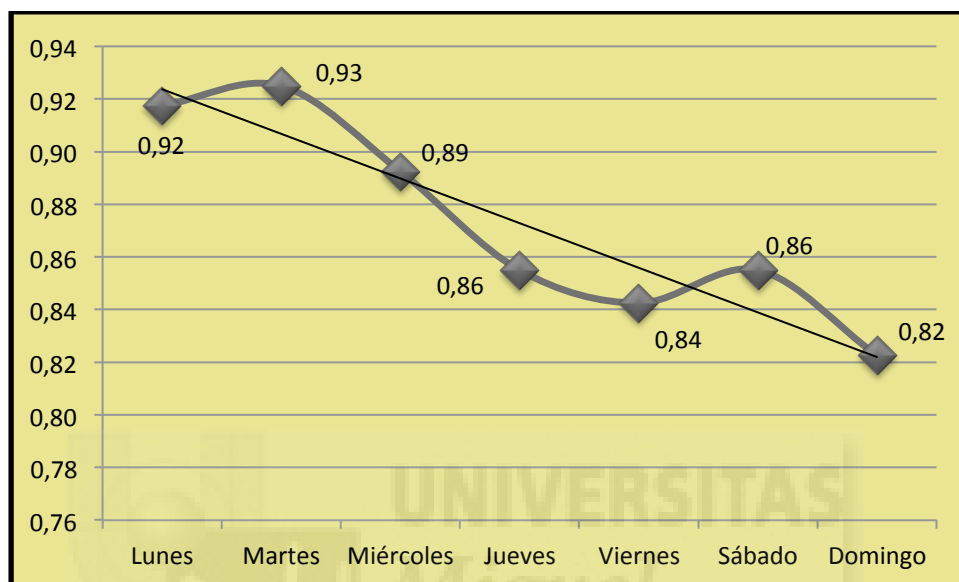


**Ilustración 63 - Delitos alcoholemia, evolución semanal tasas medias (Bernabeu, 2013)**

La evolución general de las tasas medias de alcoholemia a lo largo de la semana (línea de tendencia en rojo en el gráfico siguiente), presenta una ligera tendencia descendente, y que probablemente viene determinada por la influencia de los dos grupos más numerosos, "Elche" y "Resto de la provincia", en los que esa tendencia descendente se muestra algo más acusada.

Y ello a pesar del ligero repunte que se puede observar en el caso de los implicados de origen sudamericano, que –a partir del vienes llegando incluso al lunes de madrugada- muestran un patrón de un cierto consumo más elevado. En general, y dado que el intervalo completo entre la tasa más alta considerada (1,5 mg./l.) y la más baja (0,30 mg./l.) es de 1,20, y ya que la tendencia se mueve entre una alcoholemia media más

alta de 0,93 (correspondiente al martes) y 0,82 (correspondiente al domingo), se puede estimar que muestra una tendencia relativa a la baja – en el periodo semanal- de un 9,1% de la dimensión total.



**Ilustración 64 - Tendencia evolución semanal tasas medias alcoholemia (Bernabeu,2013)**

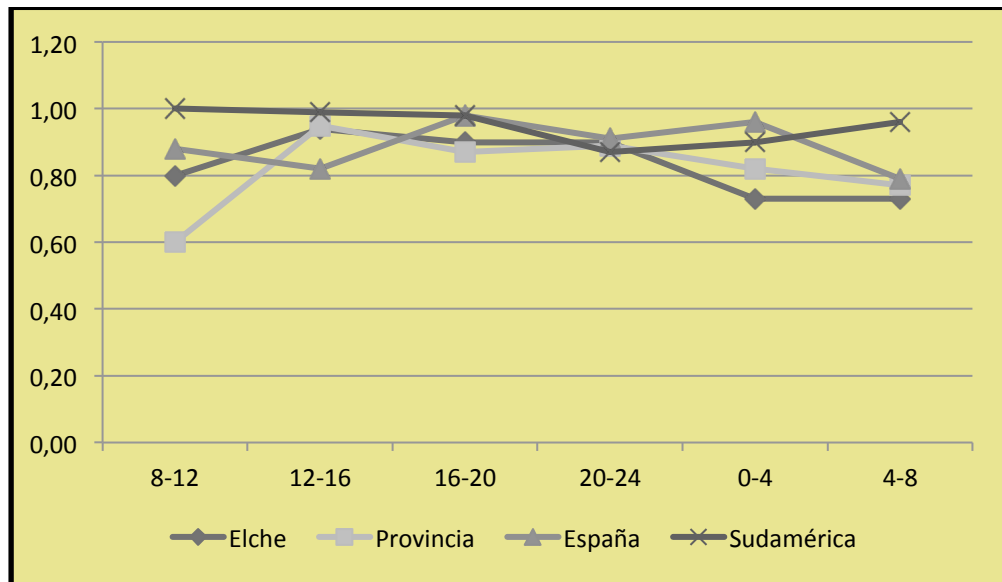
En todo caso, es evidente que no hay mucha diferencia entre los días de la semana. Lo que indica que, en los fines de semana –y en todos los grupos-, aumenta ostensiblemente el número de gente que consume alcohol (como ha podido verse antes), pero no significativamente la cantidad de lo que consumen.

En el gráfico siguiente se plasman los datos referidos también a las tasas medias de alcoholemia, y en los mismos grupos, pero esta vez en cuanto su evolución durante el día.

**Tabla 38.****Delitos alcoholemia, evolución horaria tasas medias (Bernabeu, 2013)**

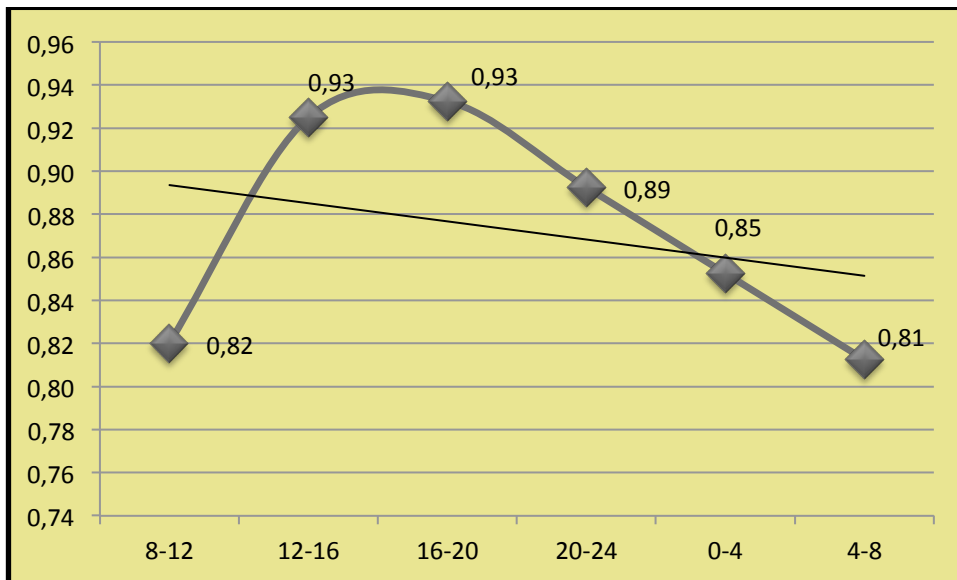
HORA	Elche		Provincia		Resto España		Sudamérica	
	Nº	Tasa media	Nº	Tasa media	Nº	Tasa media	Nº	Tasa media
0-4	8	0,73	13	0,82	6	0,96	11	0,90
4-8	36	0,73	12	0,77	11	0,79	10	0,96
8-12	12	0,80	3	0,60	3	0,88	6	1
12-16	5	0,94	2	0,95	2	0,82	0	0,99 <sup>89</sup>
16-20	3	0,90	1	0,87	6	0,98	5	0,98
20-24	11	0,90	9	0,89	10	0,91	4	0,87
	75	0,83	40	0,82	38	0,89	36	0,93

<sup>89</sup> Aunque no hay datos referidos a este lapso temporal -a efectos de confección del gráfico- se ha puesto 0,99, que es la media entre el punto anterior y el posterior.



**Ilustración 65 - Delitos de alcoholemia, evolución horaria tasas medias (Bernabeu, 2013)**

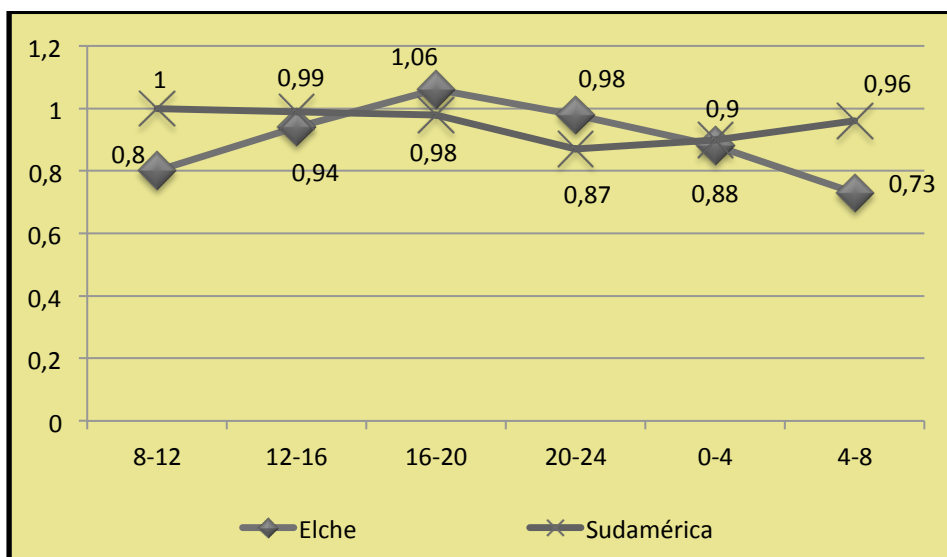
Varían esta vez con una tendencia también ligeramente descendente. Dentro del intervalo general anteriormente mencionado de 1,20 puntos, la tendencia de variación –en este caso- es de un 10% descendente (porcentaje correspondiente a una tasa media máxima de 0,93 y mínima de 0,81), por lo que puede decirse que a medida que avanza el día no se va bebiendo en más cantidad, ni siquiera con un efecto acumulativo.



**Ilustración 66 - Tendencia evolución horaria tasas medias alcoholemia (Bernabeu,2013)**

Sin embargo, esta vez el resultado no parece deberse a una tendencia general unificada, sino a la combinación de dos tendencias contrapuestas. Puede verse –en el gráfico siguiente– que la tendencia de evolución de las tasas medias de los nacidos en Elche decae hacia la madrugada (tal como se ha comentado, por las características del grupo de consumo entre las 4 y las 8 de la madrugada (que es más numeroso, pero no se muestra como un consumidor de grandes cantidades de alcohol), mientras que en los casos de los grupos de los nacidos en Sudamérica cambia esa tendencia, para aumentar las tasas detectadas en ese tramo del día. En el primer caso, se consume más cantidad de alcohol durante el día, alcanzándose la tasa media más elevada entre las 16 y las 20 horas. Los nacidos en Sudamérica muestran una pauta de consumo distinta, ya que la máxima tasa media aparece entre las 8 y las 12 de la mañana, y la mínima entre las 20 y las 24 horas.





**Ilustración 67 - Delitos de alcoholemia, comparativa evolución horaria tasas medias (Bernabeu, 2013)**

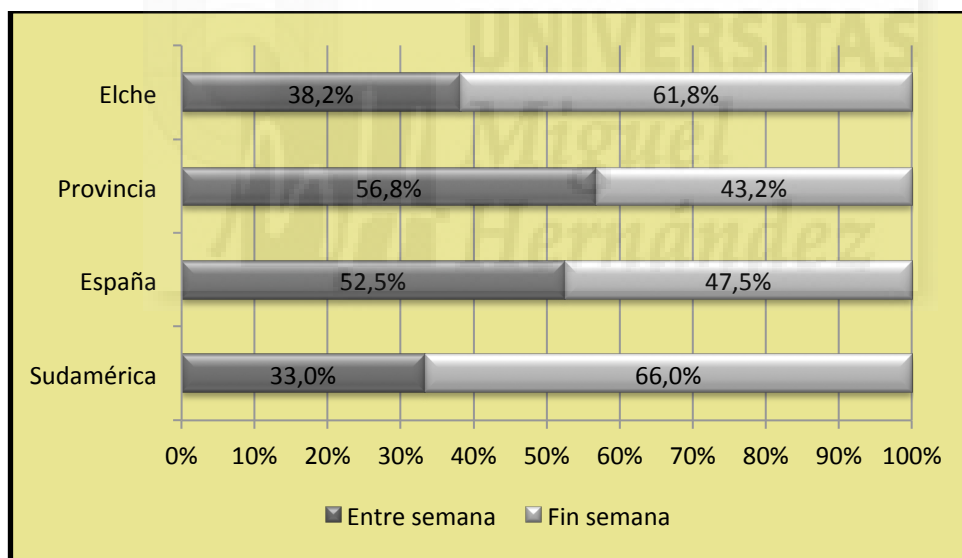
Esto –en principio- puede sorprender algo, hasta que puede comprobarse a qué días de la semana pertenecen los datos. En el caso de los implicados de origen sudamericano, de todos los casos incluidos en el intervalo horario de 8 a 12 de la mañana (6), 2 fueron en sábado y 4 en domingo, y de todos los que se detectaron entre semana (12), 9 lo fueron entre las 22,50 y las 4,35 horas, y los 3 restantes lo fueron por la tarde, entre las 17,40 y las 18 horas. Es decir, consumen por la noche entre semana, y más personas y en más cantidad durante todo el fin semana y durante todo el horario. Lo que indica claramente la existencia de una pauta de consumo diferente al resto de grupos, y en el sentido que podrá verse más pormenorizadamente.

La diferencia de pautas de consumo puede verse claramente reflejada en los datos de la comparativa siguiente entre los cuatro grupos estudiados:

**Tabla 39.**

**Delitos alcoholemia, comparativa diario –fin de semana por grupos (Bernabeu, 2013)**

Elche		Provincia		Resto España		Sudamérica									
Entre semana	Fin semana	Entre semana	Fin semana	Entre semana	Fin semana	Entre semana	Fin semana								
Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%								
31	38,2	50	61,8	25	56,8	19	43,2	21	52,5	19	47,5	12	33	24	66



**Ilustración 68 - Delitos alcoholemia, comparativa diario–fin de semana por grupos (Bernabeu, 2013)**

En el caso de los nacidos en Sudamérica es evidente el desequilibrio entre los consumos de alcohol entre semana y en fin de semana, a favor de este último lapso de tiempo. Y, como hemos visto, durante toda la duración del día. En el resto de grupos, aún

conservándose la tendencia de consumir más en el fin de semana, el reparto está más equilibrado. El caso de los nacidos en Elche es el que más se acerca al de los sudamericanos, pero por motivos bien diferentes: se trata de un consumo de fin de semana, esencialmente por las noches, y por un grupo cuyas características inclinan a pensar que – fundamentalmente- se lleva a cabo esencialmente en los momentos y zonas de ocio.

## **6. Teoría criminológica aplicada**

### **6.1. Marco teórico**

Gottfredson y Hirchi (1990) proponen el autocontrol como la principal barrera que se interpone entre las personas y la posibilidad de cometer un crimen. Y lo definen como *“la tendencia de las personas a perseguir objetivos a corto plazo sin considerar las consecuencias de sus actos a largo plazo”* (citados por (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users. In G.B. Grayson (Editor). Behaviourial Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995, p. 37)). Un alto autocontrol previene el crimen, mientras que un bajo autocontrol no puede prevenirlo e, incluso, puede incrementar la probabilidad de conducta criminal. Las actividades en las que se involucran las personas con bajo autocontrol tienen como característica común que proveen de recompensas inmediatas sin mucho esfuerzo. Así, los delincuentes se

involucran en el uso de drogas, alcohol, y también en accidentes de tráfico. Y es que los accidentes y el delito muchas veces son consecuencia de un bajo autocontrol y –en definitiva- los individuos con una especial propensión a los accidentes de tráfico tienen las mismas características de los delincuentes.

Elementos presentes en la teoría del autocontrol son la propensión a la recompensa inmediata, el gusto por la aventura, la inestabilidad en las relaciones, la falta de planificación, la insensibilidad ante el sufrimiento, el egocentrismo, la no consideración de las consecuencias, y la impulsividad. Como puede verse, aspectos muy relacionados con la conducta delictiva en general y con la delincuencia de tráfico en particular, especialmente este último. Algunas de las manifestaciones que se citan en relación con la falta de autocontrol son aún más evidentes, como el engaño en la escuela, las prácticas sexuales de riesgo, o el juego patológico. Y también otras muy relacionadas con los delitos contra la seguridad vial, como la bebida incontrolada, el consumo abusivo de sustancias y la conducción temeraria de vehículos, o –en general- el comportamiento arriesgado en la conducción (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 446 y 448).

La forma en el que ese autocontrol se expresa puede cambiar en diferentes periodos de la vida. Aunque, por otro lado, la conducta de tendencia a vulnerar las reglas del tráfico aparece como bastante estable a lo largo de la vida. Lo que viene refrendado por las investigaciones de Chesnam, Rutter y Quine, que demuestran que el mejor predictor de la vulneración de las leyes de tráfico es un pasado de vulneración de las mismas. Lo que sugiere que este tipo de comportamiento es una conducta habitualmente permanente en su propia naturaleza (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young

road users. In G.B. Grayson (Editor). Behaviourial Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995, pág. 37).

La delincuencia de tráfico, como se ha desarrollado brevemente en un momento anterior, puede ser enfocada criminológicamente desde distintos puntos de vista. Uno de ellos, a través de la óptica del autocontrol, que incide especialmente en las características propias de determinados individuos que les hace comportarse de forma impulsiva, egocéntrica y llevando a cabo conductas de riesgo por conducir bajo los efectos del alcohol (Ellwanger, 2007, pág. 9). En cuanto a esta última conducta, la de conducir bajo la influencia de sustancias, Bakker sugiere que el problema de los delincuentes que la llevan a cabo a menudo no está relacionado con el alcohol en sí mismo, sino que –más bien- es un indicativo de falta de autocontrol en su conducta relacionada con la conducción (Watson, Australian Government. Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government. The road safety implications of unlicensed driving: a survey of unlicensed drivers., 2003, pág. 24).

Por su parte, Serrano Maíllo –y en relación con esta teoría del autocontrol- señala que los delincuentes no sólo incurren en hechos delictivos, sino también en otros muchos comportamientos desviados, como es el caso del consumo de alcohol y drogas, e incluso tienen una probabilidad mayor de sufrir accidentes. Lo que apunta a que es probable que una misma causa, o quizás un conjunto de causas, tenga una influencia causal en todos estos comportamientos a la vez (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, pág. 367).

Diversos autores han encontrado que una orientación hacia la asunción de riesgos, en determinados conductores, es un fuerte predictor de la posibilidad y probabilidad de la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias. Además, hay una asociación entre conductas como conducir a velocidad excesiva, uso de drogas, comportamientos agresivos, u otras formas de delincuencia, y el conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas. En esencia, este tipo de delito de tráfico es una manifestación más de conducta impulsiva y de toma de riesgos (Keane, Maxim, & Teevan, 1993, pág. 32).

Como vemos, la falta de autocontrol puede llegar a estar muy relacionada con la delincuencia en general y –dentro de ella- con la delincuencia de tráfico en especial. Delitos específicos de esta última en los que aún puede tener una mayor importancia son los de la conducción imprudente, los comportamientos agresivos en ella, y la conducción bajo los efectos del alcohol. En los dos primeros casos, como una incapacidad de sujetarse a la decisión correcta dejándose llevar por los impulsos, y en el segundo como resultado de no ser capaz de resistirse a los condicionantes previos a la actividad de conducir.

En este último aspecto, Gottferdson y Hirchi describen uno de los elementos de la falta de autocontrol como “una vulnerabilidad personal hacia las tentaciones del momento” (Haapanen, Britton, & Croisdale, 2007, pág. 140). Adaptando las palabras de estos autores a la cuestión concreta de la conducción bajo los efectos del alcohol, podemos decir que el bajo autocontrol individual aparece como una minimización de la capacidad de control sobre los propios deseos de la persona en cada momento. Así, cuando los deseos inmediatos (beber sin preocuparse de lo que viene después, conducir a pesar de haber bebido, no resistirse a una actividad lúdica o de ocio que no concibe sin la bebida, etc.) entran en

conflicto con los intereses a más largo plazo (no estar expuesto a los riesgos de conducir en ese estado, no ser denunciado por dicha conducta, ponerse en peligro a sí mismo o exponer a él a los demás, no arrostrar las consecuencias administrativas o penales de su conducta, no poner en peligro la seguridad vial, etc.), entonces la falta de autocontrol hace que opte más fácilmente por los deseos del momento, y asuma el riesgo de conducir.

Sin embargo, no debe verse el concepto de autocontrol como una cuestión puramente individual. Los propios autores de la teoría han argumentado que, tanto los factores situacionales como los individuales de autocontrol, son los responsables de la involucración en la delincuencia. Los primeros tienen una fuerte influencia en el comportamiento y, como resultado, los potenciales delincuentes pueden verse disuadidos por una prevención situacional relativamente débil. Bajo esa óptica, algunos individuos son más propensos que otros a sucumbir a las "tentaciones" del crimen, independientemente de la situación. Y su mayor o menor propensión a ello depende de su nivel de autocontrol (Junger & Tremblay, SAGE Publications. *Self-control, accidents and crime.*, 1999, pág. 485 y 486). Por ejemplo, Hall recuerda que lo que pueden tener en común un incremento en las agresiones en el lugar de trabajo y las conductas de *road rage* en un tráfico congestionado, es que esos entornos tienen en común una mayor dependencia de un autocontrol individual, en momentos y lugares en los que los agentes de control formal e informal tienen una presencia e influencia mínimas (Hall & Winlow, 2005, pág. 381).

Para Serrano Maíllo, "la clave para que un delito tenga lugar se encuentra en la concurrencia de dos elementos: un sujeto con un autocontrol bajo que se encuentra con una oportunidad para delinquir, o bien, que se produzca no la mera suma de los dos términos de la fórmula, sino una interacción entre ellos (Serrano Maíllo, *Introducción a la Criminología*, 2006, pág. 371).

Todas estas cuestiones relacionan directamente la conducta delictiva y la tendencia a los accidentes de muchos delincuentes, como consecuencia de compartir elementos comunes. Por eso, un cierto número de investigaciones científicas se han encaminado al estudio de esta relación. En este sentido, Gottfredson y Hirschi han llegado a afirmar que muchas teorías de la delincuencia pueden llegar a ser confirmadas o no, a través de probar la existencia de una relación entre una y otra. Aunque estos autores no han presentado soporte empírico a esta hipótesis de interrelación, otros muchos autores sí lo han hecho y han encontrado que existe una alta probabilidad de que los delincuentes estén también envueltos en accidentes (Junger & Tremblay, SAGE Publications. *Self-control, accidents and crime.*, 1999, pág. 495). Y, es evidente que la delincuencia más relacionada con ambos ámbitos simultáneamente, es la delincuencia de tráfico, porque –entre otras cosas- comparten intensamente muchos elementos. Por ejemplo los accidentes constituyen una medida indirecta del comportamiento arriesgado individual, y la conducción temeraria y la conducción bajo los efectos del alcohol, son básicamente conductas delictivas de tráfico que aparecen precisamente por ese tipo de comportamiento.

Junger y Tremblay han profundizado en este aspecto con un estudio (realizado sobre 731 jóvenes de áreas desfavorecidas socialmente de Montreal) y han demostrado que, tal como predice la teoría del



autocontrol, hay una relación entre la conducta delincuente y la involucración en accidentes de tráfico, estando los delincuentes envueltos en ellos más a menudo que los no delincuentes. Relación que no desaparece al controlar otros factores asociados, como la supervisión, o la desventaja social. Tanto en el caso de la delincuencia general, como en el de la delincuencia grave, los delincuentes muestran un menor autocontrol y están menos supervisados, siendo el mejor predictor el de la delincuencia grave, y el segundo, la desventaja social (Junger & Tremblay, SAGE Publications. *Self-control, accidents and crime.*, 1999, pág. 494).

Tras revisar la literatura criminológica, Serrano Maíllo cita algunas de las características más relevantes de la teoría del autocontrol. Además de las que se verán a continuación, en relación con los datos de la muestra de la investigación, se encuentran algunas que coinciden esencialmente con la delincuencia de tráfico. Afirma que los delitos son actos que requieren muy poco esfuerzo, en el sentido de que pueden ser cometidos por cualquiera y no exigen ningún tipo de habilidad o talento y tienden a ser poco sofisticados. Además, que son raros los delitos que se planifican y en ellos suele ser la oportunidad la que desempeña un papel determinante. Por último, normalmente no producen los resultados buscados por el criminal y se suelen traducir en mínimas ganancias (Serrano Maíllo, *Introducción a la Criminología*, 2006, pág. 365). Es evidente que son circunstancias que se dan, en gran medida, en los delitos contra la seguridad vial, ya que –en su práctica totalidad y como ya se ha mencionado- presentan esas características.

Además de lo anterior, se coincide –de forma bastante generalizada- en que los elementos más importantes y definitorios de la

teoría del autocontrol son los de impulsividad, precocidad, versatilidad y estabilidad de los delincuentes, como protagonistas del hecho delictivo. Elementos que van a ser evaluados a continuación desde el punto de vista de los datos obtenidos en la investigación.

En el concepto que manejan Gottfredson y Hirchi, la **impulsividad** es la tendencia a cometer delitos de carácter interpersonal sin tener en cuenta las consecuencias. Impulsividad que se demuestra por su orientación a la gratificación inmediata, su búsqueda de emociones, y en la reacción física y psicológicamente desproporcionada antes determinados estímulos, muchas veces sin una mínima reflexión previa.

Andrés Pueyo y Gallardo-Puyol recuerdan que, pese a que la impulsividad es conceptualmente similar a la búsqueda de sensaciones, la primera tiene que ver con *el estilo* en que se lleva a cabo una conducta (precipitación, imprecisión, rapidez...) y con cómo un mismo *controla* sus propios comportamientos, mientras que la segunda tiene que ver con las *preferencias*, parece evidente que ambas están relacionadas con el riesgo de errores y de accidentes imprevistos. Así, mientras que la búsqueda de sensaciones puede inducir a conductas de riesgo por la excitación que éste comporta, la impulsividad refleja una falta de control sobre la propia conducta y una falta de control a la hora de involucrarse en conductas que puedan ser peligrosas, como, por ejemplo, conducir bebido. La impulsividad se ha asociado a la conducción bajo los efectos del alcohol, un uso reducido del cinturón de seguridad, conducción empeorada, con la capacidad de percibir correctamente las señales de tráfico y también con la tasa de accidentes en general (Andrés Pueyo & Gallardo-Puyol , 2009, págs. 7,8).

La impulsividad también está muy relacionada con la agresividad y con la ira, y, en consecuencia, podría estar asociada a un perfil de conductor impulsivo agresivo. En este sentido, se puede vincular la impulsividad con la tendencia a mostrarse más agresivo en determinadas situaciones (Andrés Pueyo & Gallardo-Puyol , 2009, pág. 8). Aunque los mencionados autores añadían -en el año 2009- que este último aspecto no había sido estudiado directamente en el contexto de la seguridad viaria, sí se hizo posteriormente en una investigación del año 2010 por González Iglesias y Gómez Fraguera. En ella, se ha relacionado la agresividad (incluso la agresión física), un mayor consumo de alcohol, y los delincuentes de tráfico (González Iglesias & Gómez Fraguera, 2010, p. 14 y 15).

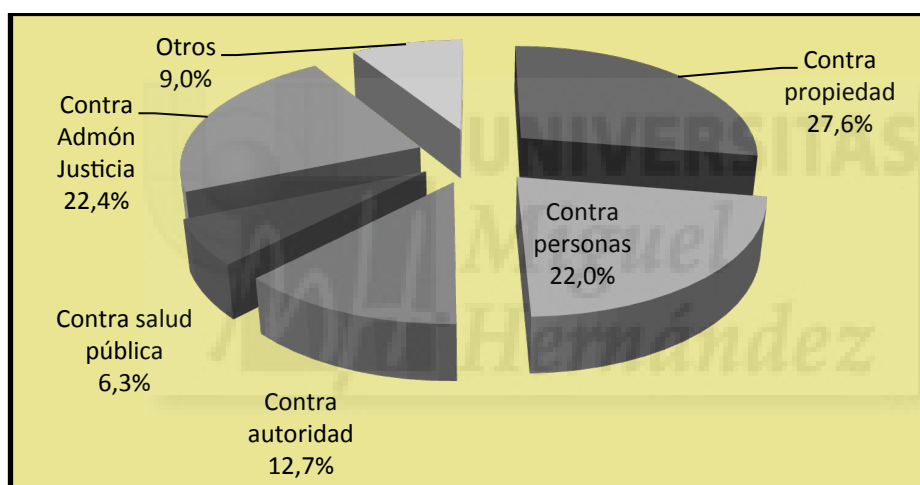
## **6.2. Aplicación de la teoría del autocontrol**

Aprovecharemos para profundizar algo en este aspecto en esta investigación, entendiendo que una de las formas en que puede determinarse esa impulsividad-agresividad es en la clase de delitos cometidos anteriormente, y en la importancia proporcional de aquéllos que evidencien ese carácter de violencia interpersonal. En este aspecto, en los datos de la investigación objeto de este trabajo, puede verse el resultado siguiente:

**Tabla 40.**

**Delincuentes alcoholemia, distribución antecedentes (Bernabeu, 2013)**

	Delincuentes	Delitos	Coficiente
Contra propiedad	31	74	2,38
Contra personas	26	59	2,27
Contra autoridad	21	34	1,62
Contra salud pública	12	17	1,42
Contra Administración Justicia	29	60	2,07
Otros	15	24	1,60
	134 <sup>90</sup>	268	2,00268



**Ilustración 69 - Delitos alcoholemia, distribución antecedentes policiales (Bernabeu, 2013)**

Aparte de que en alguno de los delitos contemplados en las otras categorías también pueda aparecer algún elemento de violencia en su

<sup>90</sup> El número de delincuentes de este apartado no concuerda con el número absoluto de los que tienen que tienen antecedentes policiales porque algunos tienen antecedentes por varias clases de delitos. No obstante, el cuadro se ha confeccionado así para poder obtener la distribución por clase de delitos "clásicos" y los correspondientes coeficientes.

comisión o aparición, o cualquier otro elemento que denote impulsividad, entre los antecedentes policiales de los implicados en delitos de alcoholemia un importante porcentaje (un 34,7%) son delitos de violencia interpersonal con un importante componente de déficit en las formas de relación con los otros y de impulsividad exteriorizada en conductas agresivas. Es ya importante, por sí solo, el 22% de porcentaje de delitos contra las personas (que inicialmente aparece como el más relacionado). Pero también lo es el de delitos contra la autoridad (12,7%), porque éstos muestran una forma de relación que evidencia especialmente el empleo de una violencia bastante irreflexiva, ya que se trata de un ataque que muy pocas veces lleva a conseguir algo y es contraproducente en sí mismo. Suele aparecer, por lo tanto, sin que el individuo piense en las consecuencias de sus actos.<sup>91</sup>

Por otra parte, pudiera parecer -por los coeficientes resultantes- que los delincuentes por alcoholemia que tienen antecedentes de delitos contra el patrimonio, cometen más delitos de esta clase por individuo (2,38) que en los otros tipos de delito. Los coeficientes de antecedentes de delitos contra las personas y contra la autoridad son respectivamente 2,27 y 1,62 (el primero, muy similar al de los delitos contra la propiedad). En relación con ellos, ha de señalarse que, para una verdadera apreciación de las características que se intentan determinar -y tal como se ha

---

<sup>91</sup> Para que el resultado sea más adecuado a lo que se busca, en los antecedentes por delito contra la autoridad sólo se han incluido los atentados y la resistencia a los agentes de la autoridad, y no otros (como podría ser el caso de los delitos contra la Administración de Justicia, que han considerado en una categoría aparte) que puedan carecer del elemento de agresividad que caracteriza a los primeros.

indicado- hay que considerar que ambos comparten el mismo elemento de impulsividad-agresividad, por lo que -para una adecuada determinación- el coeficiente debe confeccionarse en su conjunto. De esa manera, a los 93 antecedentes policiales por delitos "clásicos", cometidos por 33 individuos,<sup>92</sup> le corresponde un coeficiente de 2,81, que es el más alto con diferencia, lo que indica que la comisión de ellos no es de carácter esporádico, sino todo lo contrario.

Por otro lado, también es necesario resaltar la importancia porcentual de los antecedentes policiales por delitos contra la Administración de Justicia, con un 22,4%. Esta clase de delitos, al menos en las particularidades observables en la muestra estudiada, se suele caracterizar por el intento de ponerse fuera del alcance de la Autoridad Judicial, o ir directamente contra sus disposiciones (normalmente a través de un quebrantamiento de condena), lo que evidencia una perspectiva poco realista a medio-largo plazo, alimentada por una cierta impulsividad en la toma de decisiones, aunque -en este caso- no necesariamente tenga que estar obligatoriamente acompañada de la agresividad que suelen conllevar los delitos contra las personas o contra los agentes de la autoridad.

La hipótesis de la impulsividad es mucho más evidente si se comparan los porcentajes obtenidos de delincuentes por conducción bajo los efectos del alcohol, con los resultantes homólogos del Anuario del Ministerio del Interior del año 2006 (Ministerio del Interior, 2007) en lo relativo a delitos cometidos por la población delincuente en general, que son los de la tabla siguiente:

---

<sup>92</sup> Son 33 porque 14 de los sujetos tienen antecedentes "clásicos" por los dos tipos de delitos: contra las personas y contra los agentes de la autoridad.

**Tabla 41.****Delincuentes alcoholemia, comparativa distribución delitos "clásicos".**

	MIR (2006) <sup>93</sup>		Bernabeu (2013)	
	Nº	%	Nº	%
Contra propiedad	685.627	77,1	74	27,6
Contra personas	101.791	11,5	59	22
Contra autoridad	19.514	2,2	34	12,7
Contra salud pública	11.363	1,3	17	6,3
Contra Admón Justicia	18.336	2,1	60	22,4
Otros	52.124	5,8	24	9
	888.755	100	268	100

En cada una de las anteriores categorías reseñadas, se han incluido –en cada caso- los datos obtenidos del mencionado Anuario del Ministerio del Interior de la forma siguiente:

<sup>93</sup> Se comparan los datos del Ministerio del Interior del año 2006, porque son los últimos que el Ministerio ha publicado pormenorizadamente.

- Delitos contra la propiedad: hurto, robo con fuerza en las cosas, robo con violencia o intimidación, extorsión, sustracción de vehículo sin intimidación, usurpación, ocupación de inmuebles, estafas, estafa bancaria, apropiación indebida (incluida la de vehículos), defraudación de fluido eléctrico y análogos, insolvencia punible, alteración de precios, daños, delitos contra la propiedad intelectual o industrial, acceso fraudulento a servicios, delitos relativos a los consumidores, sustracción de cosa propia, delitos societarios, receptación y blanqueo de capitales.
- Delitos contra las personas:<sup>94</sup> Homicidio doloso, asesinato, inducción y cooperación al suicidio, aborto, lesiones, mutilación genital, malos tratos en el ámbito familiar, riña tumultuaria, lesiones al feto, agresiones y abusos sexuales, acoso sexual, corrupción de menores, coacción y lucro relacionados con la prostitución, pornografía de menores, detención ilegal, secuestro, amenazas, coacciones, trato degradante, tortura y terrorismo.
- Delitos contra la autoridad: atentado contra agente de la autoridad o funcionario público, resistencia o desobediencia.
- Delitos contra la salud pública: tráfico de drogas.

---

<sup>94</sup> Aunque el Ministerio del Interior sí lo hace, no han incluido en esta categoría los delitos de homicidio imprudente, exhibicionismo, provocación sexual, omisión del deber de socorro, descubrimiento y revelación de secretos y allanamiento de morada, por no coincidir –del todo– en ellos el concepto criminológico que se quiere valorar. Sí se ha incluido por la razón contraria (es decir, sí se considera que detenta la esencia de esta categoría), el delito de terrorismo, que en la clasificación del Ministerio del Interior figura entre los delitos contra el orden público.

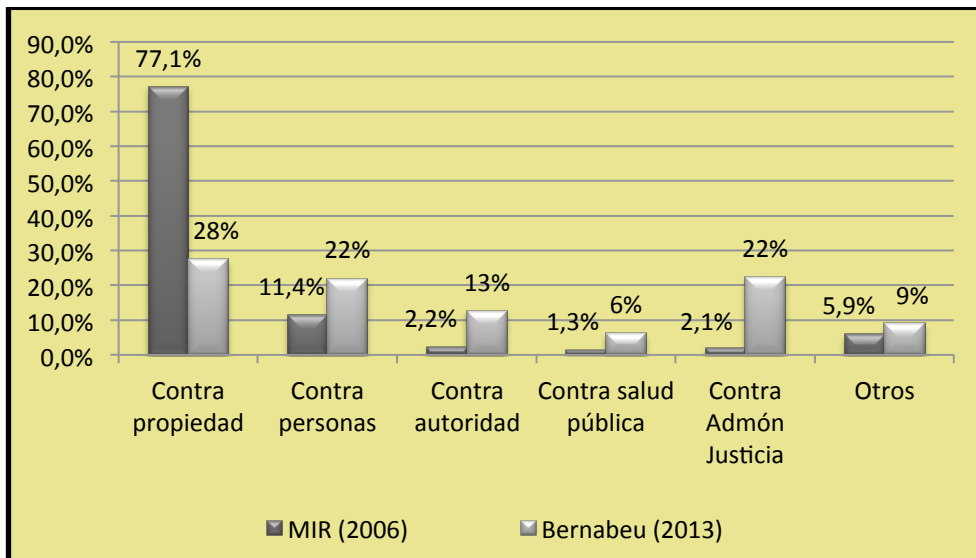


- Delitos contra la Administración de Justicia:<sup>95</sup> Quebrantamiento de condena, evasión de establecimiento, y otros relacionados.

El resultado de la comparación es el del gráfico siguiente. Y en el que se puede observar la importante diferencia porcentual en la distribución delictiva entre los delitos cometidos por los delincuentes en general y los delincuentes por alcoholemia. Los segundos cometen, porcentualmente, menos delitos contra la propiedad y, definitivamente, más delitos contra las personas y contra la autoridad. En resumen, el porcentaje relativo de distribución en todos los delitos relacionados – directa o indirectamente- con la impulsividad (contra las personas, contra los agentes de la autoridad, o contra la Administración de Justicia), está muy por encima del porcentaje que correspondería al perfil de distribución porcentual de los delincuentes en general.

---

<sup>95</sup> Por la misma razón expuesta, no se ha incluido en esta categoría el delito de encubrimiento.



**Ilustración 70 - Delinuentes alcoholemia, comparativa distribución delitos "clásicos".**

Para los mismos autores, la **versatilidad delictiva** es la tendencia de quienes cometen delitos, a cometer también otros tipos de delito de carácter diferente y en el mismo tiempo (Rodríguez Franco, Antuña Bellerín, Rodríguez Díaz, & Paíno Quesada, 2001, pág. 122). Garrido, Stangeland y Redondo los citan al recordar que Gottfredson y Hirchi se muestran contrarios a la idea de la especialización delictiva, y que consideran que la evidencia criminológica apoya la tesis de la versatilidad de comportamientos delictivos de los delincuentes, al cometer éstos una diversidad de delitos distintos, sin mostrar especiales inclinaciones excluyentes (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 446). Y. en el mismo sentido, Serrano Maíllo también recuerda que *"los criminales son versátiles, en el sentido de que tienden a cometer una amplia gama de hechos delictivos, y muy rara vez a especializarse en un concreto tipo de delito"* (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, pág. 366).

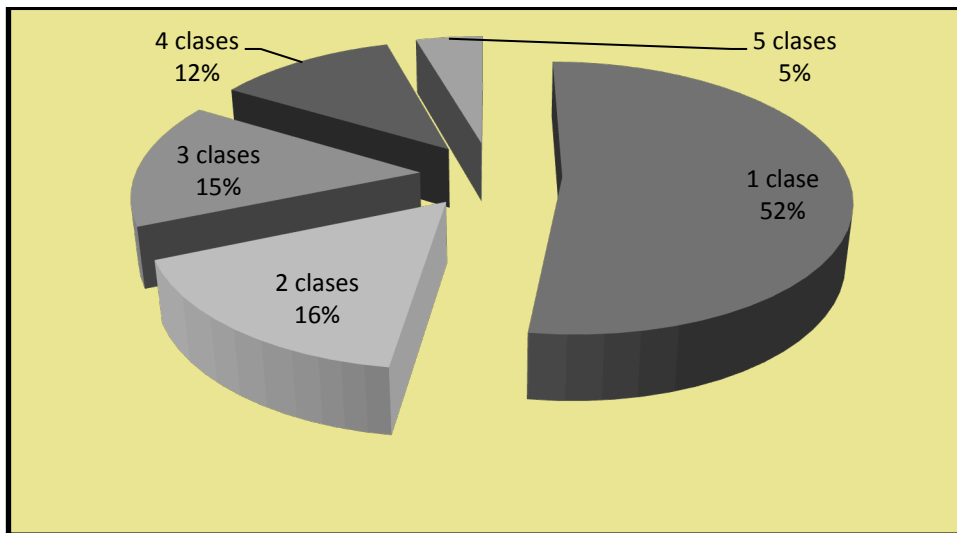
Los datos de la investigación confirman la existencia de este elemento entre los delincuentes por alcoholemia de la muestra objeto de investigación. Datos que, por sí mismos, pueden confirmar esa versatilidad porque se trata de una separación tipológica entre grupos de delitos que, básicamente, no tienen características similares:<sup>96</sup> delitos contra las personas, delitos contra la autoridad, delitos contra el patrimonio, delitos contra la salud pública, delitos contra la Administración de Justicia y otros tipos diferentes. Los datos correspondientes a los sujetos contenidos en la muestra son los siguientes:

**Tabla 42.**  
**Delincuentes alcoholemia, datos versatilidad delictiva (Bernabeu, 2013)**

	1 clase	2 clases	3 clases	4 clases	5 clases	TOTAL
Implicados	35	11	10	8	3	67

---

<sup>96</sup> Salvo el caso de los delitos contra la personas y contra la autoridad porque, dependiendo del caso, pueden tener o no características comunes, pero que convenía separar porque los segundos son muy habituales alrededor de los delitos de tráfico y también por motivos comparativos que se verán poco más adelante.



**Ilustración 71 - Delinquentes alcoholemia, datos versatilidad delictiva (Bernabeu, 2013)**

Efectivamente, puede verse que casi la mitad de los sujetos (48%) tienen antecedentes penales de más de un tipo diferente y nada menos que el 32% tienen antecedentes de tres clases de delitos o más; y el 17% tienen antecedentes policiales por más de 4 tipos de delitos que no son contra la seguridad vial, lo cual puede considerarse como una suficiente tendencia hacia la versatilidad.<sup>97</sup>

En la muestra estudiada aparecen tres implicados que ostentaban este rasgo de forma extrema (y, desde luego, no muy habitual),<sup>98</sup> al

---

<sup>97</sup> Ha de tenerse en cuenta, además, que esos antecedentes son aparte del delito, o delitos, cometidos contra la seguridad vial, con lo que esa versatilidad lo sería por un tipo diferente más de delito en cada caso.

<sup>98</sup> Sin embargo, se especifican sus circunstancias para ejemplificar hasta qué punto puede llegar –en un momento dado– la versatilidad de un delincuente de tráfico que, al mismo tiempo, lo es también en la delincuencia “clásica”. Y la veracidad de la afirmación de que la aparición de delitos en los dos ámbitos, en ocasiones puede responder más a un modo de vida que a una cuestión puramente circunstancial.

presentar antecedentes policiales de las cinco categorías establecidas, además de varios delitos contra la seguridad vial:

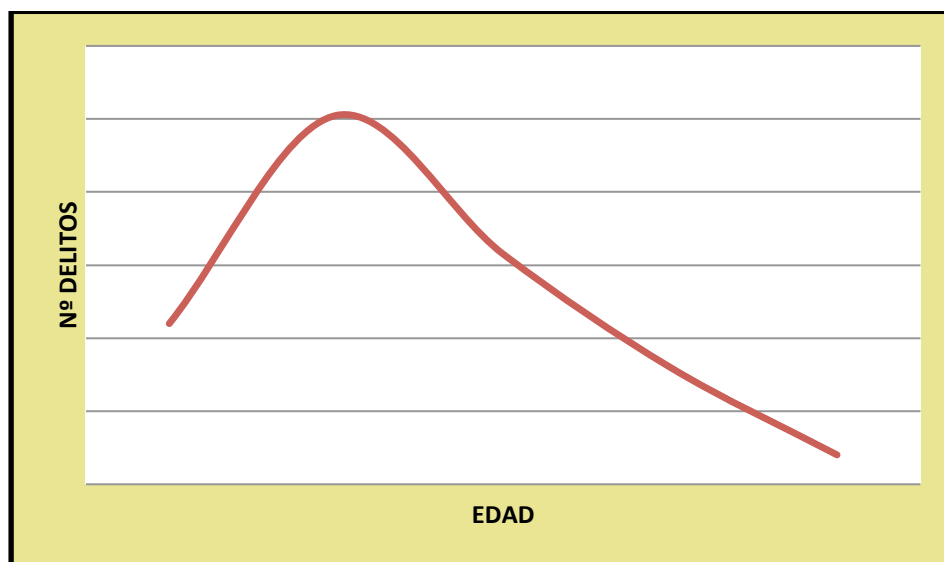
- El sujeto A, de 28 años en el momento de la comisión de los delitos de tráfico, y que fue detenido por delitos de tráfico conducción temeraria, conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y lesiones. Tenía antecedentes policiales por 7 delitos contra la propiedad, 4 contra las personas, 1 de tráfico de drogas, 3 contra agentes de la autoridad y 4 contra la Administración de Justicia.
- El sujeto B, de 46 años, fue detenido por delitos de homicidio imprudente, conducción temeraria, conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y omisión del deber de socorro (fuga). Presentaba antecedentes policiales por 1 delito contra la propiedad, 2 contra las personas, 1 contra agentes de la autoridad, 1 contra la Administración de Justicia, y 2 de otros tipos.
- El sujeto C, de 28 años, fue detenido por delitos de tráfico de conducción temeraria, conducción bajo los efectos del alcohol, y lesiones. Le constaban antecedentes policiales por 3 delitos contra la propiedad, 1 contra las personas, 1 contra agentes de la autoridad, 3 contra la Administración de Justicia y 1 de otro tipo.

La **precocidad**, según el concepto de la teoría del autocontrol, es la tendencia a la aparición de delitos de forma temprana y a declinar con la edad (Rodríguez Franco, Antuña Bellerín, Rodríguez Díaz, & Paíno Quesada, 2001, pág. 122). En este aspecto, Serrano Maíllo afirma que una de las consecuencias importantes de esta teoría es que todo el mundo tenderá a delinquir menos con la edad, añadiendo que la denominada *curva de la edad* –desde este punto de vista- no sólo tiene un carácter agregado, sino también individual (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, pág. 370).

Parte este concepto de que la edad es uno de los elementos más sólidamente correlacionados con la comisión de hechos delictivos, lo que puede observarse gráficamente si se distribuyen los delitos según la edad de su autor. El gráfico resultante adopta generalmente la forma de una curva característica que ha venido en denominarse como la *curva de la edad*, y que relaciona –tanto de forma genérica, como algunas veces también aplicada a casos concretos- el fenómeno delictivo con las edades de comisión.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> Curva que ya fue recogida por Quetelet en la primera mitad del siglo XIX.



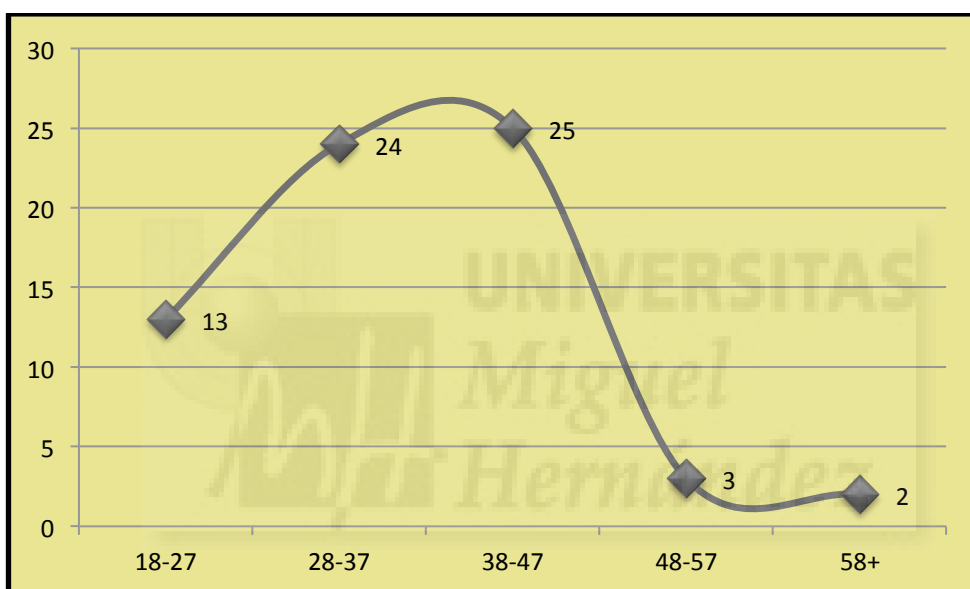
**Ilustración 72 - Los delitos y la "curva de la edad".**

Aunque, a pesar de la afirmación anterior, este autor también expresa su duda de que la teoría del autocontrol sea compatible siempre con esta *curva de la edad*, en este caso también evaluaremos los datos obtenidos en función de la posible existencia de este elemento de la teoría. Así, en cuanto a la distribución por tramos de edad de los datos resultantes de la investigación, se obtiene lo siguiente respecto de los delincuentes de alcoholemia con antecedentes por otros delitos "clásicos":

**Tabla 43.**  
**Delincuentes alcoholemia con antecedentes, distribución por edades (Bernabeu, 2013).**

GRUPO EDAD	Nº
------------	----

18-27	13
28-37	24
38-47	25
48-57	3
58+	2
TOTAL	67



**Ilustración 73 - Datos precocidad delincuentes alcoholemia con antecedentes, distribución por edades (Bernabeu, 2013).**

Vemos que la distribución resultante se adapta básicamente a la *curva de la edad*, con un descendimiento progresivo del número a medida que avanza la edad. Sin embargo, no puede decirse que el inicio sea intensamente precoz, lo que puede ser debido a las características propias de la población del delito de alcoholemia: la disponibilidad de vehículo no



está generalizada a los 18 años, y va aumentando poco a poco a partir de esa edad.

Lo que sí es muy ostensible, respecto de los datos resultantes de esta investigación, la acusada tendencia a declinar con la edad, concretamente -en este caso- a partir de los 47 años. El tramo de edad en que se da el mayor número de implicados es en el de entre 38 y 47 años, lo que debe ponerse en relación con lo ya expuesto anteriormente, sobre el perfil criminológico de este grupo en las páginas 188, 195, 197 y 204.

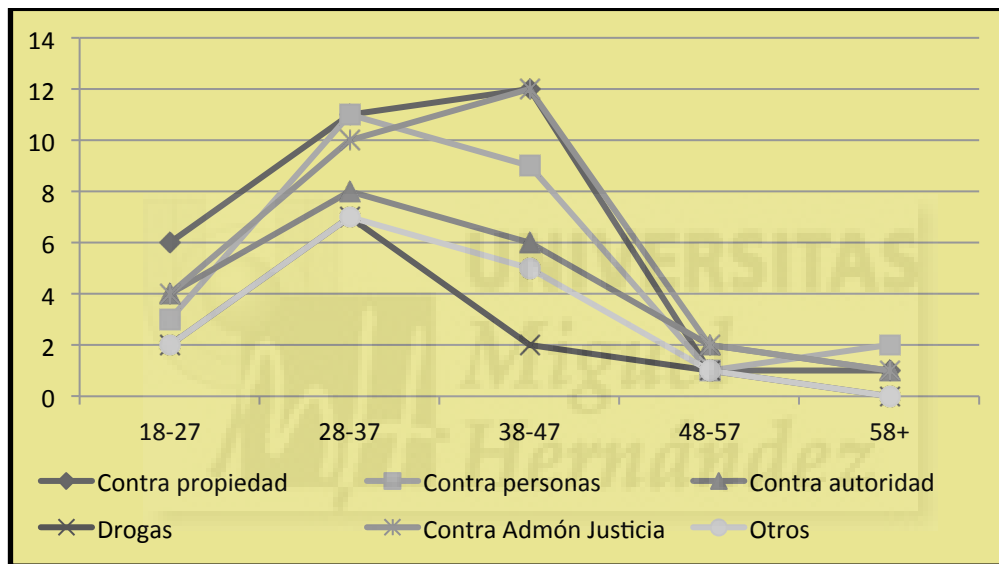
En los datos correspondientes a cada uno de los diferentes grupos de delitos "clásicos", puede verse que esa tendencia a declinar con la edad también se presenta en todos los grupos de delincuentes de alcoholemia, lo que corrobora la existencia de esa precocidad delictiva, independientemente de si el sujeto tiene antecedentes policiales por un tipo de delitos o por varios. Si bien -como se ha dicho- más referido a la tendencia de evolución y al decaimiento con la edad, que a la aparición en edades muy tempranas. En la muestra estudiada, ese decaimiento se produce antes en los delitos de tráfico de drogas, y prácticamente igual en el resto.

**Tabla 44.**

**Delincuentes alcoholemia, distribución por edades y antecedentes (Bernabeu, 2013)**

GRUPO EDAD	Propiedad	Personas	Autoridad	Drogas	Justicia	Otros	TOTAL
18-27	6	3	4	2	4	2	21

28-37	11	11	8	7	10	7	54
38-47	12	9	6	2	12	5	46
48-57	1	1	2	1	2	1	8
58+	1	2	1	0	1	0	5
TOTAL	31	26	21	12	29	15	134



**Ilustración 74 - Delinquentes alcoholemia, distribución por edades y tipo antecedentes (Bernabeu, 2013).**

El último elemento importante de la teoría del autocontrol que evaluaremos con los datos de la muestra es la **estabilidad**. El tema, en este caso, no deja de ser controvertido porque, si bien hay autores que defienden esta característica, otros la cuestionan. Básicamente, puede decirse que es la tendencia de las personas muy involucradas en problemas de conducta en un momento de su vida a seguirlo estando posteriormente (Rodríguez Franco, Antuña Bellerín, Rodríguez Díaz, &

Paíno Quesada, 2001, pág. 122). Garrido, Stangeland y Redondo después de señalar la necesidad de comprobar supuesta estabilidad del propio concepto de autocontrol, citan un estudio de Arneklev, Grasmick y Bursik que confirma, tanto la multidimensionalidad del constructo autocontrol como su invariabilidad, ante la hipótesis de éstos de que uno de los dos asertos principales de la teoría es la de que el autocontrol sea una característica estable en los individuos (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 448).

Puede parecer que el concepto de la estabilidad no es compatible con el de precocidad anteriormente visto (en el sentido de esa progresiva tendencia a desaparecer con el tiempo). Sin embargo, eso no debe constituir un problema porque según recuerda Serrano Maíllo, los propios autores señalan que el rasgo de autocontrol es relativamente estable en el sentido de que se mantienen las diferencias entre las personas, pero declina con la edad, sin que sea fácil buscar una explicación más allá de la comprobación empírica (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006, pág. 370).

De los datos de la investigación puede deducirse claramente ese concepto criminológico de estabilidad en los delincuentes de tráfico por alcoholemia. En el gráfico siguiente se materializan las diferencias en la evolución respecto de la edad en los siguientes perfiles de delincuencia contra la seguridad vial:

- Delincuentes por alcoholemia que tienen antecedentes policiales por delitos clásicos.

- Delincuentes por alcoholemia que no tienen antecedentes policiales por delitos clásicos.

En cada categoría se han computado el número de sujetos que han cometido delitos contra la seguridad vial, y se han separado por grupos de edad, para proceder a la comparación de la evolución de cada una de ellas. Los resultados son los que se muestran en la tabla siguiente:

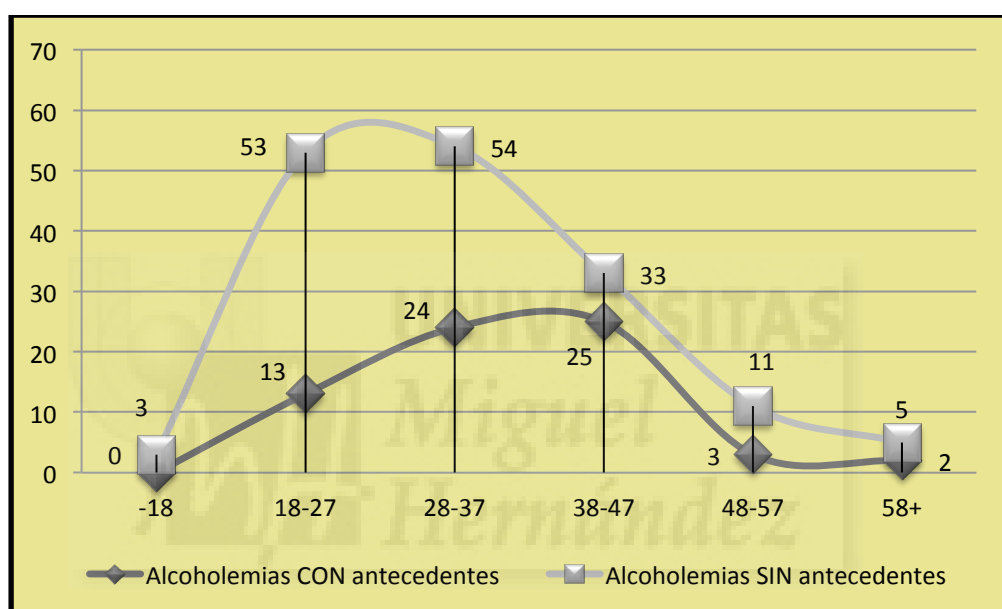
**Tabla 45.**

**Evolución comparada delincuentes alcoholemia con y sin antecedentes (Bernabeu, 2013)**

GRUPO EDAD	Alcoholemia con antecedentes	Alcoholemia sin antecedentes
-18	0	3
18-27	13	53
28-37	24	54
38-47	25	33
48-57	3	11
58+	2	5
TOTAL	67	159

Puede apreciarse en el gráfico que en ambos casos se cumple la tendencia de ajustarse a la "curva de la edad": aparecen los tres periodos distinguibles de inicio, un cierto mantenimiento, y progresivo "decaimiento". Sin embargo, también hay una ostensible diferencia: en el caso de los delincuentes por alcoholemia sin antecedentes policiales por delitos "clásicos", el "decaimiento" se inicia en el tramo de edad

comprendido entre los 28 y 37 años, mientras que en el caso de los delincuentes por alcoholemia que no los tienen, ese “decaimiento” se produce más tarde, en el tramo de edad entre los 38 y 47 años. Lo que evidencia que -en este último grupo- se presenta ese elemento de estabilidad, en el sentido en que lo hace el constructo criminológico del autocontrol.



**Ilustración 75 - Evolución comparada delincuentes alcoholemia con y sin antecedentes (Bernabeu, 2013).**

Otro aspecto -hasta ahora no visto- de la investigación, puede abundar en corroborar indirectamente esta hipótesis. Y es el de la conciencia previa de la consideración o no como delito entre quienes, sin embargo, luego lo han cometido. La estabilidad se muestra -entonces- a nivel individual, cuando siendo consciente y conociendo que conducir

bajo los efectos del alcohol es un delito, se realiza la conducta de todas maneras. Pero aún más cuando eso se hace en varias ocasiones.

En la hoja de toma de datos, durante el periodo que comprende la muestra investigada, por parte de los agentes se preguntó a los implicados en un posible delito de conducción bajo los efectos del alcohol, si tenían conocimiento de que conducir en esas condiciones era un delito. Aunque se podría tener la percepción de que afirmar que no se tenía conocimiento del carácter delictivo de su conducta podría ser utilizado por los implicados para intentar aminorar las consecuencias de sus actos, lo cierto que es la práctica totalidad afirmaron que sí lo sabían, tal vez por la misma razón. Muy pocos optaron por la opción de decir que no sabían o se limitaron a no contestar.

En 8 casos, en el corto espacio de tiempo de los nueve meses que abarca la muestra, la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol volvió a ser detectada en el mismo sujeto. Incluso -en un caso- un individuo de la muestra (de origen georgiano, aunque residente en el término municipal de Elche)<sup>100</sup> cometió un delito de conducción bajo los efectos del alcohol. Afirmó no saber que esa conducta era delito, y a los siete meses fue detenido por haber cometido otro (y en este último, lógicamente, declaró ya saberlo).

Los datos se muestran, en todo caso, bastante coincidentes con otros estudios, como la de Alonso, Sanmartín, Calatayud, Esteban, Alamar y Ballestar que han recogido este aspecto (aunque referido a la normativa

---

<sup>100</sup> Se especifica este dato porque en la primera ocasión podría suponerse que no era conocedor de la legislación española, pero eso no debía valer para la segunda, cuando ya debía saberla a raíz de la segunda. Y, sin embargo, volvió a ser detenido.

de tráfico y seguridad vial en general) dentro de una investigación más amplia sobre el conocimiento y la valoración de la población española sobre la Justicia en el tráfico. En ella, el 70,4 de los encuestados afirmaron conocerla bastante bien, el 10,8% conocerla mucho, el 17,7% conocerla poco, y sólo un 1,1% no conocerla en absoluto (Alonso, Sanmartín, Calatayud, Esteban, Alamar, & Ballestar, 2005).<sup>101</sup>

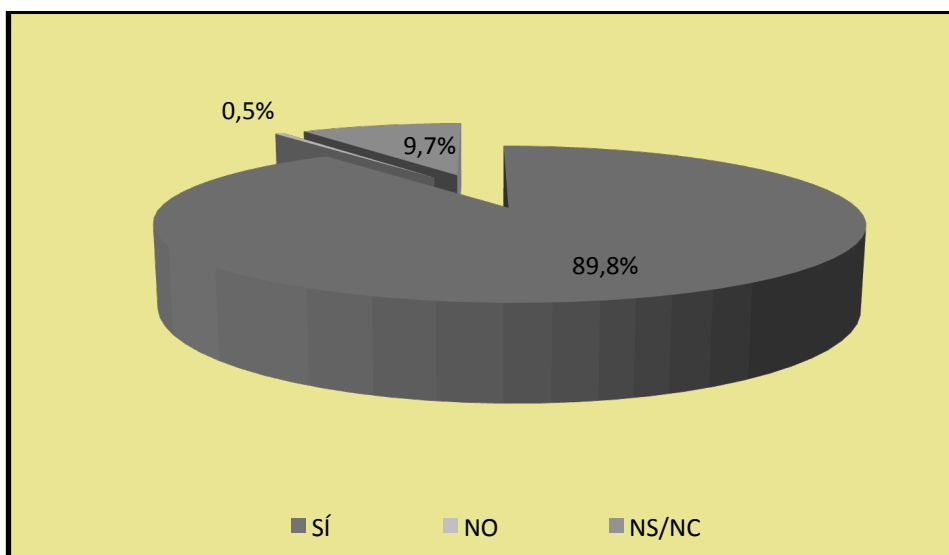
Los resultados de la pregunta en la muestra investigada fueron los siguientes:

**Tabla 46.**

**Conciencia de delito en delincuentes alcoholemia (Bernabeu, 2013)**

¿Sabe que conducir bajo los efectos del alcohol es un delito?	SÍ	NO	NS/NC	TOTAL
	213	2	21	236

<sup>101</sup> Aunque, ciertamente, para el implicado no es lo mismo preguntárselo en abstracto, que hacerlo cuando se está procediendo a detenerlo por un delito de tráfico.



**Ilustración 76 - - Conciencia de delito en delinquentes alcoholemia (Bernabeu, 2013).**

Que el 89,8% de quienes han cometido un delito tengan conciencia previa de que su acción es delictiva (y sólo un 0,5% crea que no lo es), y que sin embargo luego lo cometan, constituye un elemento indirecto más que corrobora la existencia de esta cierta estabilidad de los delinquentes por alcoholemia, que –como se ha dicho- constituye uno de los elementos principales, en unión del resto que se han citado, de la teoría del autocontrol en su aplicación a esta clase de delitos.

En resumen, podemos decir que la interpretación de los resultados sobre los datos de la muestra permite confirmar que la teoría del autocontrol es una buena base para la posible explicación de los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol.

Explicación que se situaría dentro de las denominadas por Serrano Maíllo como “de alcance medio”, entre las micro (que hacen referencia a elementos relativos al actor individual, y tienen un enfoque que podríamos calificar como clínico) y las macro (que se refieren a la estructura del sistema social y aspiran a la explicación general del hecho delictivo).



Teorías “de alcance medio” que –como se ha visto en la aplicación de este caso de la delincuencia de tráfico- se suelen mostrar más útiles, más próximas a la observación y más conectadas con la realidad (Serrano Maíllo, *Introducción a la Criminología*, 2006, pág. 208).





## Capítulo 5.

# Aspectos criminológicos del delito de conducción sin permiso

### 1. Preámbulo: El concepto jurídico del delito de conducción sin permiso.

La tipificación del delito de conducción sin permiso mediante la LO 15/2007, de 30 de noviembre, se encuadra de tal forma en la moderna política penal vial que resulta incluso paradigmática de la misma. El artículo 384 entonces incluido, preveía lo siguiente: "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 y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Las mismas penas se impondrán 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."

La *ratio legis* del legislador para justificar el retorno de este precepto a nuestro Código penal fue la necesidad de dar respuesta a una conducta de *violencia vial*, cuya ausencia en nuestro sistema sancionador penal había sido criticada por la sociedad por una parte, pero también y

fundamentalmente, como *protección* del recién aprobado carné por puntos. Además con este delito, se pretende cerrar un nuevo modelo viario administrativo “mediante la imposición de una pena privativa de libertad, de mayor intimidación que todas las sanciones administrativas, a quien habiendo ya “pasado por ellas” niega la propia vigencia de la infracción”. (Miró, 2009, p. 20). Y es que, como señala Miró “no es la primera vez que un delito de estas características forma parte de los delitos del Código Penal español. Son variados los antecedentes de la punición de la conducción sin licencia o permiso para hacerlo” (Miró, 2009, p. 18).

El legislador español ya había sancionado como delito la conducta de conducir un vehículo a motor sin la correspondiente habilitación administrativa. Así lo hacía por primera vez el Código penal de 1928 que castigaba con la pena de prisión de dos meses y un día a un año y multa de 1.000 a 3.000 pesetas a quien “condujere vehículos o aparatos de locomoción para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta”. Tras su desaparición como delito en los Códigos penales de 1932 y 1944, volvió a ser considerado como tal en las leyes especiales que regulaban la circulación vial aprobadas en 1950. La Ley del Automóvil de 1950 en su artículo 3 tipificaba como delito la conducción sin permiso, castigando al que condujere un vehículo a motor sin estar legalmente habilitado para ello con pena de arresto mayor o multa de 1.000 a 10.000 pesetas, (PRIETO GONZÁLEZ, «El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra la “seguridad vial”», en MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO (dirs.), CARDENAL MONTRAVETA, (coord.), Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial, 2008, p. 257). También en 1962, la Ley sobre Uso y Circulación de

Vehículos de motor de 24 de diciembre de 1962, que en el artículo 6 castigaba con multa de 5000 a 15000 pesetas al que condujera sin haber obtenido el correspondiente permiso, (PRIETO GONZÁLEZ, en MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO (dirs.), CARDENAL MONTRAVETA, (coord.), Seguridad vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial, 2008, p. 257). Después, el delito vuelve al Código penal con la aprobación de la Ley de 8 de abril de 1967 de reforma del Código penal, que introdujo dentro de los delitos contra la seguridad en el tráfico el art. 340 bis. c) que disponía que “será castigado con pena de multa de 5.000 a 50.000 pesetas, el que condujere por vía pública un vehículo de motor sin haber obtenido el correspondiente permiso”. Sin embargo, y pese a que los estudios de la época certifican que fue este uno de los delitos más aplicados por los tribunales españoles, el mismo fue derogado por los motivos señalados (VILLANUEVA/SANTANA, «Resumen de la jurisprudencia sobre el delito de conducir sin permiso», en MINISTERIO DE JUSTICIA, Boletín de información del Ministerio de Justicia, 1966, p. 8). El último antecedente en Derecho español del delito que estudiamos podría ser la falta del artículo 636 Código penal de 1995 que castigaba a “los que realizaren actividades careciendo de los seguros obligatorios de responsabilidad civil que se exigieran legalmente para el ejercicio de aquéllos” con una pena de multa de uno a dos meses (MIRÓ LLINARES/GARCÍA MORENO, «Artículo 384», en COBO DEL ROSAL (dir.), Comentarios al Código Penal. Segunda época, t. XI, 2008, p. 815 y ss.)

Con la LO 5/2010, de 22 de junio, se pretende paliar el exceso punitivo de la reforma de 2007. En concreto, en el art. 379, se elimina la disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y trabajos en beneficio de

la comunidad, estableciéndose los tres tipos de penas como alternativas. De este modo, el vigente artículo 384 CP prevé lo siguiente: "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." Asimismo, con la inclusión del art. 385 ter, en los supuestos de imposición de la pena de prisión, tratándose de los delitos contenidos en los artículos 379, 383, 384 y 385, se concede a los jueces la facultad de rebajarla en un grado, atendiendo a la menor entidad del riesgo y a las demás circunstancias del hecho enjuiciado.

Este es uno de los preceptos (aunque no el único) que, tras su introducción en la reforma del Código penal de 2007, ha recibido una valoración muy crítica en la literatura científica. Justifica su inclusión en el Código penal por considerar que proteger penalmente el sistema de sanciones administrativas supone tutelar al mismo tiempo la vida y la integridad de las personas CARBONELL MATEU (CARBONELL MATEU, J. C.: "La reforma del tratamiento penal de la seguridad vial", en MORILLAS CUEVA (Coord.): *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, Madrid, 2007, p. 403); aunque también Prieto González considera necesaria la introducción del precepto como respuesta "frente a los que de forma deliberada y contumaz deciden permanecer al margen del sistema" PRIETO GONZÁLEZ, H. M.: "El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra la

'seguridad vial"', en MIR PUIG/ CORCOY BIDASOLO (Dir.): *Seguridad Vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Valencia, 2008, p. 281. En sentido contrario, Morillas Cueva (MORILLAS CUEVA, L.: "Delitos contra la seguridad del tráfico: una preocupada reflexión global", en MORILLAS CUEVA (Coord.): *Delincuencia de materia de tráfico y seguridad vial. Aspectos penales, civiles y procesales*, Madrid, 2007, p. 442; MIRÓ LLINARES, F./GARCÍA MORENO, E.: "Artículo 384", en COBO DEL ROSAL (Dir.): *Comentarios al Código penal, Segunda época, Tomo XI*, Madrid, 2008, pp. 830 ss.; QUERALT, J.: "El nuevo Derecho penal vial: generalidades críticas", en MIR PUIG/CORCOY BIDASOLO (Dir.): *Seguridad Vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Valencia, 2008, pp. 68 ss.; TAMARIT SUMALLA, J. M.: en QUINTERO OLIVARES (Dir.)/MORALES PRATS (Coord.): *Comentarios al Código penal español*, ob. cit., p. 1033; MONTANER FERNÁNDEZ, R.: "El nuevo delito de conducción sin permiso...", ob. cit., p. 1728, considera ilegítima la reacción penal para estos supuestos ya que las conductas tipificadas en el artículo 384 CP no reúnen el desvalor necesario que justifique la intervención del Derecho penal. Señala esta autora que "a través de esta concreta regulación el legislador penal antepone los efectos simbólicos o expresivos de la imposición de una pena a sus efectos instrumentales, pues más que una norma dirigida a la protección de un bien jurídico estamos ante un precepto con el que se pretende transmitir a la sociedad un mensaje de calma y de confianza en el ordenamiento jurídico". Y es que, y con esto finalizo el análisis descriptivo de este tipo penal, el sector doctrinal mayoritario considera que las conductas tipificadas en este artículo son ilícitos de desobediencia que suponen

únicamente una vulneración del orden administrativo de policía, por lo que el legislador parece haber dejado de lado el principio de ofensividad en pro de recurrir una vez más a un Derecho penal tan simbólico como engañoso, generando a su vez situaciones de reiteración sancionadora.

## **2. Concepto criminológico**

No es la primera vez que los delitos relacionados con la conducción sin permiso se incluyen en el Código Penal español. La razón de su eliminación se podía encontrar en la exposición de motivos del Código Penal de 1983, cuando se decía que esa supresión se debía “a un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales, que no ha podido apreciar en tal conducta más que un ilícito administrativo”. No obstante, y a pesar de ello, se han vuelto castigar penalmente diversas conductas de conducción sin disponer de la correspondiente habilitación<sup>102</sup>: los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, 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.

Inicialmente, en el proyecto de ley sólo se preveía la tipificación de la conducción tras la pérdida de los puntos asignados legalmente. Luego, se determinó la inclusión de las dos restantes de forma expresa. Si bien, la

---

<sup>102</sup> Por efecto de la 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.



verdadera novedad es la de la conducción sin haber obtenido nunca el permiso o licencia, ya que la conducción habiendo sido privado de cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial podía castigarse por medio del delito de quebrantamiento de condena (Miró Llinares, El "moderno" Derecho Penal vial y la penalización de la conducción sin permiso, 2009, pág. 19).

La inclusión del supuesto de quien conduce sin haber obtenido nunca el permiso de conducir se ha justificado por algún autor por la consideración jurídica de que entonces (si no se incluía) se otorgaba mejor condición en el reproche penal a quien obvia cualquier intento por regularizar su situación administrativa que quien ha cumplido con este requisito previo para poder circular, pero se le ha retirado el permiso por la vía judicial o administrativa. Añade el mismo que era lógico que fuera incluida, al menos con el mismo reproche penal, ante la mayor temeridad que supone ponerse al frente de un vehículo motor o ciclomotor sin haber demostrado las nociones indispensables de aptitud de que los que al menos lo obtienen, pero son sancionados con su retirada provisional o definitiva, suspensión o privación judicial o administrativa (Magro Servet, 2008).

Por su parte, Miró Llinares también ha citado como argumento para su reintroducción el de "responder a una mayor peligrosidad estadística dada la abundancia de supuestos de este tipo, en los que se comete un delito contra la seguridad del tráfico con el resultado de lesiones o muerte", aunque para él es evidente que "la razón fundamental de la incorporación de esta figura delictiva al catálogo de las que tutelan la

seguridad vial tuvo mucho que ver con la aprobación en nuestro país del sistema del carné por puntos (Miró Llinares, El "moderno" Derecho Penal vial y la penalización de la conducción sin permiso, 2009, pág. 20).

Magro Servet también afirma, respecto de la criminalización del conducir sin permiso -y para la generalidad de los tres supuestos- que era evidente la necesidad de ello, como se desprende de la diferencia existente entre el parque de vehículos y el número de licencias concedidas y en uso (Magro Servet, 2008). Afirmación que tampoco está muy alejada de poder justificarlo, además, porque esa peligrosidad estadística de la abundancia de supuestos esté también relacionada con un determinado perfil muy cercano a la conducta antisocial, e incluso a la delincuencia.

De hecho, y según Kaiser, en la Alemania de los años 70 algunos órganos administrativos, sobre la base de resultados criminológicos, habían extraído ya la consecuencia de que, incluso en el caso de delincuencia general, había que privar del permiso de conducir, como una forma de luchar contra el delito (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979).

No obstante, hay que tener en cuenta que la aplicación generalizada de una política criminal de estas características podría tener como "efecto rebote" el aumento desorbitado de delitos de conducción sin permiso. Efectivamente, si se cumple una de las hipótesis del estudio, sobre la existencia de una conexión entre delincuencia general y delitos de tráfico, entonces habrá muchos más delincuentes "clásicos" que

decidirán, a pesar de no disponer de permiso de conducción, seguir conduciendo en esas condiciones.<sup>103</sup>

Otra cuestión es la de la determinación del bien jurídico protegido. Un sector –en el que se posiciona el CGPJ– afirmando que en los supuestos recogidos en el artículo 388 del Código Penal, lo es la seguridad del tráfico; sin embargo, más bien parece que lo es “el correcto funcionamiento de la Administración de Justicia” (Miró Llinares, El “moderno” Derecho Penal vial y la penalización de la conducción sin permiso, 2009). Efectivamente, la inclusión del supuesto de conducir no habiendo obtenido nunca el carné parece ser –sobre todo– un instrumento de respuesta encaminada a “castigar” a aquellos que se atreven a “desobedecer” a la Administración o la Justicia. No obstante, también puede estar relativamente relacionado con un determinado perfil de personas relacionadas con las conductas antisociales.

### **3. Características**

La existencia de conductores que utilizan vehículos (propios o de otros) sin el permiso que habilita para ello es una problemática que preocupa –de forma variable– en función del país y los condicionantes exigidos en cada tipo de sociedad. En lo que se refiere a nuestro entorno

---

<sup>103</sup> Basada en que el elemento común es la de una misma esencia en la clase de respuesta en ambos fenómenos, y que ella puede ser consecuencia de un determinado modo de vida.

social y cultural se considera –cada vez más -que es un fenómeno que no sólo detenta su propia importancia, sino que –además- esta interconectado con otros delitos y conductas desviadas relacionadas con el tráfico de vehículo, e incluso con la delincuencia en este ámbito.

Por ejemplo, para Watson, los conductores sin licencia representan algo más del 5% de los implicados en accidentes de tráfico con consecuencias fatales en Australia, y afirma que en los accidentes en los que están involucrados este tipo de conductores se alcanza casi el 10% de las muertes ocurrida en ellos. Y recuerda que, en Estados Unidos, esas cifras llegan hasta el 11% y el 16%, respectivamente. Y asegura, por otra parte, que el problema no sólo es cuantitativo, porque –consistentemente con lo dicho- los accidentes los que están envueltos tienden a ser más graves que en los que están involucrados los conductores que sí tiene el permiso correspondiente. Por ello es necesario entender mejor este fenómeno, como paso previo para establecer contramedidas de prevención (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, pág. 181).

Los resultados ofrecidos por los informes de autodenuncia sugieren también que la existencia de este tipo de conductores es algo relativamente común, aunque diferentes investigaciones ofrecen datos muy variables sobre su prevalencia. Por ejemplo, desde el 11% hasta casi el 70% señalados por Ross & Gonzales (1988) en Estados Unidos (Watson,

The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers. PhD thesis, 2004, pág. 17).<sup>104</sup>

### **3.1. Tipología**

Dice Kaiser que el elenco de formas de ejecución de la expresión “conducir sin permiso” abarca una fenomenología y tipología muy diversas. Para él, el mayor número de casos está conectado con la sustracción del vehículo en un 30%. En el grupo siguiente –desde la consideración de carácter cuantitativo- están los que llama “conductores encargados y autorizados”, a los cuales parientes, amigos, conocidos o compañeros de trabajo les ceden el vehículo con motivo de ocasiones diversas (aunque no tienen habilitación administrativa para hacerlo), o bien –incluso- les pueden solicitar que lo hagan. La cifra siguiente en importancia es la de los casos en que el conductor sí que conduce su propio vehículo, pero antes de conseguir el permiso para hacerlo. Luego, los casos de quienes conducen un vehículo sin permiso de alguien de su círculo íntimo sin que éste lo sepa y sin su consentimiento, o bien aprovechando que disponen de él temporalmente (con motivos de

---

<sup>104</sup> En este aspecto hay que tener en cuenta dos cuestiones. Por una parte, el bajo índice de tasas de respuesta, lo que resta representatividad a los resultados. Por ejemplo, Corbett & Simon, por debajo de un 40%; Robinson (sólo un 23%), Smith & Maisey 30% en 1990 en Western Australia), o Mirrlees-Black (47%). Y, por otro, que los participantes tienden a ser reticentes a admitir conductas ilegales, aunque el informe sea anónimo. Lo que hace que Watson piense que los datos tienden a estar infrarrepresentados.

reparaciones o gestiones, por ejemplo); Y continúa diciendo que es cualitativamente digno de atención –aunque cuantitativamente lo sea menos- el caso de quien sigue conduciendo un vehículo a pesar de habersele privado del permiso para ello (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 270 y 271).<sup>105</sup>

Wilms, por su parte, propone una clasificación -algo más confusa- relacionando a los delincuentes por conducir sin permiso en las siguientes categorías: agresivos-egocéntricos, comerciantes en los que la criminalidad del tráfico es una prosecución de la criminalidad común por otros medios, abandonados-depresivos y asociales, y criminales perceptiblemente precoces. En todo caso, sí que coincide en asegurar que los sujetos que son condenados de nuevo por conducir un vehículo sin permiso, después de haber sido privado de él, suponen “un peligro muy especial” (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, p. 275).

Middendorf distinguía también prácticamente entre los mismos grupos que Kaiser, aunque –en este caso- sin mezclar conductas castigadas y no castigadas en el ámbito penal (Middendorff, 1981, pág. 86 a 88):

- Quienes no han tenido permiso nunca y no saben esperar a obtenerlo legalmente: lo que es el caso, por ejemplo, de

---

<sup>105</sup> Lo cual, al menos en este último sentido, concuerda perfectamente con la citada investigación de Broughton.

adolescentes que –por la propia razón de su edad- tienen limitado el acceso al permiso; o también el de quienes conducen por vías solitarias para preparar las prácticas de la escuela de conductores.

- Quienes no lo han obtenido nunca, por razones físicas o psíquicas. Cita el caso de de los que no pueden lograr la habilitación por ser analfabetos y no poder aprobar la prueba teórica. El problema de estos casos es que muchas veces se produce un círculo vicioso de reincidencia, porque la imposición de largos periodos sin autorización facilita la posibilidad de una nueva sanción que provoca un periodo de carencia aún mayor.
- Quienes conducen a pesar de habersele retirado transitoria o definitivamente el permiso para hacerlo. De forma similar a Kaiser, afirma que este grupo es el que tiene mayor trascendencia criminológica, por tener una inclinación criminal genérica. Así, se presenta como el de mayor relación con la criminalidad general, porque es un indicio de la falta de escrúpulos para observar otras normas de tráfico.<sup>106</sup>

---

<sup>106</sup> Y podría añadirse que también para hacerlo respecto de las normas sociales en general.

Investigaciones más modernas se centran en establecer una tipología más encaminada a distinguir entre la diferente casuística de situación administrativa que puede otorgar –o no- la posibilidad de conducir. Aún así, ello no debe hacer perder la perspectiva de que la tipología resultante tiene evidentes connotaciones criminológicas.

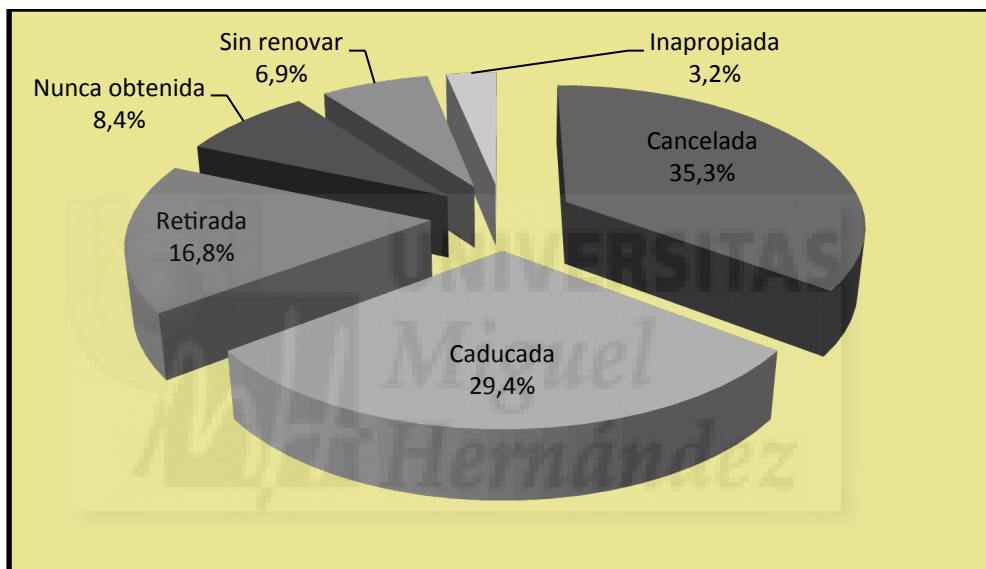
Y así Watson -después de asegurar que los conductores sin permiso no son necesariamente un grupo homogéneo- dice que los diferentes grados de asunción de riesgo mostrados por diferentes tipos de conductores sin permiso, y la diferente intencionalidad de sus acciones, hacen que –desde una óptica criminológica- sea más apropiado considerar esos distintos tipos de casos, como el resultado de diferentes grados de no conformidad con las normas establecidas. Desde este punto de vista, en un estudio sobre 309 conductores sin permiso, halló la siguiente distribución (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, pág. 3).

- 109 (35,3%) conductores con licencia cancelada administrativamente.
- 91 (29,4%) con licencia caducada.
- 52 (16,8% a los cuales se les había retirado la licencia, principalmente por un delito de tráfico de conducir bajo los efectos



del alcohol, o por haber conducido con una licencia que no habilitaba, o sin ella.<sup>107</sup>

- 26 (8,4%) que nunca la habían obtenido.
- 21 (6,9%) que en ese momento no disponían de licencia.<sup>108</sup>
- 10 (3,2%) por presentar una licencia inapropiada.<sup>109</sup>



**Ilustración 77 - Distribución tipológica conductores sin permiso (Watson, 2002)**

---

<sup>107</sup> Ha de suponerse que, en este último caso, lo que se le había retirado previamente al infractor era la posibilidad de obtenerla y –sin embargo– conducían.

<sup>108</sup> La mayoría, por no haberla renovado después de finalizar un periodo de haber sido privados de ella.

<sup>109</sup> Por ejemplo, conducir un turismo con una licencia de motocicleta, o conducir sin respetar las restricciones de una licencia especial.

### 3.2. Edad y sexo

En las investigaciones más antiguas, Kaiser cifraba –en el año 1966- en alrededor de un 54% los conductores sin permiso que tienen menos de 25 años. Y declara una fuerte representación de jóvenes de hasta 18 años, originada probablemente por la casuística de quienes no han obtenido el carné y conducen. Afirma también que, en el caso de quienes lo hacen a mayor edad, suelen presentar más antecedentes penales (Kaiser, *Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 273*).

Tal como puede observar en la tabla y gráfico siguientes (Watson, *A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, pág. 4*), y ya con datos más actuales (36 años después), Watson coincide totalmente con Kaiser, cifrando en un 54,7% los menores de 25 años que han cometido este tipo de delito contra la seguridad vial. Sin embargo, los datos de este autor no ratifican la hipótesis del primero en el sentido de la especial presencia de jóvenes de hasta 18 años en el caso de quienes no han obtenido licencia nunca,<sup>110</sup> ya que el que –en realidad- destaca en esta categoría es el grupo de edad entre 26 y 39 años, con un 46,2% de porcentaje. Hay que reparar también en que en el grupo de mayor interés criminológico, que es el de los conductores que conducen sin permiso a

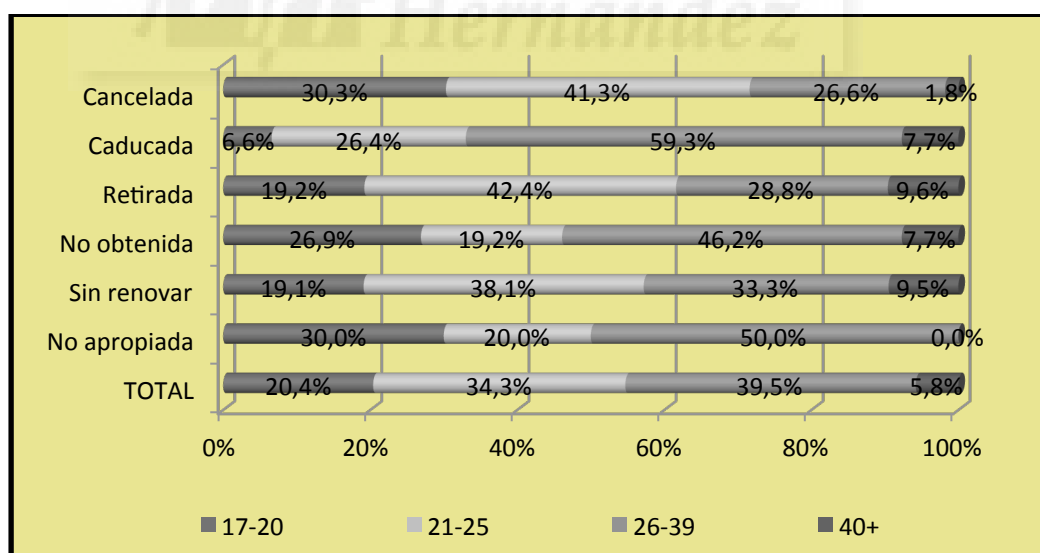
---

<sup>110</sup> Tal vez, porque la proliferación de otros medios de transporte que no necesitan licencia, como es el caso de determinadas motocicletas, hace que no sea tan necesario para ellos el conducir los que sí la requieren.

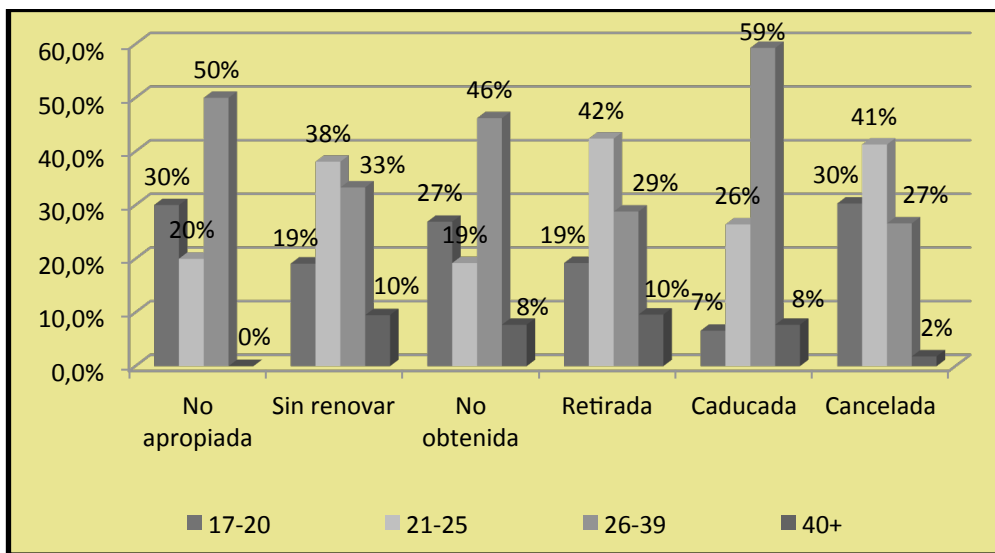
pesar de haberseles retirado el mismo, el protagonismo lo sigue ostentando el grupo de edades entre 21 y 25 años (con un 42,4%).

**Tabla 47.**  
**Conductores sin permiso, distribución tipológica por edades (Watson, 2002)**

GRUPO EDAD	TIPO LICENCIA						TOTAL
	Cancelada	Caducada	Retirada	No obtenida	Sin renovar	No apropiada	
17-20	30,3%	6,6%	19,2%	26,9%	19,1%	30%	<b>20,4%</b>
21-25	41,3%	26,4%	<b>42,4%</b>	19,2%	38,1%	20%	<b>34,3%</b>
26-39	26,6%	59,3%	28,8%	<b>46,2%</b>	33,3%	50%	39,5%
40 ó +	1,8%	7,7%	9,6%	7,7%	9,5%	0%	5,8%
N	109	91	52	26	21	10	309



**Ilustración 78 - Conductores sin permiso, distribución tipológica por edades (Watson, 2002)**



**Ilustración 79 - Conductores sin permiso, distribución tipológica por edades (Watson, 2002)**

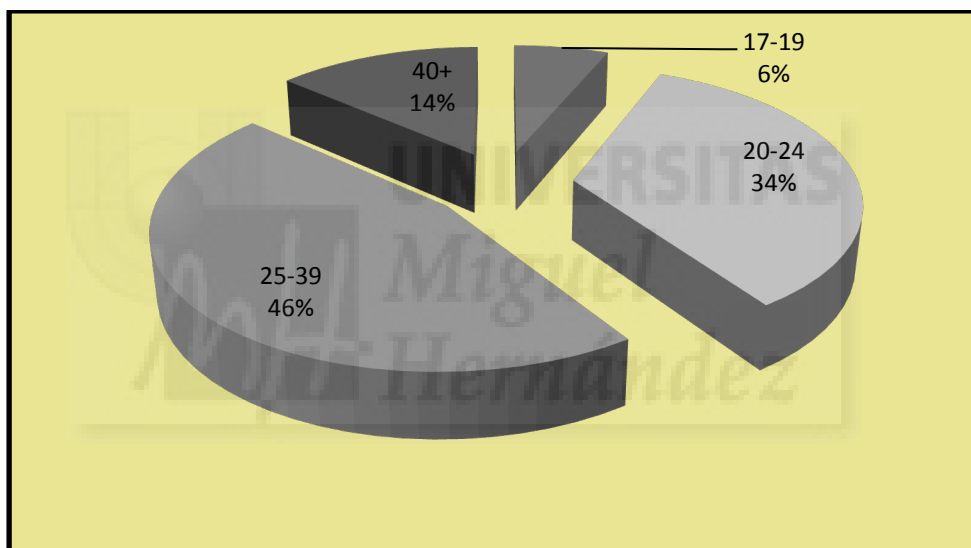
Según los datos del *Sentencing Advisory Council*<sup>111</sup> del Gobierno de Australia, y homogeneizando en lo posible los grupos de edades con la investigación anterior, la distribución por edades de los conductores que han sido detenidos por conducir sin la licencia correspondiente que habilita para ello, son los siguientes (*Sentencing Advisory Council, Driving while Disqualified or suspended (Discussion paper), 2008, pág. 23*):<sup>112</sup>

**Tabla 48.**  
**Conductores sin permiso, distribución por edades (SAC, 2008)**

<sup>111</sup> El *Sentencing Advisory Council* (SAC) es un órgano independiente, establecido en Australia en 2004, para servir de puente de unión entre las diferencias que puedan aparecer entre la comunidad, los tribunales y el Gobierno, informando, educando y asesorando en relación con las resoluciones judiciales.

<sup>112</sup> En un estudio realizado sobre 24.135 sentencias por delitos de conducir sin permiso entre los años 2004 y 2007.

GRUPO EDAD	Número
17-19	1775
20-24	9642
25-39	12916
40+	3829
TOTAL	28162



**Ilustración 80 - Conductores sin permiso, distribución por edades (SAC, 2008).**

Este intento de comparación puede resultar engañoso, porque entonces estamos haciendo que se vuelva a producir la misma circunstancia de desigualdad de tramos de edad ya comentada respecto de la investigación de Watson. Aún así, y comparando los resultados con los anteriores citados de Kaiser y de Watson, la presencia del grupo de

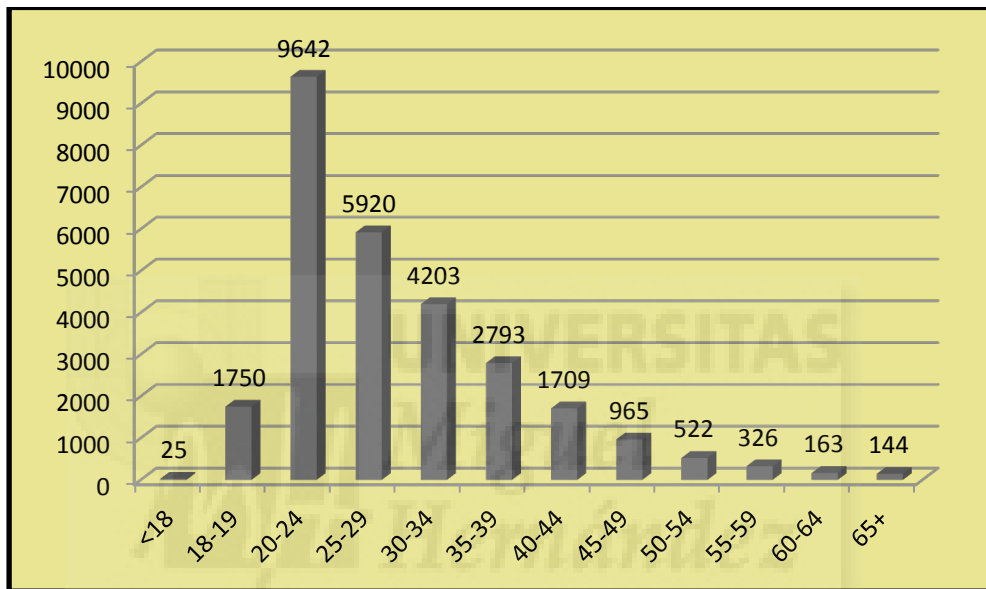
edad hasta 25 años se cifraría en un 40%. Lo que supone que, aunque fuera menor que en los dos casos citados, siga siendo relativamente importante. Si lo que valoramos son los datos comparativos por tramos de edad, tal como se hace originalmente en la investigación del SAC, el gráfico resultante es el que puede verse a continuación.

En él puede observarse que el protagonismo de esta figura criminológica lo sigue teniendo el grupo de edad entre 20 y 24 años, y que el porcentaje del 55% (que ha servido de referencia para las investigaciones citadas anteriormente), se reúne con los implicados entre 20 y 29 años. El 23,5% de la amplia muestra obtenida por el SAC tiene 33 años o más, lo cual coincide con los datos de la investigación de Roberts y Haslewood-Pócsik, que afirman que sólo el 23% de la suya tenían –como mínimo- esa edad (Roberts & Haselwood- Pócsik, 2003, pág. 348).

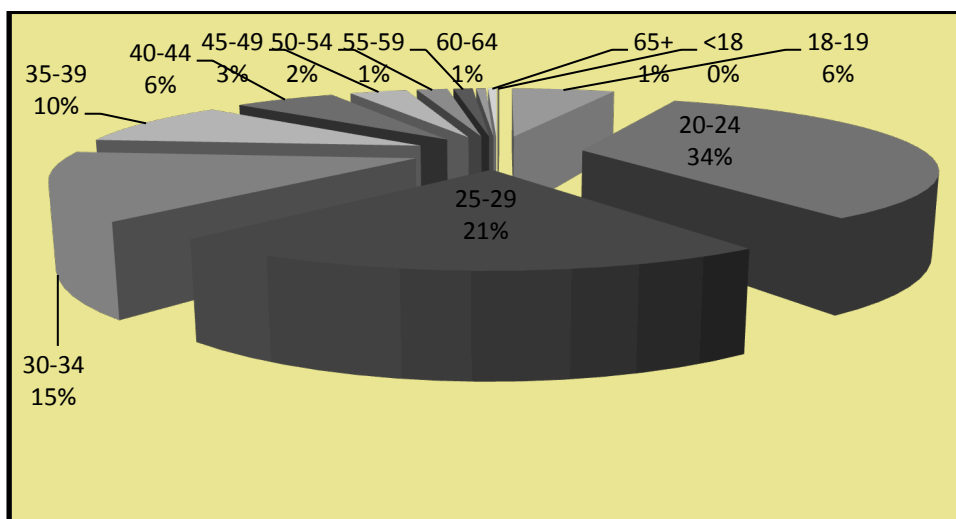
**Tabla 49.**  
**Conductores sin permiso, distribución por edades (SAC, 2008) – 2**

GRUPO EDAD	Número
<18	25
18-19	1750
20-24	9642
25-29	5920
30-34	4203
35-39	2793
40-44	1709
45-49	965

50-54	522
55-59	326
60-64	163
65+	144
TOTAL	28162



**Ilustración 81 - Conductores sin permiso, distribución por edades (SAC, 2008) - 2**



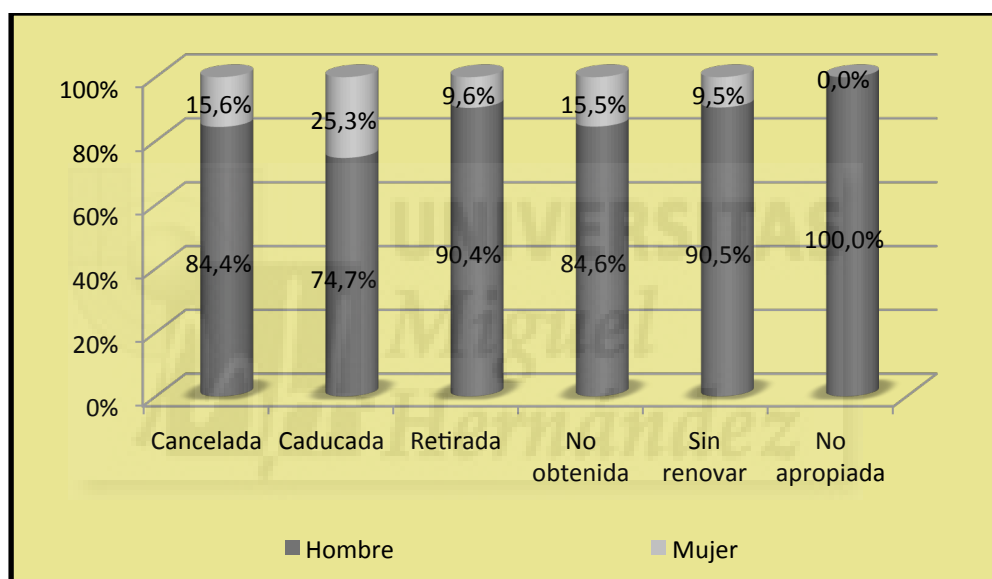
**Ilustración 82 - Conductores sin permiso, distribución por edades (SAC, 2008) - 3**

En cuanto al sexo, Kaiser sostiene que hay más representación de mujeres en la conducción sin permiso que en otros tipos de delitos, e incluso más, por ejemplo, que en delitos de puesta en peligro concreto o en delitos culposos de tráfico (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 274). En la investigación de Watson, y en cuanto a la distribución según el sexo del conductor sin permiso puede verse que sí se cumple esta afirmación (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, pág. 4), ya que el porcentaje de un 16,5% de participación de la mujer es sensiblemente superior al encontrado en esta investigación, que es de un 9,8% en el caso de los delitos contra la seguridad vial en general, y de un 6,6% en los de conducción bajo los efectos del alcohol.

**Tabla 50.**  
**Conductores sin permiso, distribución por sexo (Watson, 2002).**



GÉNERO	TIPO LICENCIA						TOTAL
	Cancelada	Caducada	Retirada	No obtenida	Sin renovar	No apropiada	
Hombre	84,4%	74,7%	90,4%	84,6%	90,5%	100%	83,5%
Mujer	15,6%	25,3%	9,6%	15,4%	9,5%	0%	16,5%
N	109	91	52	26	21	10	309



**Ilustración 83 - Conductores sin permiso, distribución por sexo (Watson, 2002).**

Lo que también puede verse es que –al menos en lo relativo a estos resultados- ese porcentaje debe, en gran medida, al 25,3% de las mujeres que habían conducido con una licencia caducada y también algo a los porcentajes de alrededor de un 15% en los casos de licencia cancelada o no obtenida nunca.

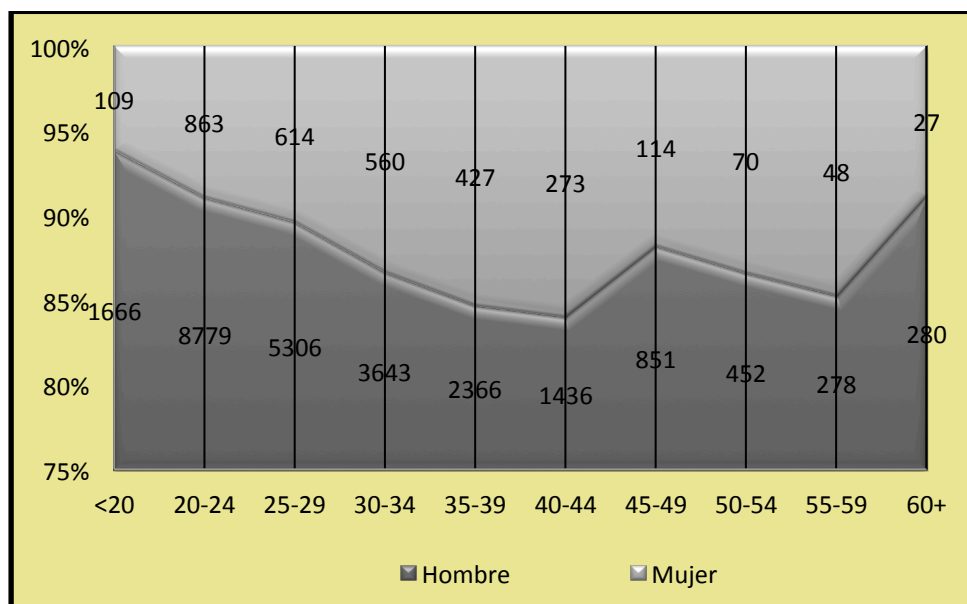
Si se comparan los datos relativos al caso de los que conducen con el permiso retirado (9,6%), la igualdad es más evidente. Probablemente porque el perfil de los que cometen este tipo de delito es mucho más parecido a los que conducen con alcoholemia u otros delincuentes de tráfico que a los que conducen con el permiso caducado. Lo que vendría a confirmar la afirmación de que el grupo general de los que conducen sin permiso no es un grupo homogéneo, sino que presentan un perfil multiforme con subgrupos bastante diferenciados.

El *Sentencing Advisory Council*, por su parte, hace una distribución por sexo y grupos de edad de la siguiente forma (Sentencing Advisory Council, *Driving while Disqualified (Info Paper)*, 2007, pág. 2):<sup>113</sup>

**Tabla 51.**  
**Conductores con permiso retirado/suspendido, por edades (SAC, 2007)**

	EDAD									
	<20	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60+
Hombre	1666	8779	5306	3643	2366	1436	851	452	278	280
Mujer	109	863	614	560	427	273	114	70	48	27
N	1775	9642	5920	4203	2793	1709	965	522	326	307

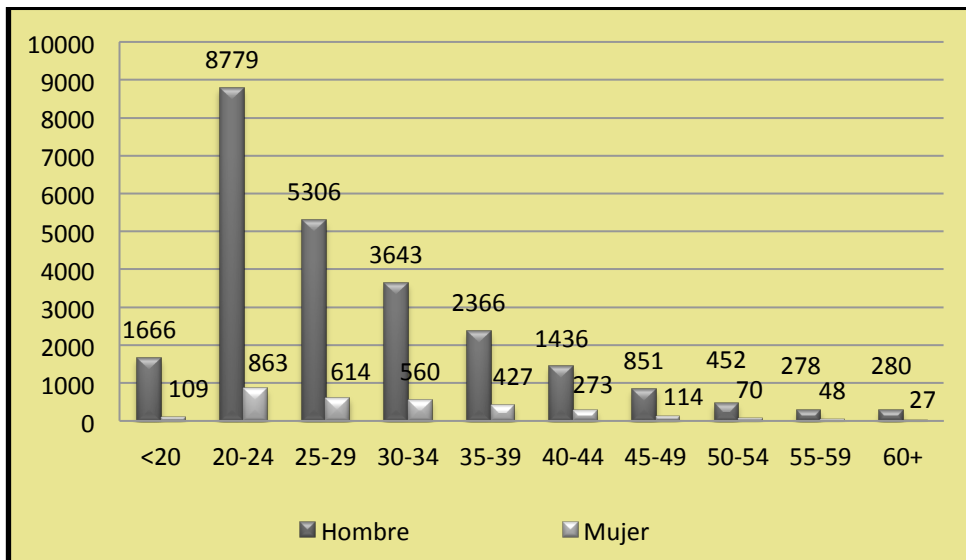
<sup>113</sup> En este caso, referido a los conductores sin permiso por habersele retirado o suspendido.



**Ilustración 84- Conductores con permiso retirado/suspendido, por edades (SAC, 2007).**

El porcentaje máximo de participación femenina se da en las edades más tempranas, disminuyendo progresivamente hasta el grupo de edades entre los 49 y 44 años, en que tiende a equilibrarse, subiendo otra vez (curiosamente) aunque sin llegar al máximo anterior.

El grupo más común es edades entre los 20 y 24 años, tanto en los hombres como en las mujeres, grupo en el que los hombres suponen el 91%.



**Ilustración 85 - Conductores con permiso retirado/suspendido, por edades (SAC, 2007) - 2.**

También puede ser interesante la comparativa realizada por Watson, en otra investigación llevada a cabo el año 2003 para el Centre for Accident Research & Road Safety y la Queensland University of Technology, y auspiciada por el Australian Transport Safety Bureau, en esta ocasión comparando las diferencias en los accidentes de tráfico más graves, teniendo en cuenta la distribución por sexo y si los conductores conducían o no con la licencia correspondiente (Watson, Australian Government. Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government. The road safety implications of unlicensed driving: a survey of unlicensed drivers., 2003, pág. 9):

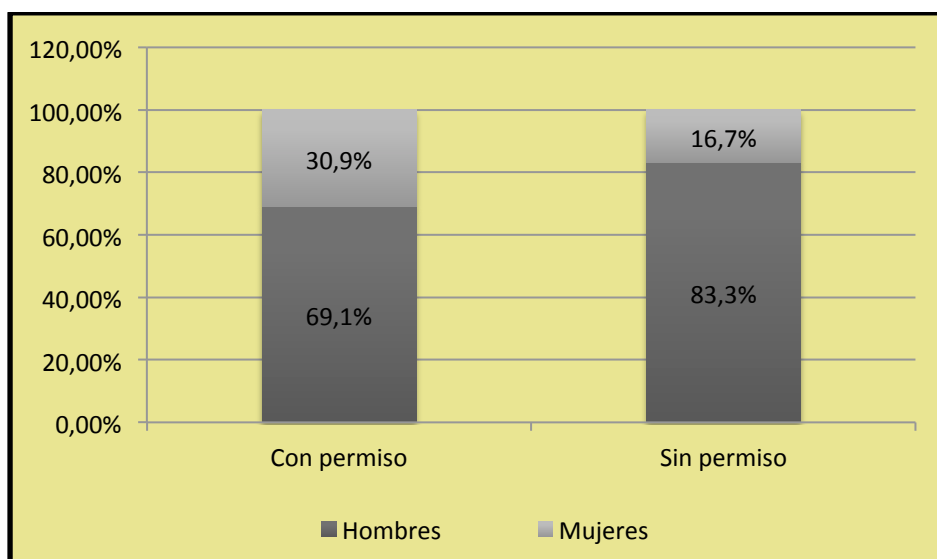
**Tabla 52.**

**Conductores con y sin permiso, distribución accidentes por sexo (Watson, 2003).**

	Con permiso	Sin permiso
--	-------------	-------------

Hombre	69,1%	83,3%
Mujer	30,9%	16,7%

Para Watson, la posible explicación a la disparidad en la presencia de mujeres en estos accidentes, con una significativa disminución de éstas -en el caso de no disponer del correspondiente permiso de conducir- es que, en este último caso, ellas no comparten exactamente el mismo perfil que los conductores masculinos que están en las mismas circunstancias. En este último caso, los conductores, como hemos visto, suelen ser jóvenes, que a una cierta inexperiencia (que puede ser igual en las mujeres) unen tendencia mayor a asumir riesgos en la conducción, además de una mayor impulsividad y a cometer actos imprudentes (Watson, Australian Government. Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government. The road safety implications of unlicensed driving: a survey of unlicensed drivers., 2003, pág. 2).



**Ilustración 86 - Conductores con y sin permiso, distribución accidentes por sexo (Watson, 2003).**

### **3.3. Motivaciones**

En cuanto a las motivaciones más frecuentes encontradas en los conductores sin permiso, podemos distinguir entre las de carácter individual y de personalidad, las que tienen relación con su entorno social y de trabajo.

Wilson, Ward y Bakker señalan que algunos de los factores identificados más importantes con este tipo de conductas están relacionados con una necesidad psicológica exteriorizada en la compulsión por conducir, potenciado por una labilidad emocional, búsqueda de emociones, expresiones de ira u hostilidad (unas veces ostensibles y otras más ocultas), sentimientos de depresión y estrés (tanto agudo como crónico). Los delincuentes de este tipo describen esa sensación de compulsión como un impulso que no pueden resistir. Para contrarrestar ese estrés, algunos conductores intentan incrementar su sensación de control y de dominio a través de la conducción. Porque, entre otras cosas, ese vehículo puede facilitar el acceso a eventos deseables, como interacciones sociales, y actuar así como un reforzador positivo. Luego, determinadas distorsiones cognitivas, como las de considerar a sus conductas como una mera infracción sin importancia –y no tanto un delito– ayudan a incrementar la propensión a cometer repetidos delitos de conducción sin permiso. (Wilson, Ward, & Bakker, 1999, pág. 14 a 16).

Bakker, Hudson y Ward matizan estas cuestiones identificando varios subtipos, organizados alrededor de agrupamientos de variables: en uno de ellos, sitúan los altos niveles de depresión, junto a bajos niveles de autoafirmación y ajuste emocional; en otro, incluyen altos niveles de conductas agresivas relacionadas con la conducción, velocidad competitiva, búsqueda de sensaciones, irritabilidad y hostilidad verbal, moderados niveles de depresión e inestabilidad emocional, así como percepción de una mayor importancia del locus de control externo. Todo esto les facilita la percepción de la conducción como una actividad que reduce su tensión y (especialmente el último elemento) les facilita la atribución de sus problemas respecto de esa actividad a causas externas, como la suerte o el destino (Bakker, Hudson, & Ward, 2000, pág. 3).

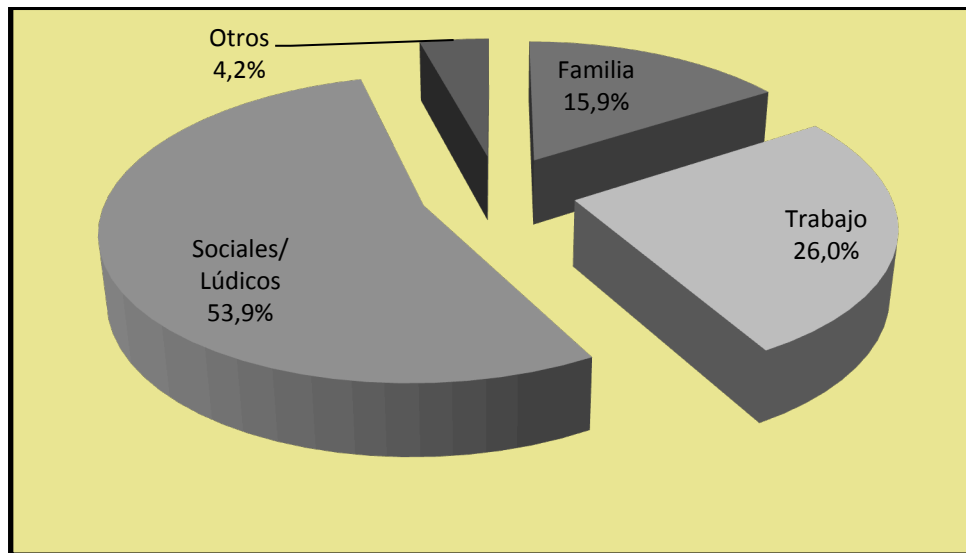
Además, otras circunstancias más externas también coadyuvan a facilitar y mantener la necesidad de conducción aunque no se disponga la habilitación administrativa para hacerlo, independientemente de la razón por la que no se tenga. En muchas ocasiones, y más en una sociedad motorizada como la nuestra, la disposición y utilización de un vehículo supone una parte importante en la vida de muchas personas, y perder la posibilidad de utilizarlo puede llevar –muchas veces– no sólo a perder un trabajo (especialmente cuando no se trata sólo de poder acudir fácilmente a él, sino también de utilizarlo como instrumento para llevarlo a cabo). Su no disposición también puede dar lugar a la aparición de tensiones, tanto dentro de la familia (normalmente por no poder atender necesidades de ésta), como en el entorno social que les rodea (Sentencing Advisory Council, *Driving while Disqualified or suspended* (Discussion paper), 2008, pág. 6 y 30).

Sin embargo esto no parece ser confirmado totalmente en los resultados de una de las investigaciones de Watson, cuando se recogieron las manifestaciones de conductores que fueron detenidos por conducir sin permiso para estar haciéndolo en ese momento. Los motivos relacionados con la familia y el trabajo no parecen ser los más importantes (al menos desde el punto de vista cuantitativo), y sí muestran importancia las que tienen que ver con aspectos sociales, pero más bien desde el punto de vista recreacional y lúdico (Watson, The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers. PhD thesis, 2004, pág. 132):

**Tabla 53.**  
**Conductores sin permiso, motivos alegados al ser detectados (Watson, 2004).**

Motivo	Porcentaje
Relacionados con la familia	15,9%
Relacionados con el trabajo	26%
Sociales/Lúdicos	53,9%
Otros	4,2%





**Ilustración 87 - Conductores sin permiso, motivos alegados al ser detectados (Watson, 2004).**

### **3.4. Antecedentes policiales**

Kaiser ya afirmaba que, de los condenados por conducir a pesar de habersele privado del permiso (en 1966) un 34,8% tenían antecedentes penales. Según Wilms, un 33% habían sido condenados por delitos "clásicos", y afirma que no se trata de pequeños delincuentes de tráfico o delincuentes ocasionales, sino predominantemente personas con una tendencia criminal general, de manera que no se trata de pequeñas infracciones sin importancia. Y suponen un peligro especial el caso de quienes habiendo sido privados del permiso de conducir, lo hacen y son condenados de nuevo por ello. En la mayor parte de casos se trata de motivaciones relacionadas con un "intrépido" modo de conducir conectado con un "alegre y despreocupado ponerse en marcha" y no con

sus conocimientos ni con el dominio del vehículo en cuestión (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979, pág. 274).

Por otra parte, en una investigación de Braybrook y Southey, citados por (Wilson, Ward, & Bakker, 1999), se determinó que muchos de los conductores sin permiso tenían largos historiales de haber hecho lo mismo con anterioridad. En concreto, en una muestra de 311 conductores en prisión, el 54% tenían al menos 6 condenas previas, y el 88% habían estado ya anteriormente en prisión (Wilson, Ward, & Bakker, 1999, p. 111).

En una línea similar, Bakker, Hudson y Ward señalan que los conductores sin permiso, especialmente los que tienen el permiso retirado, suponen un serio problema social, porque alrededor del 54% de los que son condenados por ese motivo probablemente volverán a serlo en los siguientes 6 años. Además, el 45% de esos condenados tiene una condena previa por el mismo tipo de delito, y un 6% tiene más de cinco.

Respecto de la mayor o menor presencia de antecedentes por delitos en los conductores sin permiso, puede distinguirse entre dos opciones distintas, ya que cada una de ellas por separado –aunque indudablemente puedan tener puntos en común- previsiblemente mostrará peculiaridades criminológicas propias. Una es la de estudiar la incidencia y características de los antecedentes que puedan existir del mismo delito concreto de conducción sin permiso, o –desde un punto de vista más general- de los delitos en general contra la seguridad vial.<sup>114</sup> La

---

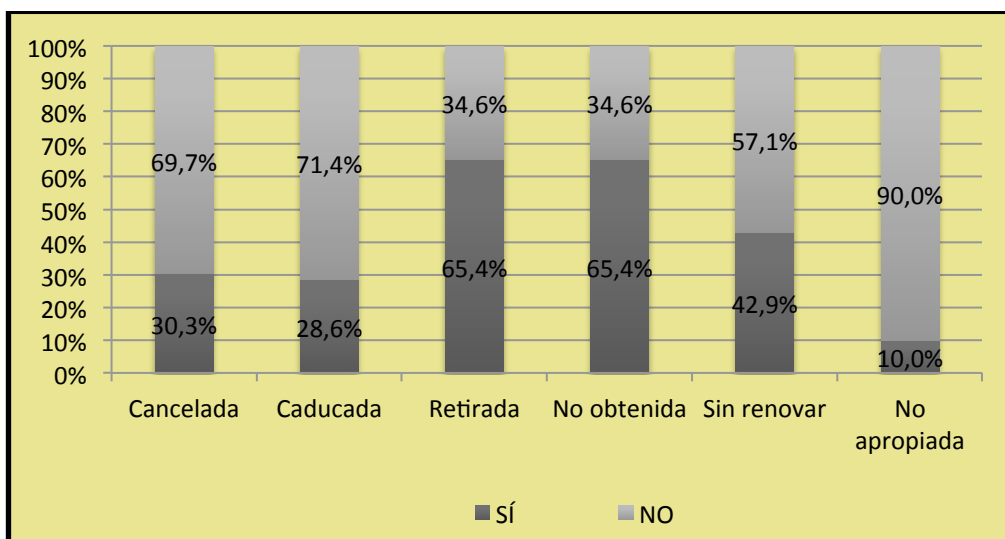
<sup>114</sup> Especialmente si se trata del grupo de delitos que, según la práctica totalidad de investigaciones están –muchas veces- interrelacionados, como puede ser el caso, por ejemplo (y tal como se verá más adelante) de los delitos de conducir sin permiso y los de hacerlo bajo los efectos del alcohol.

otra, es la de profundizar en la interrelación entre el delito estudiado en este apartado y los antecedentes –en el mismo sujeto- por lo que hemos venido denominando como delitos “clásicos”. Es decir, por delitos que no tienen que ver con los que se hayan cometido en relación con el tráfico de vehículos.

Un ejemplo de la importancia de esa interrelación es lo evidenciado en la investigación de (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002), en la que se incluye una comparativa entre las tres opciones señaladas, especificando –además- el tipo de conducción sin permiso de que se trata:

**Tabla 54.**  
**Conductores sin permiso, antecedentes de delitos, por tipo (Watson, 2002).**

	CONDENAS ANTERIORES						TOTAL
	Cancelada	Caducada	Retirada	No obtenida	Sin renovar	No apropiada	
SÍ	30,3%	28,6%	65,4%	65,4%	42,9%	10%	38,8%
NO	69,7%	71,4%	34,6%	34,6%	57,1%	90%	61,2%
N	109	91	52	26	21	10	309

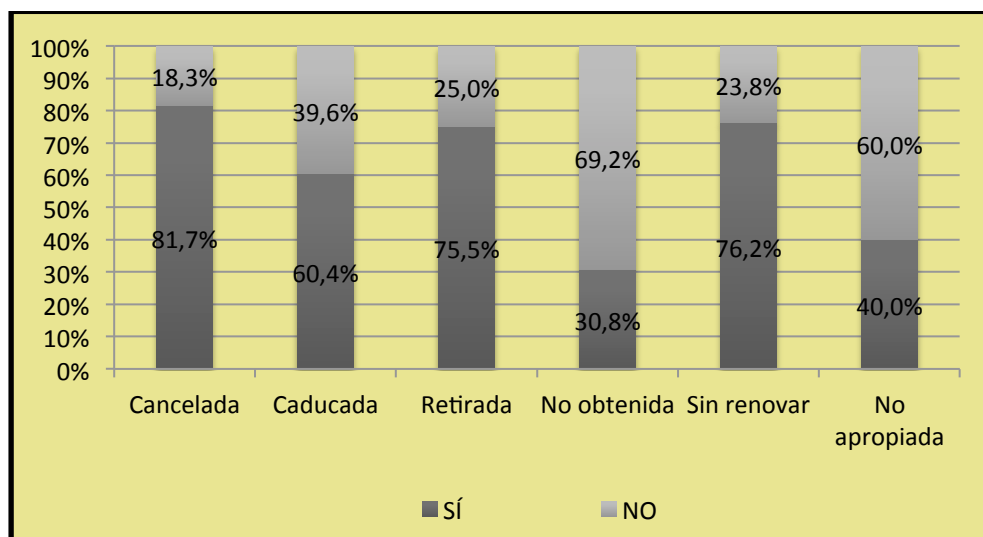


**Ilustración 88 - Conductores sin permiso, antecedentes de delitos, por tipo (Watson, 2002).**

**Tabla 55.**

**Conductores sin permiso, antecedentes de delitos de tráfico, por tipo (Watson, 2002).**

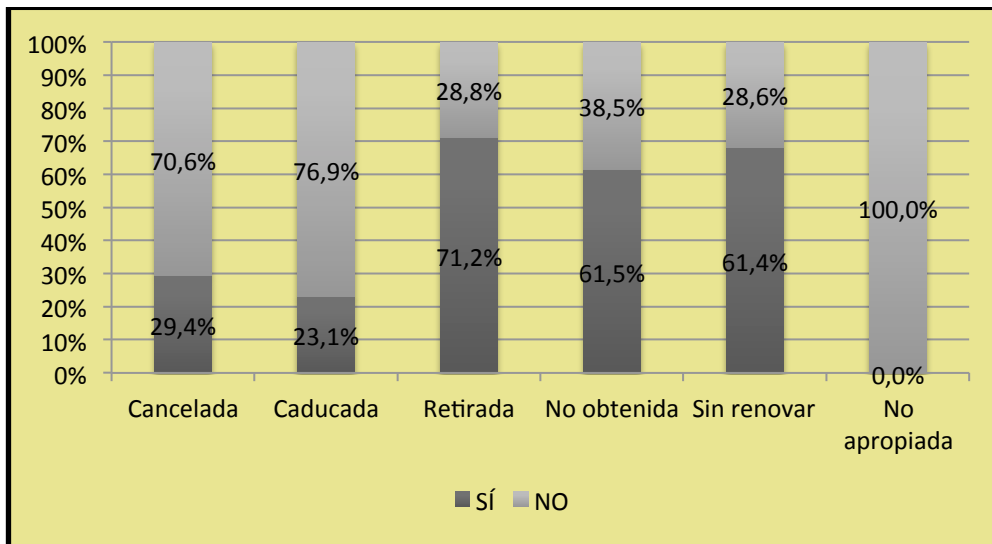
CONDENAS ANTERIORES POR DELITOS DE TRÁFICO							
	Cancelada	Caducada	Retirada	No obtenida	Sin renovar	No apropiada	TOTAL
SÍ	81,7%	60,4%	75,5%	30,8%	76,2%	40%	68,3%
NO	18,3%	39,6%	25%	69,2%	23,8%	60%	31,7%
N	109	91	52	26	21	10	309



**Ilustración 89 - Conductores sin permiso, antecedentes de delitos de tráfico, por tipo (Watson, 2002).**

**Tabla 56. Conductores sin permiso, antecedentes del mismo delito, por tipo (Watson, 2002).**

CONDENAS ANTERIORES POR DELITOS DE CONDUCIR SIN PERMISO							TOTAL
	Cancelada	Caducada	Retirada	No obtenida	Sin renovar	No apropiada	
SÍ	29,4%	23,1%	71,2%	61,5%	61,4%	0%	39,2%
NO	70,6%	76,9%	28,8%	38,5%	28,6%	100%	60,8%
N	109	91	52	26	21	10	309



**Ilustración 90 - Conductores sin permiso, antecedentes del mismo delito, por tipo (Watson, 2002).**

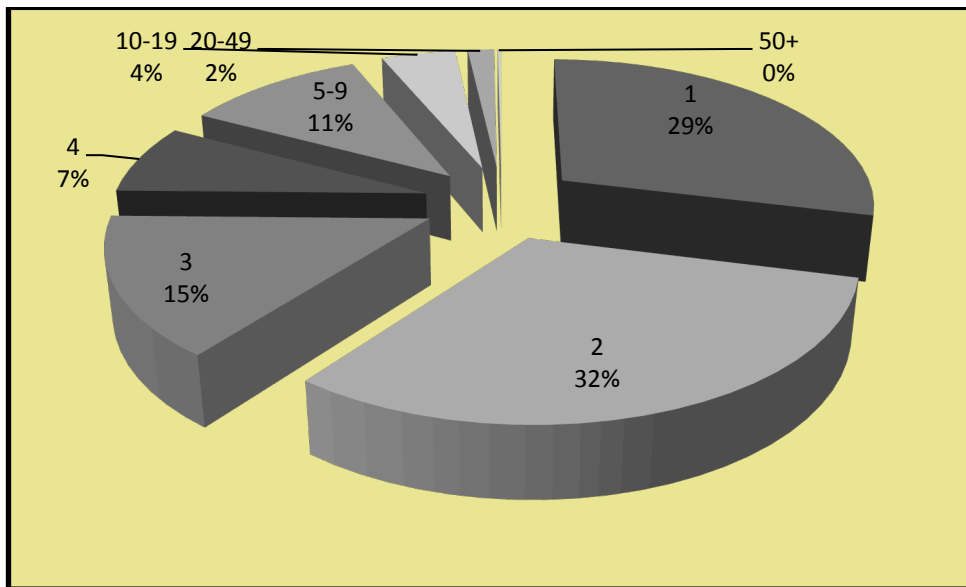
La proporción general de delincuentes sin permiso que presentaban algún antecedente por delitos en general (38,8%), se muestra casi idéntica a la proporción de los que presentaban antecedentes por el mismo delito de conducir sin permiso (39,2%). Por otra parte, la proporción mayor de antecedentes se da entre aquellos a los que se ha retirado el permiso y los que nunca lo han obtenido. Según el autor mencionado, todo ello sugiere la existencia de una fuerte relación en la probabilidad de que haya una interrelación entre delitos “clásicos” y delitos de conducción sin permiso. Y, de hecho, afirma se encontró una asociación significativa entre las dos variables. En definitiva, esos altos niveles de condenas anteriores especialmente en los conductores con la licencia para hacerlo retirada, o que nunca la han obtenido, muchas veces en combinación con una conducta autoinformada de conducción bajo los efectos del alcohol, sugieren para él, que este fenómeno está asociado a un patrón general de asunción de riesgos y no conformidad con las normas por parte de este tipo de delincuentes (Watson, A survey of

unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, p. 4 y 9).

En la investigación de la *Sentencing Advisory Council*, lo que podemos observar es el porcentaje de implicados condenados por delitos de conducir sin permiso en función del número de delitos de tráfico de la misma clase por el que han sido condenados en total hasta ese momento (*Sentencing Advisory Council, Driving while Disqualified or suspended (Discussion paper)*, 2008, pág. 26).

**Tabla 57.**  
**Conductores sin permiso, distribución porcentual por nº de delitos (SAC, 2008)**

Nº delitos	Porcentaje
1	28,9%
2	31,5%
3	14,9%
4	7,5%
5-9	10,9%
10-19	4,5%
20-49	1,6%
50+	0,2%



**Ilustración 91 - Conductores sin permiso, distribución porcentual por n° de delitos (SAC, 2008)**

El mayor porcentaje de participación corresponde a conductores condenados por 2 delitos de conducir sin el permiso que habilita para ello. Pero, lo más destacable es que casi el 40% de ellos han cometido, al menos, 3 delitos de esta misma clase. Y –sobre todo- que sólo un 28,9% son delincuentes ocasionales que han cometido un solo delito. Algo más conservador se muestra un estudio de Ferrante, que encontró que el 44,6% de los conductores cuya licencia se había retirado o cancelado sólo tenían un delito de esta clase, que el 15,6% tenía dos, el 8,1% tenía tres, y que algo más de la cuarta parte (26,2%) acumulaban el 76% de todas las sentencias por este delito en Western Australia (Ferrante, 2003, pág. 44).



#### **4. Antecedentes de investigaciones criminológicas**

El caso de la conducción habiéndose retirado el permiso o licencia parece responder a las características de la correspondiente "advertencia" y posterior respuesta del ámbito jurídico, y –en todo caso- del perfil de los implicados en ella. Además, desde el punto de vista de la relación de estas conductas con la delincuencia general parece presentar peculiaridades interesantes.

Alguna de estas cuestiones puede ya comprobarse fácilmente en los gráficos siguientes, correspondientes a una investigación de Broughton, y que muestran la relación entre el número de delitos "primarios" cometidos entre 1999 y 2003, y el estado de los permisos de conducción en una muestra amplia de hombres y mujeres.

Para los hombres, la relación es clara: tal como aumenta el número de delitos "clásicos" que figuran como antecedentes, así aumenta la proporción de conductores a los que se ha retirado el permiso o no lo han obtenido nunca, y la proporción de los que tienen el permiso en perfectas condiciones baja. Los resultados de la investigación son especialmente expresivos cuando se comparan los correspondientes al número de delitos "clásicos" y los casos detectados de haber conducido habiéndosele retirado previamente el permiso que habilita para ello.

A más de las tres cuartas partes de los conductores que habían cometido al menos 9 delitos "clásicos" se les había retirado el permiso entre 1999 y 2003, mientras que una novena parte no lo había obtenido al final de 2003. Por el contrario, sólo al 1,5 % de los conductores que no

habían cometido delitos “clásicos” le habían retirado el permiso, y el 0,8 % no lo tenían (Broughton, 2006, pág. 9).

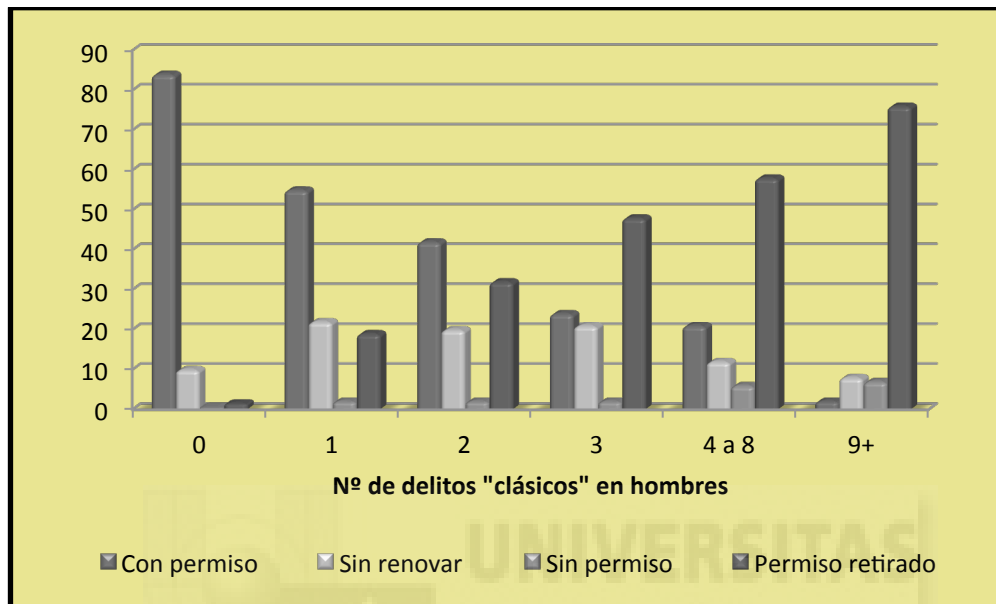
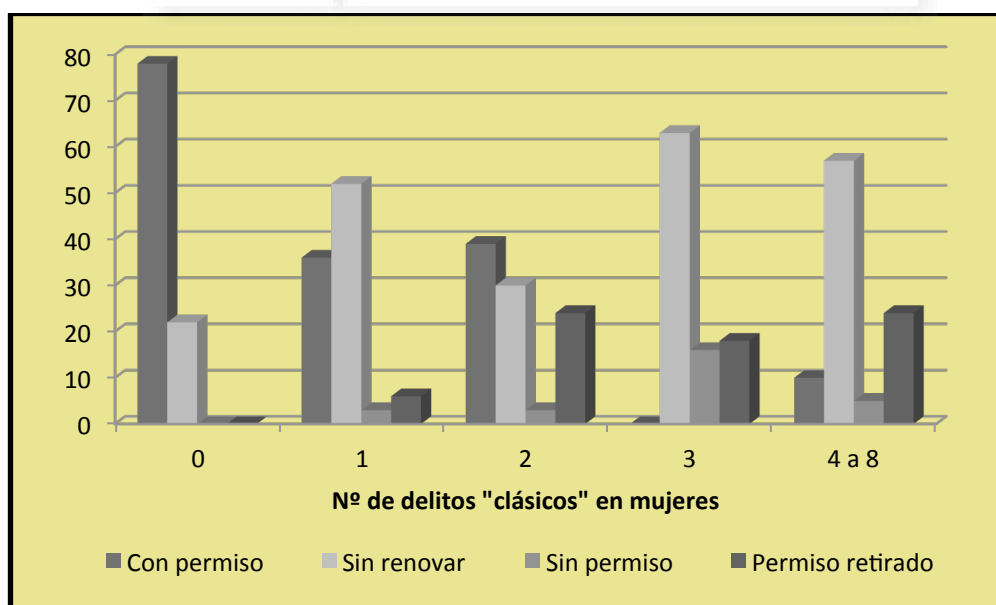


Ilustración 92 - Relación antecedentes y conducción sin permiso (hombres) – (Broughton, 2006).



**Ilustración 93 - Relación antecedentes y conducción sin permiso (mujeres) – (Broughton, 2006).**

La relación es menos clara entre las mujeres, probablemente debido al número mucho menor de ellas que habían cometido un delito "clásico". La existencia del permiso retirado también tiende a aumentar con el número de delitos "clásicos", aunque menos rápidamente que entre los hombres, mientras que la proporción de las que no tienen permiso aumenta de forma similar a la de los hombres.

## **5. Resultados del trabajo de investigación**

### **5.1. Tipología**

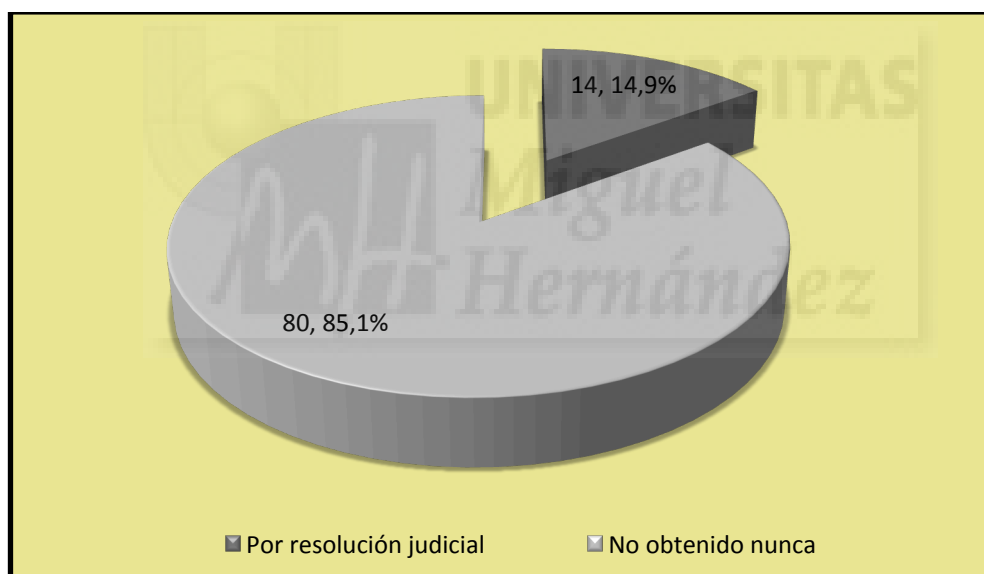
El artículo 384 del Código Penal contempla tres supuestos de tipificación del delito de conducir un vehículo sin el permiso que habilita para ello: el que lo hace habiendo perdido la totalidad de los puntos asignados legalmente, el que lo haga tras haber sido privado cautelar o definitivamente de él por decisión judicial; o el que lo comete por conducir sin haber obtenido nunca el permiso o licencia correspondiente.

Sobre la base de esta triple perspectiva, la muestra estudiada ofrece esta distribución tipológica:

**Tabla 58.**

**Conductores sin permiso, distribución tipológica (Bernabeu, 2013).**

TIPO	Nº
Por resolución judicial	14
No obtenido nunca	80
Por pérdida de puntos	0
TOTAL	94



**Ilustración 94 - Conductores sin permiso, distribución tipológica (Bernabeu, 2013).**

Dos cuestiones saltan a la vista, que entran en parte de las limitaciones que se han indicado en la realización de la investigación: por una parte la no presencia de ningún sujeto en la categoría de "Pérdida de puntos"; y, por otra, la aparente infrarrepresentación de la categoría "Por resolución judicial". En ambos casos, se produce por la misma razón ya

comentada anteriormente, que es la del momento en que se realiza la toma de datos. Añadido a esto, y en los delitos de conducción sin permiso, hace que éstos se vean infrarrepresentados en la muestra. En el primer caso, porque la puesta en marcha de la operatividad del procedimiento informático-administrativo de la detracción de puntos todavía no estaba implementada en el momento de la toma de los datos de la muestra, con el resultado de no figurar todavía ninguno<sup>115</sup>; en el segundo, porque el periodo de nueve meses que abarca la obtención de datos se inicia el mismo día en que entra en vigor, en el Código Penal, el nuevo delito de conducción sin permiso. Lo que tiene como efecto que -al principio- la actividad policial no esté totalmente encaminada -o al menos no tan enfocada como debiera- hacia la persecución del nuevo tipo penal y, como consecuencia, la poca existencia de resoluciones judiciales en el ámbito de estudio de este aspecto concreto.<sup>116</sup>

No obstante, y tal como se ha dicho anteriormente (ver página 47), se consideró que era conveniente no despreciar la posibilidad de análisis que pueden ofrecer esos novedosos datos, ya que la infrarrepresentación puede afectar a la distribución porcentual entre las distintas clases de delito, pero no -por ejemplo- a la intensidad de la posible relación entre la delincuencia del tráfico y la que hemos denominado como delincuencia

---

<sup>115</sup> En el caso del término municipal de Elche, que ha sido el ámbito territorial de la investigación, porque no se había iniciado todavía el procedimiento relativo a la retirada de puntos por denuncias de tráfico tramitadas por la Policía Local.

<sup>116</sup> No sólo por efecto de la propia dinámica policial, sino también por la necesidad de coordinación con el ámbito judicial, la puesta en común de las interpretaciones jurídicas respecto de un nuevo delito (que como se sabe, en este caso, no han estado exentas de complicaciones), la puesta en práctica de la operativa policial, etc.

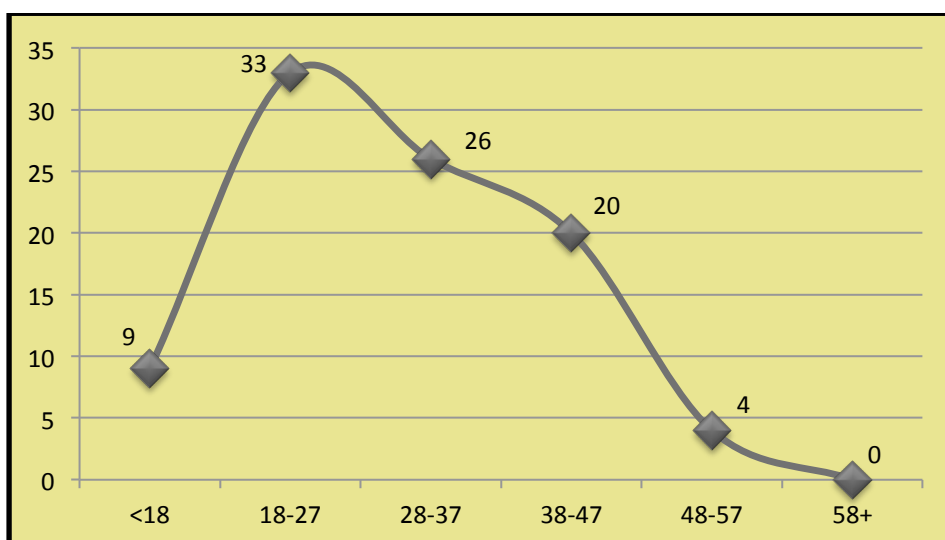
“clásica”, al intento de establecimiento de un perfil de este tipo de delincuentes, o a las consideraciones que no afecten a la comparación entre delitos de alcoholemia y de conducción sin permiso en el ámbito cuantitativo.

## 5.2. Edad y sexo

La distribución por edades de la muestra estudiada es la que se puede ver a continuación:

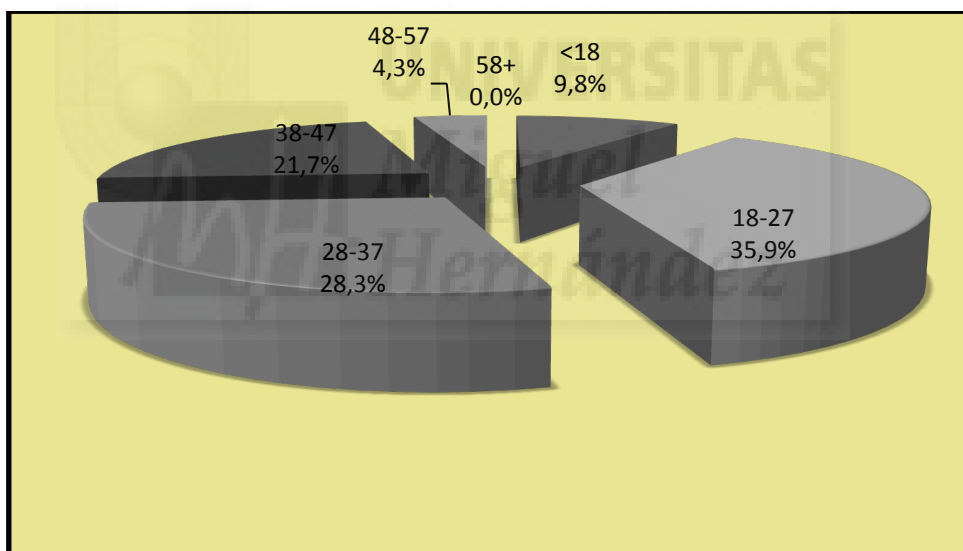
**Tabla 59.**  
**Conductores sin permiso, distribución por edades (Bernabeu, 2013).**

GRUPO EDAD	<18	18-27	28-37	38-47	48-57	58+	TOTAL
	9	33	26	20	4	0	92



**Ilustración 95 - Conductores sin permiso, distribución por edades (Bernabeu, 2013).**

Puede verse que se adapta básicamente al constructo criminológico de la "curva de la edad", ya citado anteriormente para el caso de la delincuencia de tráfico en general y de los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol (ver página 113). En la muestra estudiada, el mayor número de casos se reúne en el grupo de edades entre 18 y 27 años (donde se encuentran el 35,9% de los sujetos), y el porcentaje de participación del conjunto de sujetos con menos de 25 años es de un 37%.<sup>117</sup>



**Ilustración 96 - Conductores sin permiso, distribución por edades (Bernabeu, 2013) - 2.**

<sup>117</sup> En la ilustración y tabla anteriores se ha mantenido el grupo de edades ya utilizado anteriormente para facilitar posteriores comparaciones. En todo caso, el conjunto de sujetos menores de 25 años es de 34 de los 92 componentes de la muestra, lo que supone un 37%.

Algunos autores como Kaiser (1979) o Watson (2002) coinciden en afirmar que el 54% de los conductores sin permiso tienen menos de 25 años. Sin embargo, y tal vez –entre otras cosas- por los motivos que también se han comentado (ver nota al pie 110), otras investigaciones más modernas, como las del Sentencing Advisory Council (2008) cifran ese porcentaje en alrededor de un 40% (ver páginas 282 y siguientes).

Además, y en la misma línea que en el resto de investigaciones, en esta misma se puede observar la importancia en este tipo delictivo de los grupos de edades más jóvenes, cuando procedemos a efectuar una comparativa entre la distribución entre los diferentes grupos de edades por medio de un índice confeccionado a través de la relación entre el número de incluidos en cada grupo y el total de la categoría, tal como muestra la tabla siguiente. En ella puede verse que los índices de participación en los delitos de conducción sin permiso se hallan por encima del resto de los comparados (delitos de alcoholemia y delitos de tráfico en general) en las edades comprendidas hasta los 27 años, mientras que –a partir de esa edad- se encuentran siempre por debajo.

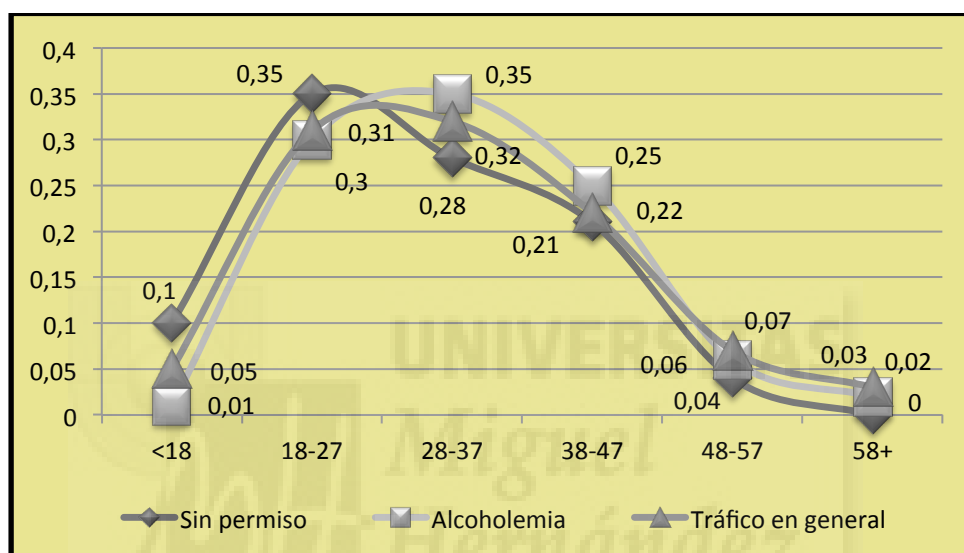
**Tabla 60.**

**Índices de participación en delitos de tráfico, por edades (Bernabeu, 2013)**

EDAD	Sin permiso		Alcoholemia		Tráfico en general	
	Nº	Índice	Nº	Índice	Nº	Índice
<18	9	0,1	3	0,01	19	0,05
18-27	33	0,35	68	0,3	124	0,31



28-37	26	0,28	81	0,35	130	0,32
38-47	20	0,21	57	0,25	88	0,22
48-57	4	0,04	14	0,06	26	0,07
58+	0	0	6	0,02	10	0,03
N	92		229		397	



**Ilustración 97 - Índices de participación en delitos de tráfico, por edades (Bernabeu, 2013)**

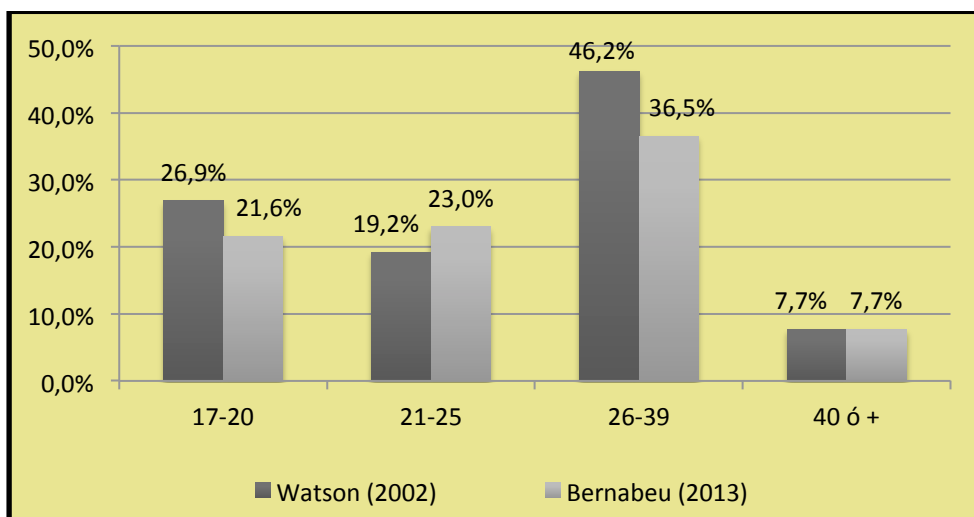
Dado que en la muestra investigada sólo hay sujetos correspondientes a dos categorías de conducción sin permiso (por no disponer de él por tenerlo retirado judicialmente, o por no haberlo obtenido nunca) las posibilidades de comparación con la investigación de Watson se reducen inicialmente a esas dos categorías. Sin embargo, el número de datos en la muestra -referidos a la primera de ellas- se muestra insuficiente para ser representativa, por lo que la posibilidad de

comparación se limita al caso de los delincuentes que han conducido sin permiso por no haberlo obtenido nunca.

**Tabla 61.**  
**Conductores sin permiso, comparativa licencia retirada-no obtenida por investigaciones.**

	Watson (2002)		Bernabeu (2013)	
	Retirada	No obtenida	Retirada	No obtenida
17-20	19,2%	26,9%	0%	21,6%
21-25	42,4%	19,2%	27,3%	23%
26-39	28,8%	46,2%	18,2%	36,5%
40 ó +	9,6%	7,7%	54,5%	18,9%
N	52	26	11	74

El gráfico correspondiente a esa comparación (sólo en lo referido a la conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca) es el que sigue. En él puede observarse que el grupo de mayor representación es –en ambos casos- el que comprende el tramo de edad entre 26 y 39 años, tal como ya se ha comentado respecto de investigaciones anteriores (ver página 282). El grupo de menor incidencia, en ambos casos, es el de 40 ó más años, mientras que los grupos entre 17 y 20, y entre 21 y 25 ofrece pequeñas diferencias entre ambas investigaciones.

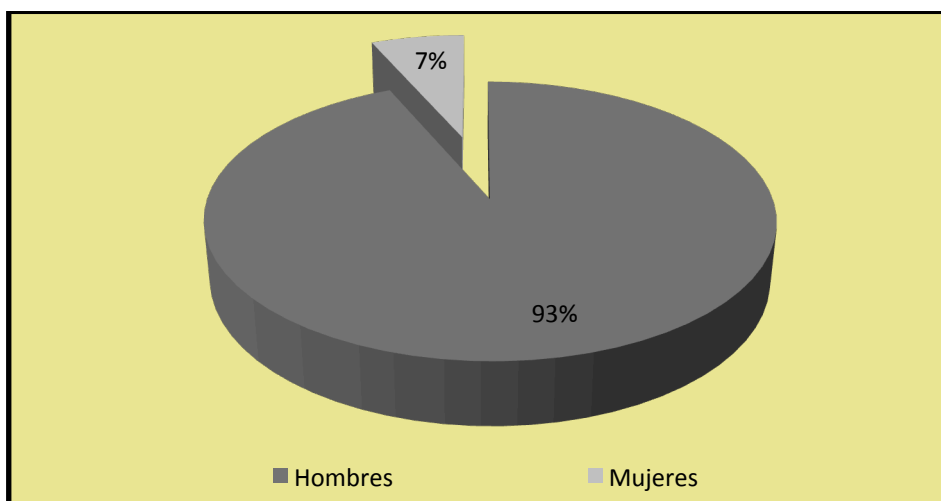


**Ilustración 98 - Conductores sin permiso, comparativa licencia retirada-no obtenida, por investigaciones.**

En cuanto al porcentaje de participación, por sexos, los resultados son los siguientes:

**Tabla 62.**  
**Conducción sin permiso, distribución por sexo (Bernabeu, 2013)**

SEXO	Nº
Hombre	86
Mujer	6
TOTAL	92



**Ilustración 99 - Conducción sin permiso, distribución por sexo (Bernabeu, 2013).**

Al contrario de lo sostenido por algunos autores, el porcentaje de mujeres implicadas en delitos de conducción sin permiso, no es más elevado que en el resto de delitos contra la seguridad vial, sino que se mantiene en una posición intermedia entre la participación de las mismas en la delincuencia de tráfico en general y la delincuencia de conducción bajo los efectos del alcohol, y sensiblemente similar a esta última. La comparativa de la participación porcentual femenina en cada caso es la siguiente:<sup>118</sup>

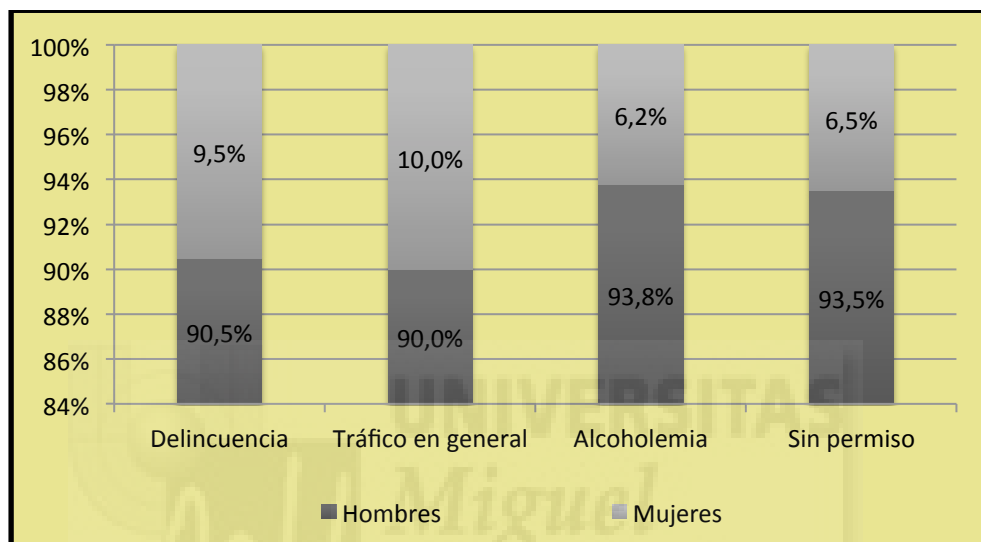
**Tabla 63.**

**Comparativa participación femenina en varios tipos delincuencia (Bernabeu, 2013)**

SEXO	Delincuencia	Tráfico en general	Alcoholemia	Sin permiso
------	--------------	--------------------	-------------	-------------

<sup>118</sup> En el caso de los delitos de tráfico, los porcentajes son los resultantes de los obtenidos en la investigación, mientras que los referidos a la delincuencia son los publicados por el Ministerio del Interior.

	%	N°	%	N°	%	N°	%
Hombre	90,5%	358	90%	212	93,8%	86	93,5%
Mujer	9,5%	39	10%	14	6,2%	6	6,5%
TOTAL		397		226		92	



**Ilustración 100 - Comparativa participación femenina en varios tipos delincuencia (Bernabeu, 2013)**

Debido al escaso número de mujeres presentes en el caso de los delitos por conducción sin permiso, no es posible establecer un perfil de las mismas. En todo caso, puede decirse que -en todos los casos- la conducta se produjo por haber conducido sin haber obtenido nunca la habilitación correspondiente, la mitad eran procedentes del extranjero (una de Argentina, y dos de Inglaterra), sólo una tenía antecedentes por delitos "clásicos", en cuatro de los casos se detectó el delito por la implicación en un accidente (en dos de ellos con alcoholemia), y sólo una

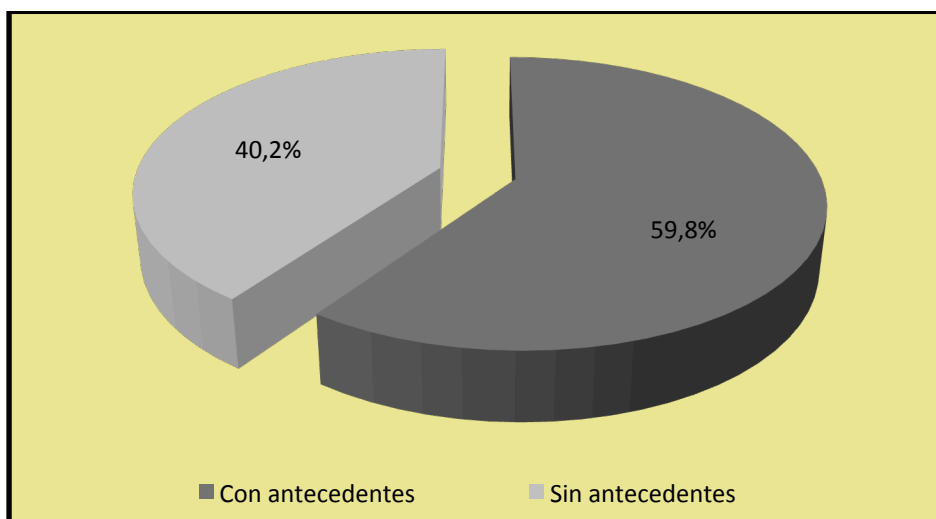
(que no era extranjera) alegó que no conocía que conducir sin permiso era un delito.

### 5.3. Antecedentes policiales

La distribución por la existencia, o no, de antecedentes policiales por delitos “clásicos” de los sujetos que habían cometido un delito de conducción sin permiso en la muestra estudiada es la que sigue:

**Tabla 64.**  
**Conductores sin permiso, antecedentes policiales (Bernabeu, 2013)**

ANTECEDENTES POLICIALES		
	Nº	%
SÍ	55	59,8%
NO	37	40,2%
N	92	



**Ilustración 101 - Conductores sin permiso, antecedentes policiales (Bernabeu, 2013).**

El resultado se muestra consistente con la gran parte de autores que destacan que el porcentaje de conductores sin permiso que tienen antecedentes policiales por otro tipo de delitos es importante, e incluso mayor que en otros tipos de delitos contra la seguridad vial. Ya destacaba este aspecto Kaiser en 1966 cuando situaba a este tipo de delincuentes de tráfico en lo más alto de su clasificación referida al número de ellos que presentaban antecedentes penales (ver Ilustración 23 - Porcentaje antecedentes penales en delincuentes de tráfico, según Kaiser.), especialmente respecto de quienes conducen después de haberseles retirado la habilitación para ello.

Otros autores han abundado posteriormente en esta misma afirmación, no sólo en lo que se refiere a la existencia de delitos anteriores por el mismo delito de conducir sin permiso como (Wilson, Ward, & Bakker, 1999), sino también en relación con los que hemos venido denominando como delitos "clásicos" (Roberts & Haselwood- Póstick,

2003), o incluso hay quien lo hace en las dos opciones (Sentencing Advisory Council, Driving while Disqualified (Info Paper), 2007).

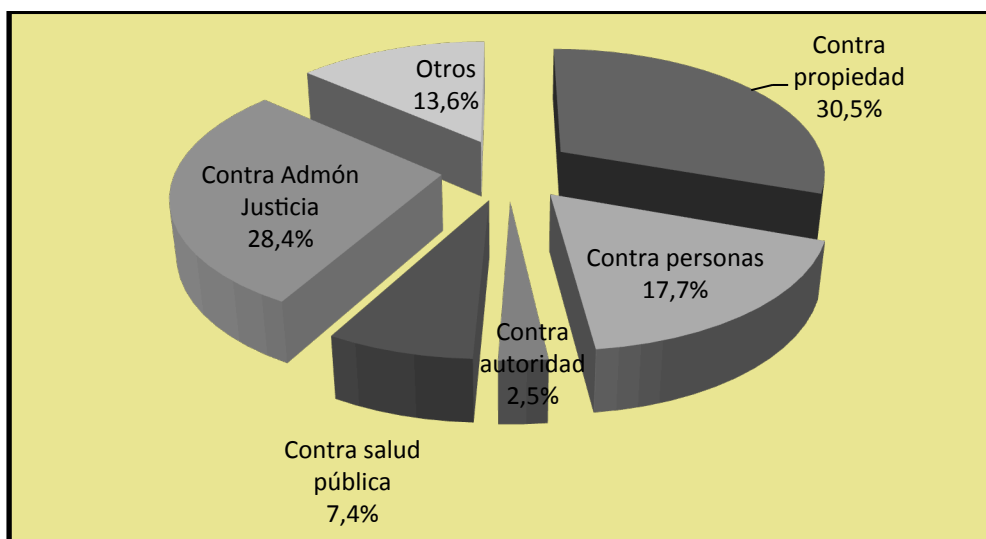
La clase de antecedentes policiales, y su importancia porcentual, puede verse en el gráfico siguiente:

**Tabla 65.**  
**Delincuentes sin permiso, distribución antecedentes (Bernabeu, 2013).**

	Delincuentes	Delitos	Coficiente
Contra propiedad	27	74	2,74
Contra personas	18	43	2,39
Contra autoridad	5	6	1,2
Contra salud pública	10	18	1,8
Contra Administración Justicia	29	69	2,38
Otros	19	33	1,74
	108 <sup>119</sup>	243	2,25

<sup>119</sup> Al igual que ya se aclaró en los delitos de alcoholemia, el número de delincuentes de este apartado no concuerda con el número absoluto de los que tienen antecedentes policiales porque algunos los tienen por varias clases de delitos. No obstante, el cuadro se ha confeccionado así para poder obtener la distribución por clase de delitos "clásicos" y los correspondientes coeficientes.





**Ilustración 102 – Delitos sin permiso, distribución antecedentes policiales (Bernabeu, 2013)**

El mayor porcentaje lo presentan los antecedentes de delitos contra la propiedad con un 30,5%. Antecedentes que –al mismo tiempo– también detentan el índice mayor. Es decir, el mayor número de delitos por delinciente. Aparte de esto, hay dos cuestiones características que merecen destacarse. La primera, que el mayor número de delincuentes corresponde a los delitos contra la Administración de Justicia,<sup>120</sup> categoría que tiene también un índice delitos-delinciente de los más elevados y muy cercano a los dos primeros. Lo cual no deja de entrar en la lógica, al corroborarse que se trata de un tipo de sujetos que parecen caracterizarse por una forma de vida en la que se mantienen al margen del cumplimiento de las normas, tanto judiciales como administrativas.

---

<sup>120</sup> Hay que recordar que se han incluido en esa categoría el intento de ponerse fuera del alcance de la Autoridad Judicial, o ir directamente contra sus disposiciones (normalmente a través de un quebrantamiento de condena).

Se une a ello –y con una diferencia ostensible con lo que sucedía en el caso de los delincuentes por alcoholemia- la muy escasa presencia de antecedentes policiales por delitos contra los agentes de la autoridad, y con el índice más bajo de todos los resultantes.

De todas las formas de conducción sin permiso que contempla Watson en sus investigaciones (por ejemplo, (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, p. 4), las dos que –con diferencia- presentan un mayor porcentaje de antecedentes por delitos “clásicos” son los de conducir una vez retirada la habilitación por resolución judicial, y hacerlo sin haberla obtenido nunca. En ambos casos, el porcentaje de quienes tiene antecedentes se eleva a un 65,4%. En la misma línea, de otras investigaciones, como la de Ferrante, que cifra el porcentaje de quienes tienen antecedentes en un 68,8%<sup>121</sup> (Ferrante, 2003, p. 45).

El porcentaje obtenido en esta investigación se muestra cercano al de las otras, con un 59,8%. Comparando los resultados con los de Watson, y diferenciándolos por las dos categorías mencionadas, los resultados son los que se especifican a continuación:

**Tabla 66.**

**Conductores sin permiso, comparativa antecedentes Watson-Bernabeu**

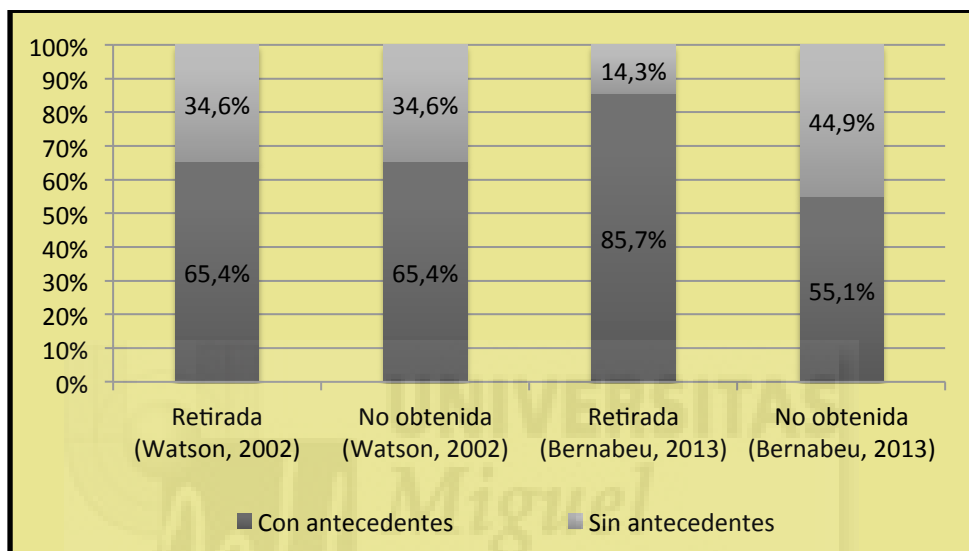
---

ANTECEDENTES	WATSON (2002)	BERNABEU (2013)
--------------	---------------	-----------------

---

<sup>121</sup> En este caso, el porcentaje se refiere al caso de la conducción habiendo sido retirado el permiso.

CRIMINALES	Watson, 2002		Bernabeu, 2013	
	Retirada	No obtenida	Retirada	No obtenida
SÍ	65,4%	65,4%	85,7%	55,1%
NO	34,6%	34,6%	14,3%	44,9%
N	52	26	14	78



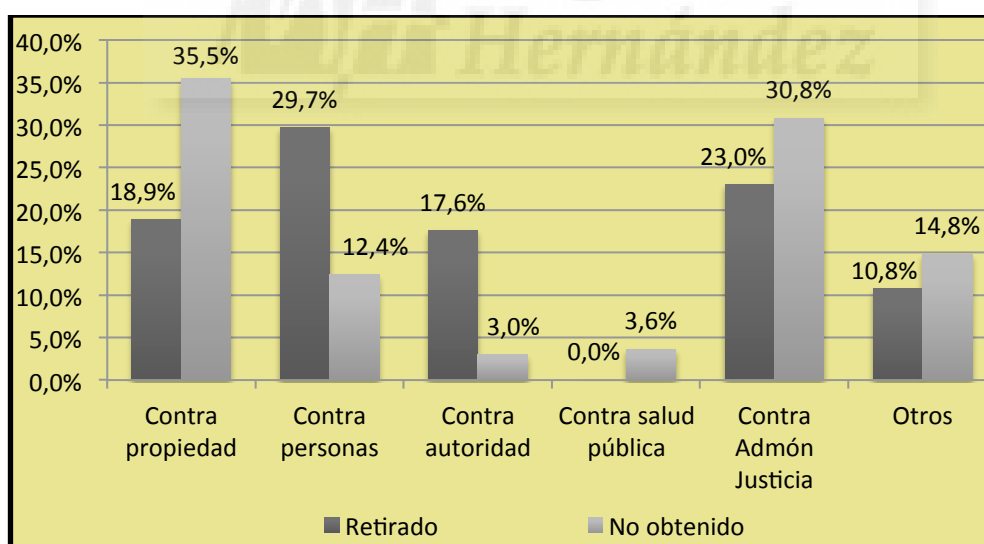
**Ilustración 103 - Conductores sin permiso, comparativa antecedentes Watson-Bernabeu**

Aunque el escaso número de casos de conducción sin permiso por haber sido retirado por la autoridad judicial, no permite extraer conclusiones generales, sí parece que se advierte la tendencia a que el caso más criminológicamente relevante –desde el punto de vista de la relación con la existencia de su relación con antecedentes policiales- es precisamente éste. Por eso, es interesante la comparativa entre los perfiles criminológicos basados en la distribución de los grupos de antecedentes policiales en cada caso.

**Tabla 67.**

**Delitos sin permiso, distribución antecedentes por tipo (Bernabeu, 2013).**

	Permiso Retirado	Permiso No obtenido	Total
Contra propiedad	14	60	74
Contra personas	22	21	43
Contra autoridad	0	6	6
Contra salud pública	13	5	18
Contra Administración Justicia	17	52	72
Otros	8	25	32
	74	169	245



**Ilustración 104 – Delitos sin permiso, distribución antecedentes policiales (Bernabeu, 2013)**

En el gráfico anterior puede observarse que los diferentes perfiles varían en función del motivo por el cual los conductores sin permiso no disponen de él. En el caso de quienes han conducido sin permiso, por tenerlo retirado por la autoridad judicial, la clase de antecedente de mayor presencia porcentual es el relacionado con delitos contra las personas, con un porcentaje de un 29,7%. En el caso de los que han sido detenidos por haberlo hecho sin haber obtenido nunca la habilitación, la clase de antecedentes que se muestran en mayor medida son los delitos contra la propiedad (35,5%). Lo que indica que, muy probablemente, debe existir una mayor agresividad en los primeros.<sup>122</sup>

En ambos casos, la segunda clase de antecedentes policiales -en importancia porcentual- son los delitos cometidos contra la Administración de Justicia (23% y 30,8%, respectivamente), lo que parece corroborar la importancia de un modo de vida de mantenerse al margen del cumplimiento de las normas establecidas.

Otro interesante aspecto de comparación entre los dos perfiles es el de mayor o menor versatilidad, indicada por la cantidad de antecedentes policiales por delitos de distinta clase que pueden observarse en cada una de las categorías comparadas. Para ello, se han

---

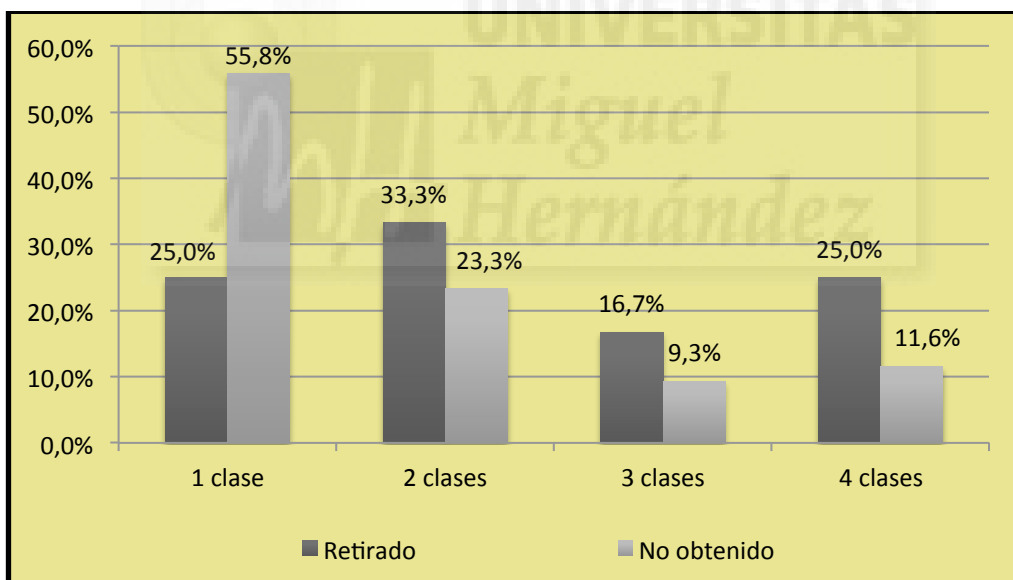
<sup>122</sup> Y, en mayor medida, si -tal como se ha hecho antes- se consideran como parte del mismo porcentaje indicador de los delitos de agresividad también los delitos contra los agentes de la autoridad, con lo que el porcentaje de los antecedentes que tienen esa connotación de agresividad, en los que han conducido con el permiso retirado, ascendería hasta un 47,3%. Mientras que haciendo lo mismo en el caso de los conductores que nunca han obtenido el permiso sólo se alcanzaría un 15,4%.

computado cuántas clases distintas de delitos figuran en los antecedentes policiales de cada sujeto, en cada una de esas categorías:<sup>123</sup>

**Tabla 68.**

**Conductores sin permiso, versatilidad delictiva por tipos (Bernabeu, 2013).**

DELINCUENTES	N° DE CLASES DISTINTAS DE DELITOS "CLÁSICOS"				
	1 clase	2 clases	3 clases	4 clases	TOTAL
Retirado	3	4	2	3	12
No obtenido	24	10	4	5	43



**Ilustración 105 - Conductores sin permiso, versatilidad delictiva por tipos (Bernabeu, 2013).**

<sup>123</sup> Ha de tenerse en cuenta que, en ese número de clases de antecedentes, no están incluidos los delitos de tráfico, por lo que cada sujeto tiene –además– una clase más de delitos cometidos de clases distintas.

Como ya se ha indicado anteriormente, la evidencia criminológica apoya la tesis de la versatilidad de comportamientos delictivos de los delincuentes, al cometer éstos una diversidad de delitos distintos, sin mostrar especiales inclinaciones excluyentes. Y, según los resultados, los delincuentes por conducir sin permiso—de las dos categorías que aparecen en la muestra- que aparecen como más versátiles, en su actividad delictiva añadida a la de los delitos contra la seguridad vial, son los que han conducido con el permiso retirado.

Tal como puede verse, el porcentaje de los conductores que han conducido sin haber obtenido el permiso y tienen una sola clase de antecedentes policiales por delitos “clásicos” es de casi un 56%. Mientras que en el caso de los que lo han hecho con el permiso retirado, se alcanza un 50% de esos antecedentes con los que tienen antecedentes por 2 ó 3 clases distintas. Con los que tienen más de 2 clases de antecedentes de delitos “clásicos” (además de los de tráfico) se alcanza un 75%. Lo que viene a ratificar que este último tipo está más relacionado con la conducta delictiva común.

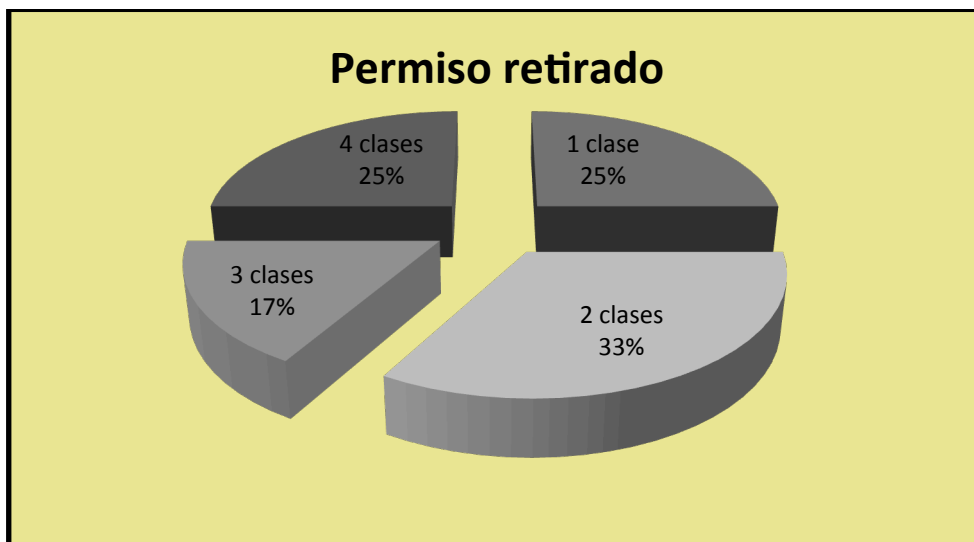


Ilustración 106 - Conductores sin permiso, versatilidad delictiva por tipos (Bernabeu, 2013) - 2

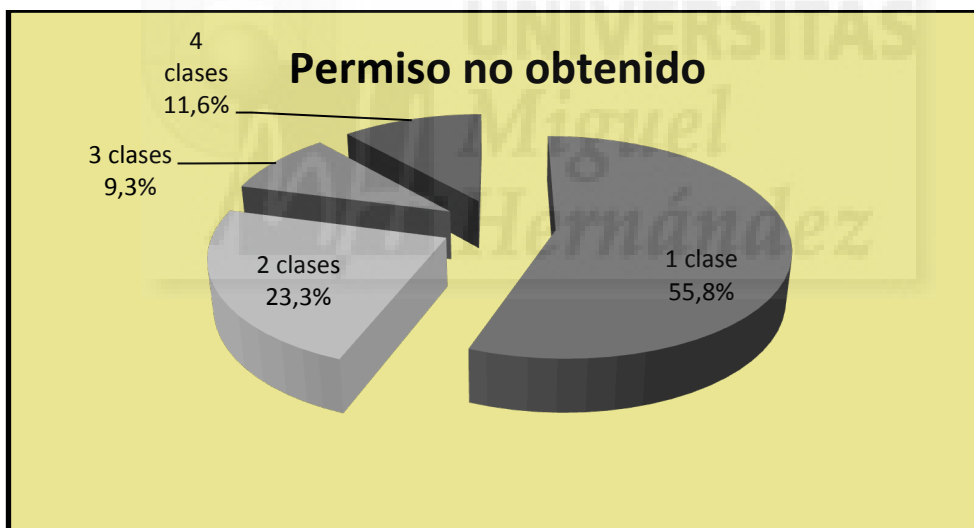


Ilustración 107 - Conductores sin permiso, versatilidad delictiva por tipos (Bernabeu, 2013) - 3



## **6. Teoría criminológica aplicada**

### **6.1. Aplicación de las teorías de la oportunidad.**

Como ya se ha visto, la estructura básica del enfoque de las teorías de la oportunidad, y de la teoría de las actividades cotidianas es la existencia de los tres elementos que han de coincidir para la aparición del delito: un delincuente potencial, la existencia/presencia de un objetivo o víctima dispuesto y/o apropiado, y la ausencia de guardianes capaces. A ello se une el elemento oportunidad,<sup>124</sup> que puede considerarse como una condición necesaria (aunque no suficiente), o incluso como una variable causal para el delito.

En esencia, uno de los sustratos básicos de este enfoque es que los cambios en las actividades cotidianas mediatizan la aparición de las formas del delito, e incluso sus niveles. Y, básicamente, se han traducido en que haya menos guardianes capaces y más objetivos apropiados. Y, como una de las actividades más cotidianas, el tráfico de vehículos, y la actividad de la conducción, no pueden ser ajenos a ello.

Serrano Maíllo recuerda, sobre esta cuestión, que en sus actividades de todos los días, las personas se ven obligadas a desplazarse en coche o transporte público lejos de sus viviendas y propiedades para asistir a sus trabajos, llevar y traer a los niños al colegio o ir a comprar (Serrano Maíllo, Oportunidad y delito, 2009, pág. 79). En el mismo

---

<sup>124</sup> Operativizado, en muchos casos, a través de los denominados elementos situacionales del delito. Y, en los cuales, nos detendremos también respecto de los datos que se pueden obtener a través de la muestra estudiada.

sentido, Garrido, Redondo y Stangeland, indican que en la sociedad moderna, se producen importantes cambios en la actividades cotidianas, entre otras cosas por los permanentes desplazamientos de un lugar a otro, y el continuo movimiento de vehículos (Garrido Genovés, Redondo Illescas, & Stangeland, Principios de Criminología (3ª edición), 2006, pág. 427).

### **6.1.1. El delincuente potencial**

El delincuente posible puede ser cualquiera con una razón para cometer un delito y con las habilidades apropiadas para hacerlo, y en el que lo verdaderamente relevante no es sólo la disposición o motivación para cometer el delito, sino también los factores físicos que posibilitan que una persona se vea involucrada en él (Miró Llinares, Routine activities theory. The Encyclopedia of Theoretical Criminology., En prensa). El delincuente es, entonces, un ser racional, que decide racionalmente si y cómo cometer un delito, con una decisión concreta que depende de "escenarios, delitos e, incluso, tipo de delincuente específico", así que esos delincuentes son tentados y controlados por factores tangibles en marcos inmediatos (Serrano Maíllo, Introducción a la Criminología, 2006).

Para iniciar un recorrido por los condicionantes que rodean -desde el punto de vista de su participación como primer elemento integrante del delito de conducción sin permiso, y desde la óptica de la teoría criminológica de las actividades cotidianas- nos detendremos primero en

los motivos alegados por los sujetos de la muestra para estar conduciendo sin permiso:<sup>125</sup>

**Tabla 69.**  
**Conductores sin permiso, motivos para la conducta (Bernabeu, 2013).**

MOTIVO	N°
Le han dejado el vehículo	39
Lo estaba utilizando sin consentimiento del titular	1
Lo tenía que utilizar para gestiones o trabajo	12
Había robado el vehículo y no tiene carné	2
Simplymente, no tiene carné, pero conduce	2
Tiene vehículo propio y lo utiliza sin licencia	21
Urgencia médica o familiar	3
Permiso inapropiado	1
No sabe – No contesta	16

Como no puede ser de otra manera, y al tratarse de preguntas abiertas que el sujeto –en cada caso- responde subjetivamente, y siempre según su conveniencia, la relación anterior de motivos es puramente descriptiva. En todo caso, no parece coincidir, ni siquiera básicamente, con las motivaciones expresadas en otras investigaciones. Por ejemplo,

---

<sup>125</sup> El número total no coincide porque, en algunos casos, las motivaciones están superpuestas. Por ejemplo, tiene vehículo propio y tenía que hacer gestiones.

independientemente de las diferencias transculturales, no es muy creíble que ningún sujeto de la muestra investigada haya dicho que llevara el vehículo –aún sin disponer del permiso correspondiente para hacerlo- por razones puramente lúdicas o de traslado a zonas de ocio nocturno, por ejemplo.

En este aspecto, lo más probable es que algunas de esas situaciones se hallen detrás de algunas de las ya expresadas, como las de que “se lo han dejado”, o “tiene vehículo propio y lo utiliza sin licencia”. Es sintomático de ello que, en 17 ocasiones, en las que se ha detectado la conducción sin permiso en viernes, sábado o domingo, y entre las 21 y las 7 horas de cada día, las motivaciones alegadas en cada caso fueron: que se lo habían dejado (6), que –simplemente- tenían vehículo propio y lo utilizaban sin licencia (7), o han dicho que no saben o no han contestado (4).

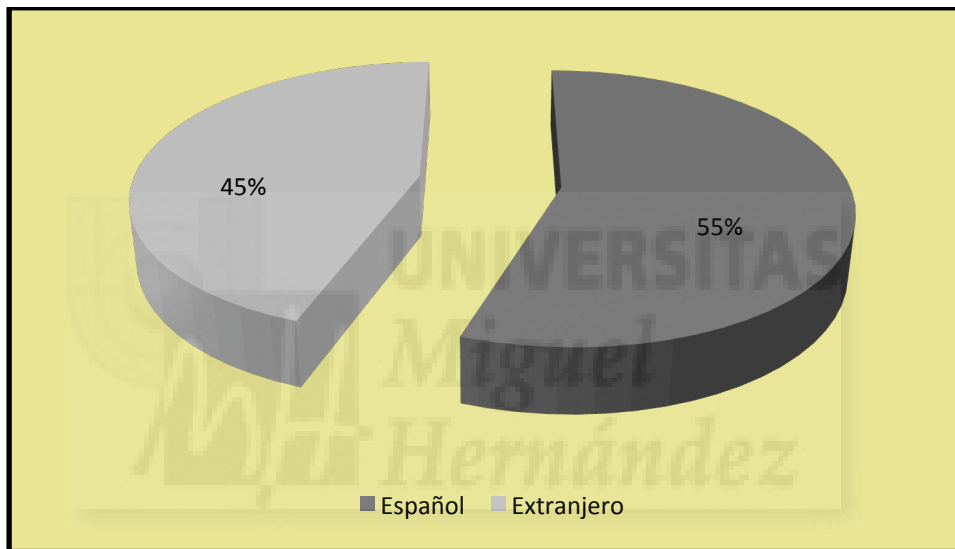
Otro elemento que –a priori- podría tener incidencia en la motivación de algunos conductores, es el de su origen, porque éste podría suponer una dificultad añadida en conseguir la habilitación correspondiente. Previsiblemente, una tasa de inmigrantes elevada, como hemos visto que es el caso del entorno geográfico de Elche, puede originar una sobreelevación de los casos de conducir sin haber obtenido nunca el permiso para ello, o que –habiéndolo obtenido en su país de origen- no sea válido en el nuestro.

Desde esta perspectiva, los porcentajes de delitos de conducir sin permiso, al tener en cuenta si han sido cometidos por sujetos de origen español o extranjero, quedaría de la manera siguiente:

**Tabla 70.**

**Conductores sin permiso, distribución español-extranjero (Bernabeu, 2013).**

ORIGEN	Nº
Español	51
Extranjero	41
TOTAL	92



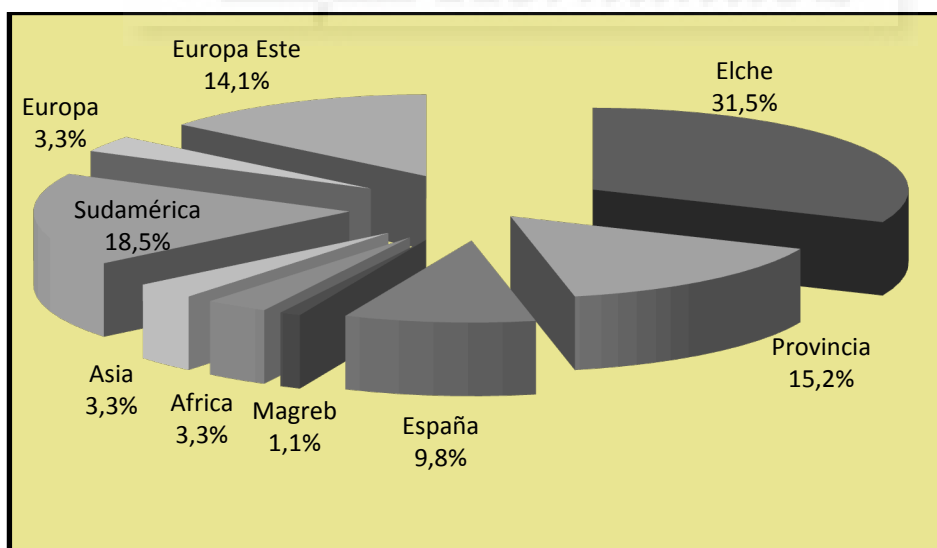
**Ilustración 108 - Conductores sin permiso, distribución español-extranjero (Bernabeu, 2013).**

Y la distribución pormenorizada por origen la que puede verse a continuación:

**Tabla 71.**

**Distribución delincuentes sin permiso, por procedencia (Bernabeu, 2013).**

PROCEDENCIA	Nº
Elche	29
Resto provincia	14
Resto de España	9
Magreb	1
Resto de África	3
Asia	3
Sudamérica	17
Europa del Este	13
Resto de Europa	3
TOTAL	92



**Ilustración 109 - Delincuentes sin permiso, distribución por origen (Bernabeu, 2013).**

El porcentaje de participación de los extranjeros en este tipo de delito –y visto desde esta perspectiva inicial- se muestra sensiblemente superior a su participación en los delitos de alcoholemia que antes se ha visto (29,9%), al de los delitos de tráfico en general (26,4%), e incluso al de la participación de ellos en la delincuencia en general (33,7%).

Con estos datos iniciales, en principio podría pensarse que este elemento del diferente origen de los sujetos puede ser muy influyente en la aparición de mayores tasas de conducción sin permiso. Pero, en realidad, para evaluar la posible incidencia de que las dificultades de poder obtener la habilitación administrativa para conducir tengan que ver con el origen del sujeto, no debe tomarse como referencia simplemente el país de origen, ya que la licencia de determinados países extranjeros es automáticamente canjeable para conducir en España. Por lo que lo que realmente ha de compararse es la facilidad de los sujetos para disponer, o no, de una licencia para conducir en España.

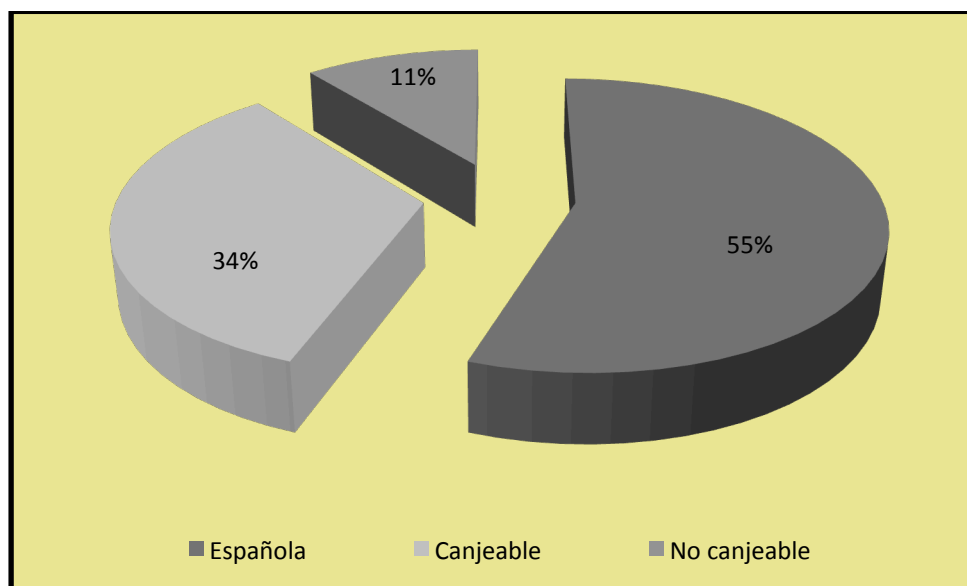
De los diferentes países que aparecen en la muestra, los que expiden licencias que se pueden canjear mediante un trámite administrativo (que no implica pruebas prácticas ni escritas) para conducir también en España son: Reino Unido, Turquía, Rumania, Ucrania, Argelia, Bolivia, Argentina, Paraguay, Ecuador, Colombia, Venezuela y Perú. Y los países cuyas licencias de origen no permiten esa posibilidad son: Liberia, Gambia, Mali, China, Georgia y Lituania. En función de estos datos, la distribución entre los que –inicialmente- podrían tener dificultad, o no, por proceder de un país cuya licencia es válida en España, y quienes proceden de países que no tienen esa homologación quedaría de la forma siguiente. El porcentaje de los que realmente tendrían más problema para acceder a

un permiso para conducir en España sería de un 11% y, el resto podrían hacerlo simplemente realizando una gestión administrativa. Y, lo primeros, no es que tuvieran imposibilidad de hacerlo, sino que podrían haberlo hecho a través de una prueba no excesivamente compleja, y además la práctica totalidad tiene su residencia en el término municipal de Elche. Sin embargo, la participación de los sujetos de origen extranjero asciende hasta el 45% mencionado. Lo que puede indicar que el problema no es tanto esa dificultad de acceder, sino –más bien- que su forma de vida les mantiene al margen de las normas, incluidas las administrativas. Perfil, en este aspecto concreto, que no parece muy diferente de los sujetos de origen español que han cometido el mismo delito. Aunque, tal vez, pueda ser por motivos diferentes. Como, por ejemplo, una menor posibilidad para el acceso a la utilización de vehículos para conducir habitualmente.

**Tabla 72.**  
**Conductores sin permiso, distribución por posibilidades teóricas acceso a licencia**  
**(Bernabeu, 2013).**

TIPO LICENCIA	Nº
Española	51
Canjeable	31
No canjeable	10
TOTAL	92





**Ilustración 110 - Conductores sin permiso, distribución por posibilidades carné (Bernabeu, 2013).**

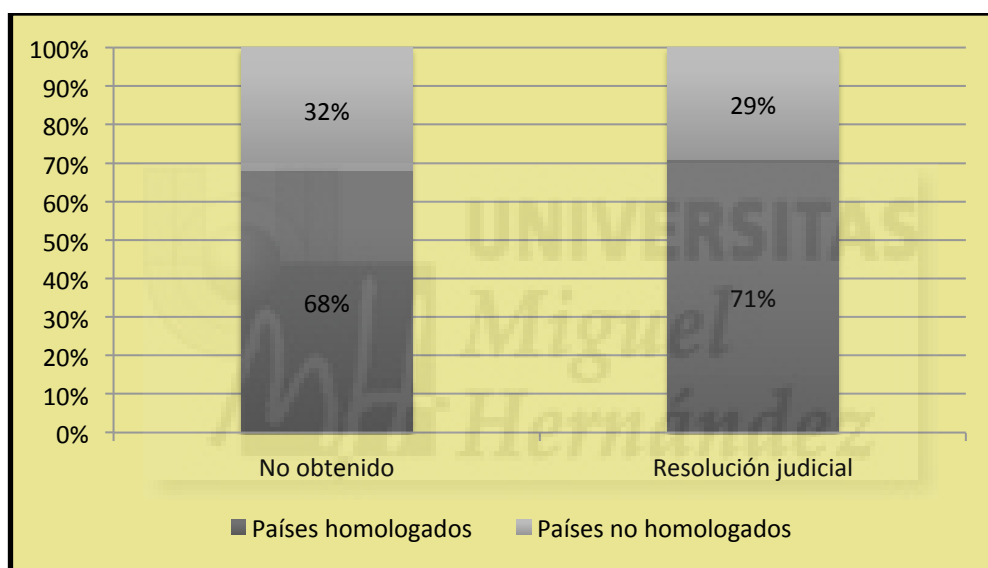
También puede tener una cierta influencia el motivo por el cual no tenía el permiso. No es lo mismo, a los efectos que se están comentando, que la conducción sin permiso de un extranjero se haya originado por no haber obtenido nunca el mismo, que porque se le haya retirado por resolución judicial.

Por ello, también puede aportar información realizar una comparación por el origen, en función de los dos tipos de motivos que aparecen en la muestra estudiada:

**Tabla 73.**

**Conductores sin permiso, tipo no licencia, por origen (Bernabeu, 2013)**

	Nacional	Extranjero
No obtenido	53	25
Resolución judicial	10	4
TOTAL	63	29



**Ilustración 111 - Conductores sin permiso, tipo no licencia por origen (Bernabeu, 2013)**

En función de los resultados, no parece que ello tenga una especial influencia en el porcentaje de aparición, o no, de la comisión de este tipo de delitos contra la seguridad vial. Lo que nos inclina a pensar que no es la dificultad material de acceder a los permisos de conducir lo que origina el no poder disponer de ellos.

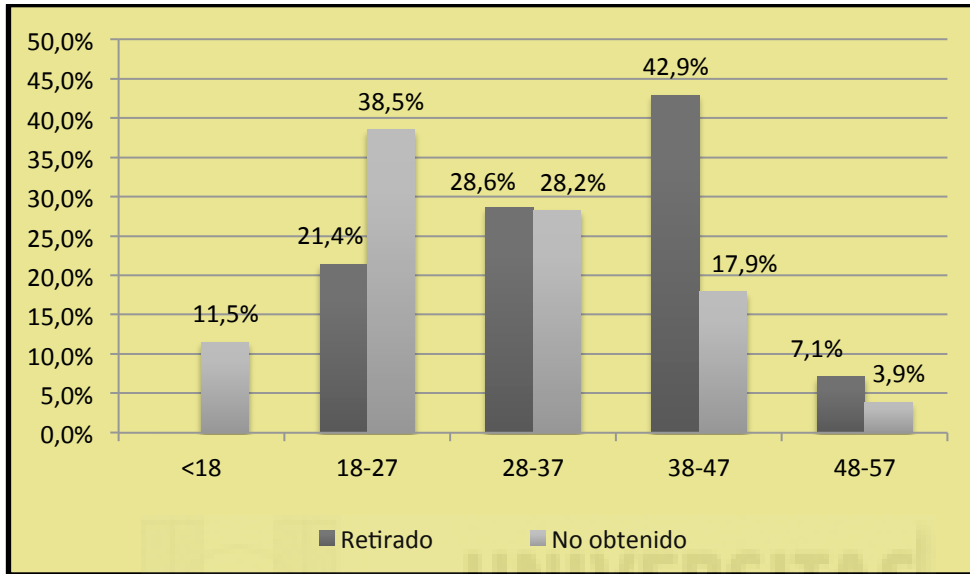
En todo caso, la dificultad para disponer del permiso –tanto por razones culturales, como sociales o económicas- podría ser un factor a tener en cuenta en el caso de conductores sin permiso que han cometido el delito (incluso de forma continuada) por no haber obtenido nunca el carné. Pero las explicaciones para quienes los cometen por habérseles retirado por la autoridad judicial, deben buscarse en otro ámbito. Por ejemplo, a través de la comparación entre los diferentes perfiles de las dos casuísticas:<sup>126</sup>

**Tabla 74.**  
**Conductores sin permiso, edades por tipo no licencia (Bernabeu, 2013)**

Edad	Permiso retirado		Permiso no obtenido	
	N	%	N	%
<18	0	0	9	11,5
18-27	3	21,4	30	38,5
28-37	4	28,6	22	28,2
38-47	6	42,9	14	17,9
48-57	1	7,1	3	3,9
58+	0	0	0	0

<sup>126</sup> En el caso de los que han conducido sin haber obtenido el permiso hay un mayor porcentaje de extranjeros (46,1%), que en el de los que lo han hecho con él retirado (28,6%). Lo cual es lógico, porque –aunque la dificultad para obtenerlo no sea tanta como para ser un factor decisivo, tal como se ha comentado- siempre debe influir algo.

TOTAL 14 100 78 100



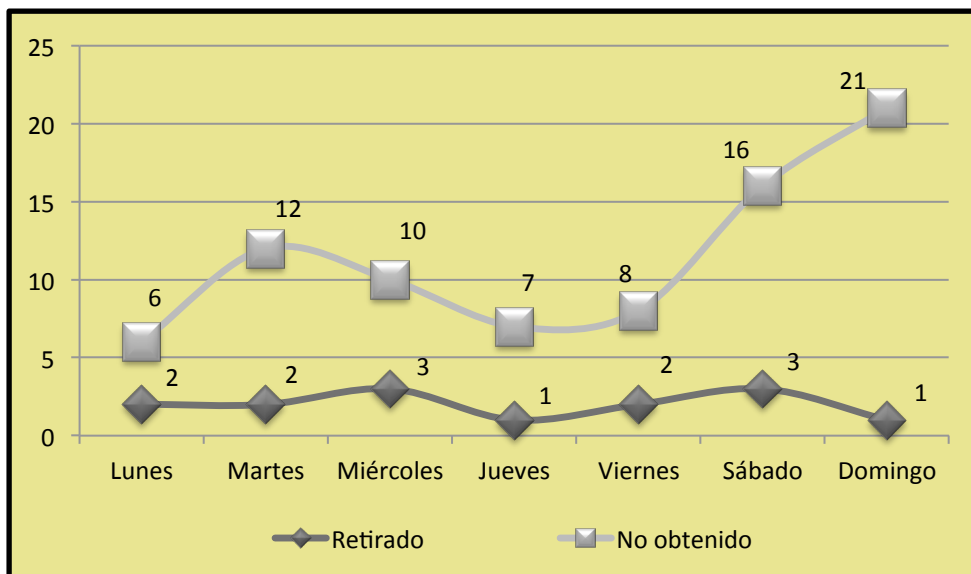
**Ilustración 112 - Conductores sin permiso, edades por tipo no permiso (Bernabeu, 2013)**

**Tabla 75.**

**Delitos conducción sin permiso, evolución semanal, por clase no permiso (Bernabeu, 2013)**

DÍA SEMANA	Retirado	No obtenido
Lunes	2	6
Martes	2	12
Miércoles	3	10
Jueves	1	7
Viernes	2	8
Sábado	3	16
Domingo	1	21

TOTAL 14 80

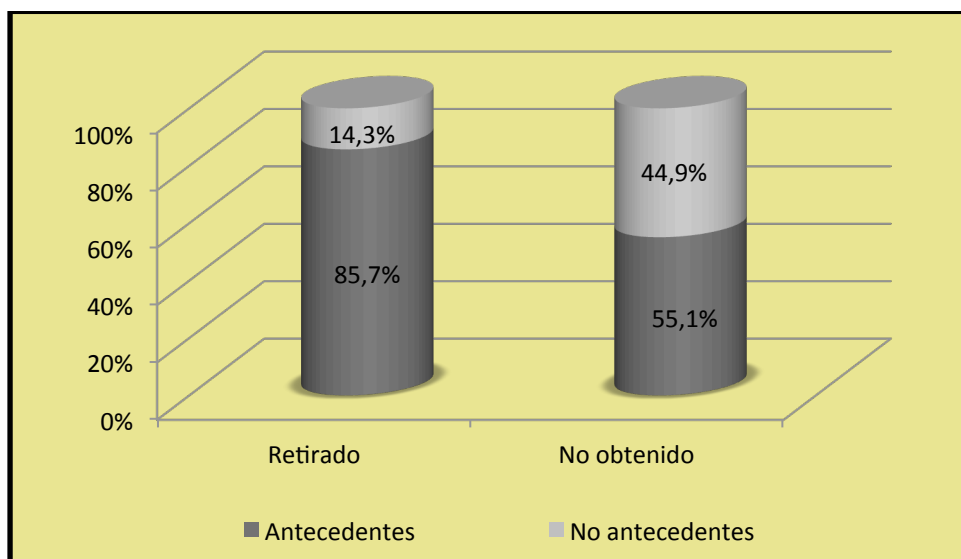


**Ilustración 113- Delitos conducción sin permiso, evolución semanal por clase no permiso (Bernabeu, 2013)**

**Tabla 76.**

**Conductores sin permiso, antecedentes en función clase no permiso (Bernabeu, 2013)**

PERMISO	Retirado		No obtenido	
	N	%	N	%
Antecedentes	12	85,7	43	55,1
No antecedentes	2	14,3	35	44,9
TOTAL	14	100	78	100



**Ilustración 114 - Conductores sin permiso, antecedentes en función clase no permiso (Bernabeu, 2013)**

Las conclusiones generales más evidentes de los resultados que pueden verse en los gráficos anteriores son las siguientes:

- Los delincuentes de tráfico por conducir con el permiso nunca obtenido tienen, con mayor probabilidad, menos de 27 años (suponen el 50%, y el 38,5% está entre los 18 y 27 años), se han detectado –sobre todo- durante el fin de semana y, alrededor del 55% presenta antecedentes policiales por delitos “clásicos”.
- Los delincuentes de tráfico por conducir con el permiso retirado se concentran en el grupo de edades entre 38 y 47 años (42,9%), se distribuyen a lo largo de toda la semana, y presenta antecedentes policiales un 85,7%. Además, según los resultados de la muestra

estudiada, se muestran más impulsivos y más versátiles en su actividad delictiva.

Se trata, por lo tanto, de un grupo que no es totalmente homogéneo, en cuanto a las características que les inclinan a estar más potencialmente motivados hacia conducir sin permiso. Las motivaciones de cada grupo para cometer el delito, por lo tanto, parecen provenir de perfiles criminológicos diversos, en los que se combinan (según lo afirmado en investigaciones citadas y en los propios resultados de ésta) – de forma diferente- según el caso, razones diversas de carácter individual, grupal, o social. Entre las que pueden citarse, como algunas de las más importantes:

- Una cierta compulsión que les impulsa a hacerlo, de forma más o menos inevitable, especialmente –y todavía más- cuando se les limita la libertad de hacerlo.
- Razones de trabajo, de familia, o –simplemente- de disfrute de los momentos de ocio.
- En el caso de los más jóvenes, especialmente, la “presión” del grupo, por el miedo a la pérdida de estatus que puede conllevar – dentro de él- la incapacidad de conducir. Especialmente en aquellos grupos en los que el vehículo es un importante elemento de cohesión.

- El mantenimiento de un modo de vida al margen de las normas establecidas, de carácter penal o administrativo.
- Un modo de vida antisocial (o al menos asocial), evidenciado por el amplio porcentaje de antecedentes policiales. Modo de vida antisocial que se refleja también en actividades como la conducción sin permiso.

En definitiva, puede decirse que, por unos motivos u otros según el caso, nos encontramos ante sujetos que pueden considerarse como potencialmente inclinados a la comisión de delitos, en este caso de tráfico y, particularmente –si la combinación de elementos así lo determina- hacia la conducción sin permiso (en muchos casos probablemente combinados con otros).

### **6.2.2. Posibles objetivos o víctimas.**

El objetivo adecuado, es una persona o propiedad que puede ser amenazada por un delincuente. Felson prefiere el término objetivo al de víctima, puesto que el primero pone de relieve el hecho de que la mayor parte de los delitos están orientados a la obtención de bienes y por tanto, la víctima puede estar ausente del lugar del delito (Miró Llinares, Routine activities theory. The Encyclopedia of Theoretical Criminology., En prensa).

Hay cuatro atributos (VIVA), que determinan si un objetivo es, o no, adecuado. El valor (V) se calcula desde la perspectiva del delincuente, la inercia (I) son los aspectos físicos que funcionan como obstáculos o



impedimentos, la visibilidad (V) marca a la persona o al bien para el ataque, y la accesibilidad (A) aumenta el riesgo de ese ataque (McLaughlin & Muncie, 2005). En el vehículo a conducir, como objetivo primario instrumental, se dan claramente la accesibilidad y la visibilidad,<sup>127</sup> la inercia la marca la carencia (por diversas razones) de un permiso para poderlo utilizar, y el valor viene claramente determinado por las características de posibilidad de movilidad que proporciona y las simbólicas que detenta en la sociedad actual, las cuales ya se han comentado anteriormente.

Alonso, Esteban, Calatayud, Pastor, Alamán y Medina sostienen que el desafío a la autoridad y la falta de respeto hacia las normas que regulan la convivencia y la vida colectiva son claros síntomas de una deficiente socialización y de una inadecuada percepción del riesgo, que multiplica la probabilidad de accidente provocado por una infracción (Alonso, Esteban, Calatayud, Pastor, Alamar, & Medina, La conducta social en el tráfico. Fundamentos para la intervención., 2007).

Sin embargo, y aunque un importante porcentaje de conductores sin permiso se caracterizan por esa falta de respeto a las normas, ello no quiere decir que pongan directamente en peligro a las personas por el mero hecho de no tenerlo.

En ese mismo sentido, y tal como afirma Miró Llinares, lo cierto es que no hay datos estadísticos ni estudios criminológicos que demuestren que la conducción sin permiso es, per se, peligrosa para la salud y la vida

---

<sup>127</sup> Ya que se trata de un bien que se desea usar, y que –normalmente– es de propiedad del sujeto (o puede tener acceso fácil a él), además de estar a su disposición (y visible físicamente), pero sin poderlo (teóricamente) utilizar.

de las personas que circulan en las vías públicas, y no puede ser una peligrosidad no probada un argumento para la tipificación como delictiva de tal comportamiento. Y añade que no hay conclusión definitiva respecto a que la conducción de quien no tiene permiso sea más peligrosa que la quien la tiene (Miró Llinares, El delito de conducción sin permiso en el marco de la nueva regulación en materia de seguridad vial., 2011, pág. 389 y 391).

Alguna alusión a conductas relacionadas parecen poder intentar sugerir que este tipo de conductores pueden ofrecer algo más de peligro para los demás –o para sí mismos- como –por ejemplo- que el 25,2% de los conductores sin permiso admiten exceder el límite de velocidad, en al menos un 10% –ó más- en muchas ocasiones, mientras que sólo el 10% de los conductores en general lo hacen (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002). Otra investigación, en Inglaterra, de Knox, Turner y Silcock sugería que el riesgo de accidente de tráfico entre los conductores sin permiso era entre 2,7 y 9 veces más alto que en los conductores que sí lo tenían (Sentencing Advisory Council, Driving while Disqualified or suspended (Discussion paper), 2008, p. 31). En la misma línea, y con resultados similares, Bakker, Hudson y Ward cifran ese riesgo en tres veces más (Bakker, Hudson, & Ward, 2000, p. 3).

Por el contrario, también es cierto que un cierto número de investigaciones han encontrado que, mientras no disponen del permiso, conducen con más cuidado de lo habitual, para evitar ser detectados (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road

Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, p. 9 y 10)).<sup>128</sup>

Ellos mismos se autoperciben así, porque en una investigación de Ferrante, realizada mediante un grupo de discusión con conductores condenados a pena de multa -por haber conducido sin permiso- muchos de ellos creían poner en menos riesgo al resto de conductores cuando conducían sin él. Y cuando se les presentaban evidencias que sugerían lo contrario, lo negaban abierta y enérgicamente (Ferrante, 2003, p. 67).

Por sus características, en muchos de los delitos de tráfico se tiende a perder la percepción de la existencia de una víctima identificable. Y, uno en los que este elemento es más ostensible es en el de conducir sin permiso, porque se tiende a pensar que ese permiso no es más que un requisito administrativo, y que su vulneración no origina víctimas. La consecuencia es que al aparecer la consideración de "víctima difusa", o incluso "delito sin víctima", el concepto de daño desaparece, y no parece haber justificación para criminalizar la conducta en cuestión. La consecuencia habitual es una reacción social mucho más débil que para otros tipos de delitos.

En opinión de Rodríguez Manzanera, la clave en esta cuestión está en la diferenciación entre el crimen (considerado como conducta antisocial), y el delito (considerado como una acción u omisión que sancionan las leyes penales). Según él, si se acepta esta diferencia, el problema parece tener una solución sencilla, porque hay delitos en los que es indudable que nadie es concretamente perjudicado o dañado,

---

<sup>128</sup> Conducta -muchas veces- no consistente con otras, porque (como se ha visto) existe una cierta tendencia en ellos de conducir bajo los efectos del alcohol.

pero –en lo referente a las conductas antisociales- la cosa cambia, porque el mismo adjetivo de “antisocial”, indica que hay –por lo menos- una víctima, que es la comunidad. Y ese ataque al bien común victimiza a cada componente del conjunto (Rodríguez Manzanera, *Victimología. Estudio de la víctima.*, 2000, pág. 72).

En esta misma cuestión de la antisocialidad del conductor sin permiso entra Miró Llinares cuando, después de recordar que la demanda social de la penalización de la conducción sin permiso parece corresponderse con la opinión general de los ciudadanos de la alta peligrosidad que la misma supone para los ciudadanos,<sup>129</sup> señala que la doctrina criminológica suele coincidir en el carácter antisocial de este tipo de conductor, especialmente el que conduce una vez que ya le han retirado –transitoria o definitivamente- el permiso de conducir (Miró Llinares, *El delito de conducción sin permiso en el marco de la nueva regulación en materia de seguridad vial.*, 2011, pág. 389).

Clarke y Felson introducen otro elemento interesante en esta perspectiva, que es el del efecto acumulativo que pueden tener determinadas conductas antisociales y que pueden afectar indirectamente a futuras victimizaciones. Sostienen que –a veces- la repetición de un crimen menor (como es el caso de una conducta antisocial) tiene un efecto multiplicador, y su impacto –entonces- se concentra de forma perjudicial (Clarke & Felson, 1998, pág. 27).<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> Con lo cual, destaca que esa sensación ya es una forma de victimización indirecta, y las víctimas ya son algo menos “difusas”.

<sup>130</sup> Ponen el ejemplo de que un solo grafiti probablemente no conduzca directamente a la violación, asesinato, o secuestro. Pero, por otro lado, cientos de ellos –en un área muy reducida- puede destruir el control social y contribuir a la

En todo caso, en este delito es aún más evidente que en otros la idoneidad de manejar en este elemento el concepto de objetivo más que el de víctima. Lo que, en realidad, "ataca" el delincuente es la imposibilidad (no física) del sujeto de seguir disponiendo de la posibilidad de trasladarse conduciendo.<sup>131</sup> El "objetivo" se convierte así en algo instrumental, para conseguir –a través de él- continuar con sus actividades cotidianas, tal como él percibe que deben seguir siendo. El elemento físico para lograrlo es el vehículo que utiliza (propio o ajeno) independientemente de si dispone, o no, de la habilitación administrativa para conducir.

### **6.2.3. La ausencia de protectores.**

El tercer elemento de la teoría de las actividades cotidianas es la ausencia de un guardián capaz. Es decir, alguien que puede intervenir para impedir un delito y -con cuya simple presencia- no se comete, y cuya ausencia lo hace más probable. El concepto de guardián no debe restringirse ni confundirse con la Policía o los vigilantes de seguridad. Es decir, a los elementos de control formal. Obviamente estos lo son, pero -de hecho- lo más habitual es su ausencia en el momento en que se lleva a cabo un delito. El concepto de protectores comprende también a cualquiera que transite por un lugar o tenga como función la vigilancia de

---

presencia de delitos más graves en el futuro. Ejemplo que puede ser fácilmente comparable- en este sentido- con el problema de la conducción sin permiso.

<sup>131</sup> Impelido por las motivaciones individuales y sociales que ya se han comentado.

personas o propiedades, o pueda controlar (en sentido amplio) la actividad del delincuente potencial, como es el caso del ocupante de una vivienda, un hermano, un amigo o un transeúnte y en general, cualquier persona que en el desarrollo de sus actividades diarias pueda, con su presencia o con su actividad, protegerse a sí mismo, proteger a otros o proteger las propiedades propias o ajenas (Miró Llinares, Routine activities theory. The Encyclopedia of Theoretical Criminology., En prensa).

En muchos de los delitos de tráfico, y especialmente en el delito de conducción sin permiso, las connotaciones relativas al efecto de los agentes de control social revisten características especiales. Tal como ya se ha dicho, prácticamente no existen denuncias por conductas delictivas relacionadas con el tráfico y provenientes de los ciudadanos. En la práctica totalidad de ocasiones los delitos salen a la luz por la acción de los agentes de control formal, y prácticamente nunca por denuncias "a posteriori" de las víctimas o implicados.

Pero, en el caso de los delitos cometidos por conducir sin permiso, la posible actuación preventiva por parte de los agentes de control formal se complica mucho más, porque no es posible la detección por signos externos. A diferencia de los delitos de alcoholemia, en los que determinadas formas de comportamiento hacen sospechar de su existencia; o de los de imprudencia o temeridad, en los que la velocidad, la forma de conducción, o la puesta en peligro de otros usuarios de la vía, los hacen más ostensibles.

Esta clase de delitos suelen salir a la luz a través de la detección de otras conductas ilegales, normalmente (aunque no exclusivamente) relacionadas con la seguridad vial. O bien porque el sujeto está

involucrado en un accidente, o por la comprobación -rutinaria o no- con motivo del control de las condiciones y actividades del tráfico.

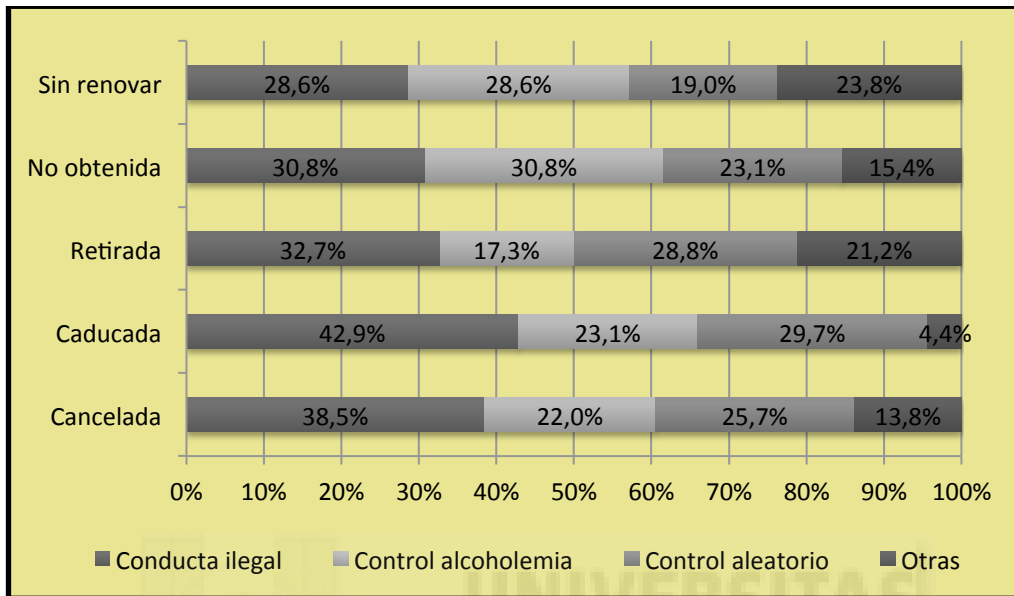
Así, en la investigación de Watson en Queensland (Australia), la razón más habitual para ser detectado fue la de haber cometido un delito de tráfico (37,9%), a través de un control de tráfico (26,9%),<sup>132</sup> o haber estado envuelto en un accidente de tráfico (3,9%) (Watson, The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers. PhD thesis, 2004).<sup>133</sup>

**Tabla 77.**  
**Conductores sin permiso, formas detección por tipo no licencia (Watson, 2004)**

FORMA	TIPO DE NO-LICENCIA						TOTAL
	Cancelada	Caducada	Retirada	No obtenida	Sin renovar	No apropiada	
Conducta ilegal	38,5	42,9	32,7	30,8	28,6	50	37,9
Control alcohol	22	23,1	17,3	30,8	28,6	0	22
Control aleatorio	25,7	29,7	28,8	23,1	19	30	26,9
Otras	13,8	4,4	21,2	15,4	23,8	20	13,3

<sup>132</sup> Estos casos incluían, tanto el haber sido parado aleatoriamente, como haberlo sido por su conducta en la conducción o las características de su vehículo.

<sup>133</sup> En relación con el tipo de motivo por el que los sujetos no disponían del permiso, no había diferencias significativas en lo que respecta a la forma de detección.



**Ilustración 115 - Conductores sin permiso, formas de detección por tipo de licencia (Watson, 2004)**

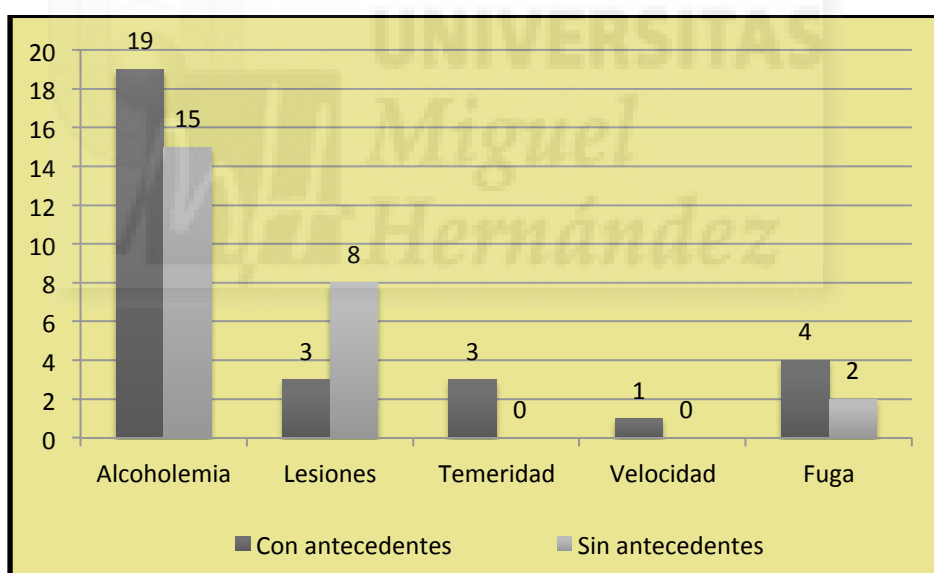
En la muestra estudiada, más del 50% de los implicados en conducción sin permiso, fueron detectados por la comisión de otros delitos de tráfico, cuando realizándose las diligencias policiales relativas a los mismos se comprobó la ausencia de habilitación para poder conducir. En muchos casos, con un cierto protagonismo de sujetos con antecedentes policiales por delitos "clásicos". Por ejemplo, por estar implicados en un delito de temeridad manifiesta o de velocidad excesiva cuando estaban conduciendo sin permiso. O por superar en números absolutos a quienes no los tienen, respecto de conducir sin permiso y bajo los efectos de bebidas alcohólicas.



**Tabla 78.**

**Conductores sin permiso, formas de detección (Bernabeu, 2013)**

DELITO <sup>134</sup>	Con antecedentes	Sin antecedentes	Total
Alcoholemia	19	15	34
Accidente con lesiones	3	8	11
Temeridad	3	0	3
Velocidad	1	0	1
Omisión socorro (fuga)	4	2	6
TOTAL	30	25	55



**Ilustración 116 - Conductores sin permiso, formas de detección (Bernabeu, 2013)**

<sup>134</sup> Los delitos de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia no se han incluido porque, al igual que los de conducción sin permiso, surgen –en el primer caso- con ocasión de las averiguaciones de uno anterior.

Otro de los aspectos que pueden evidenciar las posibilidades de los protectores –en este caso para evitar la conducción sin permiso y así teóricamente preservar la seguridad vial- es valorando su capacidad de disuasión sobre las conductas que se desean controlar.

En principio, las consecuencias de haber conducido sin permiso deben disuadir de hacerlo en el futuro a quienes lo han hecho (prevención especial), y han sido castigados por ello. Incluso deben disuadir también a quienes todavía no han llevado a cabo la conducta (prevención general). Según esta óptica, las personas tienden a obedecer las leyes de tráfico – entre otras cosas- para no perder el permiso de conducir. Sin embargo, el creciente número de sujetos a los que se le retira, sugiere que la perspectiva de perderlo no les disuade tanto.

Según Ferrante, la mayoría de los delincuentes que han pasado la experiencia de la retirada del permiso de conducir aseguran que eso les ha disuadido de volver a cometer el delito por el cual se les retiró. Especialmente lo hacían aquellos en que la retirada fue más corta. Sin embargo, la autora asegura que en un estudio de Mirrlees-Black (1993) se demostraba que la retirada era más efectiva cuando causaba un verdadero trastorno en su vida diaria. Sobre todo, porque así apreciaban cuánto necesitaban la posibilidad de conducir, no sólo por capacidad de movimiento, sino también por las posibilidades/necesidades de trabajo y por el bienestar de sus familias (Ferrante, 2003, p. 5).

Sin embargo, para los delincuentes que verdaderamente están motivados hacia la conducta antisocial o delictiva, la realidad suele ser otra. Ferrante recuerda que –según Robinson y Kelso- el sufrimiento de ese trastorno percibido en su vida, se combina con una valoración del

probable riesgo de ser detectado por la Policía -en caso de volver a conducir con el permiso retirado-, lo que facilita la aparición de otro factor, la ansiedad, que es el que puede decidir, o al menos influenciar, la decisión de conducir (Ferrante, 2003, p. 24).

La Policía, en su control de los comportamientos en el tráfico, utiliza una combinación de los modelos de la disuasión y de la conformidad, y sus estrategias suelen estar caracterizadas por intentar influir (potenciándolas) en la certeza del castigo y en la severidad de las sanciones. Sin embargo, esas estrategias no suelen mostrarse muy efectivas, y los conductores que conducen sin permiso (especialmente los más reincidentes) tienen fuertes expectativas de no ser detectados, aunque continúen haciéndolo (Ferrante, 2003, p. 26)

Para asegurar aún más esa -más o menos real- sensación de impunidad, los conductores emplean una serie de estrategias para intentar evitar su detección. Pero, en esta cuestión los datos pueden aparecer contradictorios.

Parecen existir evidencias de que los conductores conducen más cuidadosamente cuando lo hacen sin disponer del permiso. Robinson (1979) encontró que más de una tercera parte de los conductores sin permiso admitían conducir sin él, y -un 40% de ellos- lo hacían habitualmente. En los mismos porcentajes de mueve la investigación de Smith y Maisey (1990) que cifraban ese porcentaje en un 36%, y describen las técnicas para pasar desapercibidos -y evitar la detección- como las de "conducir perfectamente, con el máximo cuidado, no haciéndolo a excesiva velocidad y respetando todas las reglas" (Ferrante, 2003, pág. 20). Sin embargo, lo cierto es que también presentan una cierta tendencia

a conducir con ciertos riesgos, como hacerlo a velocidad excesiva, o bajo los efectos del alcohol (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002, pág. 9 y 10).

Una de las claves de esta cuestión puede que esté en que los que conducen más cuidadosamente son –precisamente- los que luego pasan desapercibidos, y ese éxito en evitar la detección –especialmente si es durante largo tiempo- actúa a modo de refuerzo para continuar haciéndolo, en ocasiones cada vez con más confianza en no ser descubierto, y ampliando el umbral de los riesgos que asumen. En todo caso, los resultados de la muestra investigada parecen sugerir la existencia de un “núcleo duro” con el rasgo común de la presencia de conductas antisociales de otro tipo (añadidas a las relacionadas con la conducción) que responderían a quienes, en vez de conducir con más cuidado, no lo hacen, e –incluso en algunas ocasiones- asumen más riesgos. Un indicio de ello puede ser el protagonismo en conductas como las de huir del lugar de un accidente, o delito de tráfico, en el que se han visto involucrados. En la muestra investigada aparecen 11 delitos de este tipo. Y la distribución entre quienes han llevado a cabo esa conducta, en función de las circunstancias coincidentes en el hecho, puede verse a continuación. El número de fugas, en el caso de los 92 sujetos de la muestra que han sido detenidos por conducir sin permiso, asciende a 6, mientras que 5 de los restantes 305 delincuentes de tráfico han protagonizado sólo 5. Es decir, el 23% de la población estudiada (correspondiente a los conductores sin permiso) lleva a cabo el 54,5% de las fugas.

**Tabla 79.**  
**Conductores sin permiso, razones fuga (Bernabeu, 2013)**

Circunstancias de la fuga	Con permiso	Sin permiso
Accidente daños	2	1
Accidente heridos	1	2
Alcoholemia	1	1
Accidente + alcoholemia	1	2

#### **6.2.4. Los elementos situacionales y de oportunidad.**

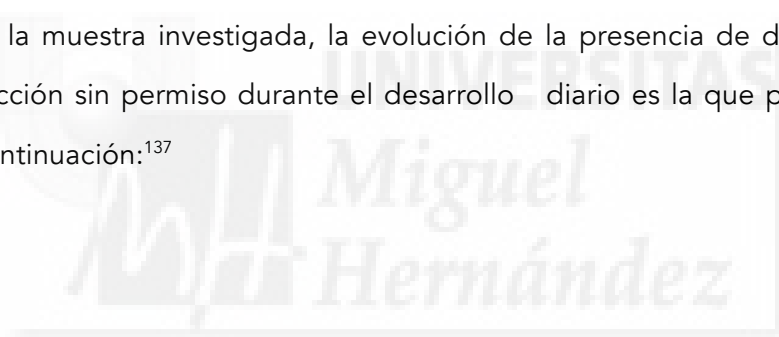
Además de los elementos anteriores, hay que tener en cuenta que la actividad delictiva también tiene una naturaleza ecológica en la que intervienen los elementos espacio y tiempo, y otros que puedan tener una especial importancia sobre la estructura y dinámica de las actividades cotidianas. Además, la actual organización social, y la tecnología moderna, facilitan medios más efectivos para delinquir.

La actividad del tráfico de vehículos, no sólo no es ajena a esta perspectiva, sino que probablemente pueda considerarse como uno de los ámbitos paradigmáticos de la misma. Por eso es imprescindible entrar en

los aspectos temporales y –en general- de oportunidad, que pueden ser determinados mediante el estudio de la muestra obtenida.<sup>135</sup>

Ferrante señala que muchos conductores que conducen sin permiso, lo hacen evitando hacerlo por la noche (especialmente si son los únicos ocupantes del vehículo), o durante los periodos de tiempo en los que no se trabaja (como los fines de semana).<sup>136</sup> Prefieren hacerlo cuando son las horas punta de tráfico, cuando todos los demás también conducen. Y piensan que llevar niños en el coche, conducir vehículos sin muchas pretensiones, y circular por barrios no céntricos y carreteras secundarias (donde la presencia de la Policía es menos frecuente) disminuyen la probabilidad de ser detectados (Ferrante, 2003, p. 49).

En la muestra investigada, la evolución de la presencia de delitos de conducción sin permiso durante el desarrollo diario es la que puede verse a continuación:<sup>137</sup>



---

<sup>135</sup> Los aspectos de distribución espacial también son muy importantes, pero no entran en el ámbito de estudio de esta tesis.

<sup>136</sup> Especialmente, en los periodos en los que se tiende a percibir que la actividad de la Policía y los agentes de control formal puede ser más intensa, como es el caso de los horarios de ocio en la madrugada.

<sup>137</sup> Al igual que se ha hecho anteriormente, se ha optado también por fijar el inicio del horario a las 8 de la mañana para que la percepción se adapte al ciclo vital diario de las personas y de las ciudades.

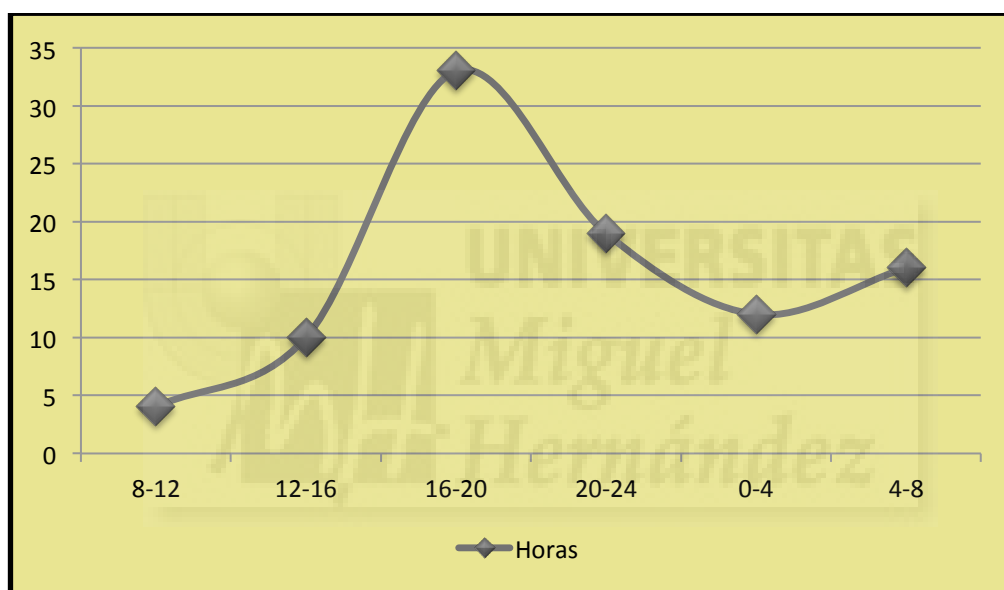
**Tabla 80.**

**Delitos conducción sin permiso, evolución diaria (Bernabeu, 2013)**

Intervalo horario	Número
8-12	4
12-16	10
16-20	33
20-24	19
0-4	12
4-8	16
TOTAL	94

Los resultados se muestran consistentes con los de las investigaciones anteriormente mencionadas. La máxima acumulación de delitos de conducir sin permiso detectados se concentra entre las 16 y 20 horas. La explicación coincide con las ya mencionadas, y se inscribe dentro de unos condicionantes que pueden ser interpretados a través del conocimiento de la dinámica policial y el desarrollo del tráfico en las ciudades. Quienes conducen sin permiso, como hemos visto, intentan eludir los momentos en que menos tráfico hay, debido a que –por ejemplo, durante la noche- hay mucha menos actividad y la probabilidad de que el vehículo, y sus ocupantes, sean sometidos a un control de documentación es mucho más probable. Ferrante afirma que los delincuentes de este tipo aprovechan los momentos de máxima intensidad del tráfico para conducir pasando desapercibidos. Sin embargo, esto no parece ser así en los resultados de esta investigación:

los mínimos se dan entre las 8 y las 12 de la mañana. Lo que puede ser explicado, al menos en el ámbito físico estudiado, porque en esos horarios –con gran intensidad de tráfico- es más probable estar implicado en un incidente de tráfico, o ser inspeccionado por los agentes encargados de su control, con la consiguiente comprobación de su documentación. El horario más proclive es, como consecuencia, el de las primeras horas de la tarde, en que no se dan las circunstancias mencionadas de los otros.



**Ilustración 117 – Delitos conducción sin permiso, evolución diaria (Bernabeu, 2013)**

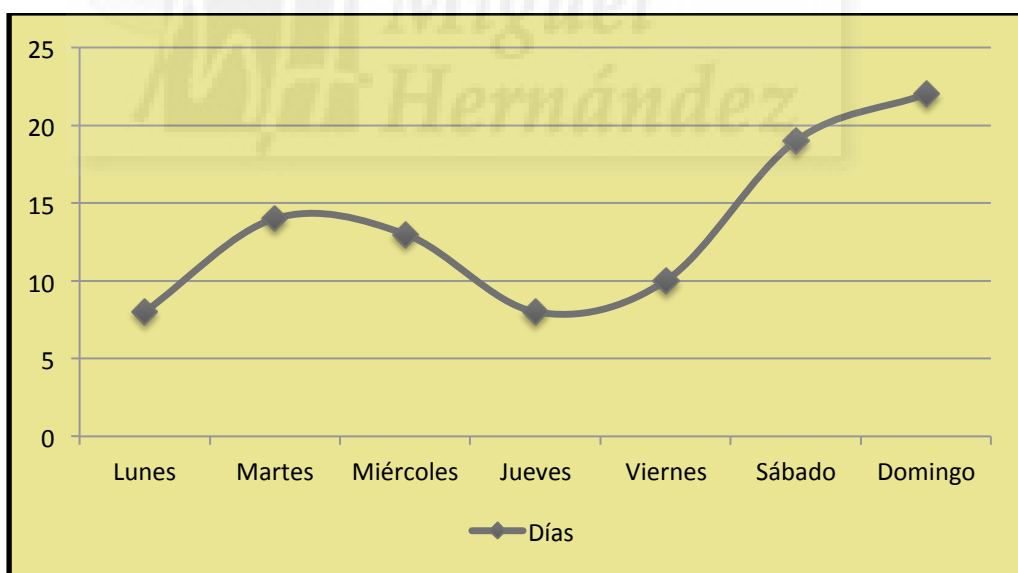
Se observa también un ligero repunte en el horario entre las 4 y las 8 de la madrugada. Para poder evaluar este aspecto, es necesario relacionarlo con otros, también de carácter temporal. En concreto, con la evolución semanal de los delitos, que es la que sigue:



**Tabla 81.**

**Delitos conducción sin permiso, evolución semanal (Bernabeu, 2013)**

Intervalo horario	Número
Lunes	8
Martes	14
Miércoles	13
Jueves	8
Viernes	10
Sábado	19
Domingo	22
TOTAL	94

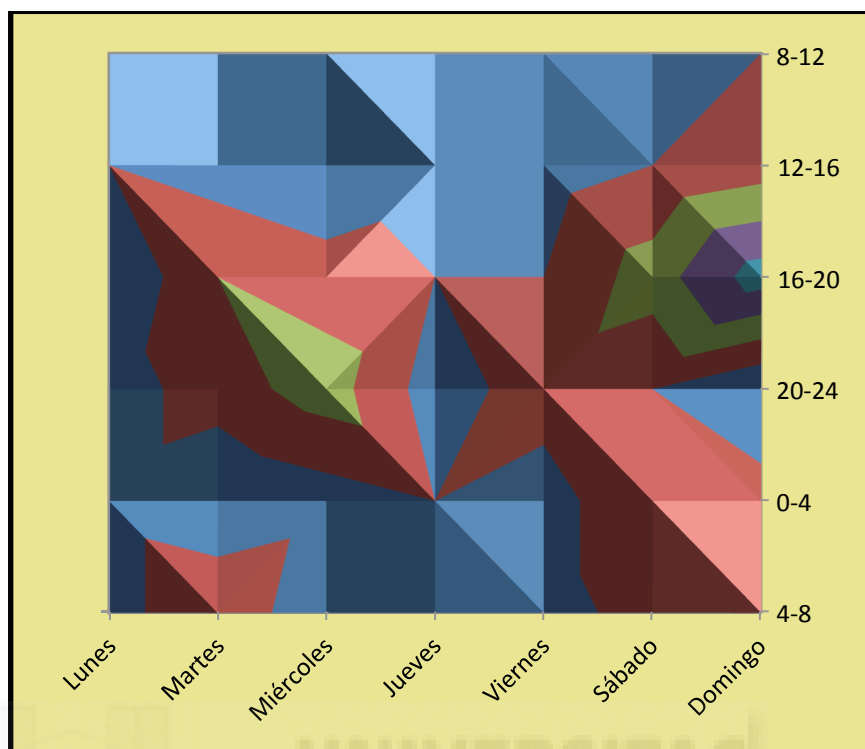


**Ilustración 118 - Delitos conducción sin permiso, evolución diaria (Bernabeu, 2013)**

Puede verse que se mantiene aproximadamente un nivel similar durante la semana, aumentando el número en los fines de semana. Para poder profundizar en la interrelación entre horas del día, y días de la semana, se ha confeccionado el gráfico siguiente, que permite disponer de una visión de esa interrelación. Además, se han separado los dos perfiles criminales identificados anteriormente respecto de los delincuentes que tenían el permiso retirado, o los que no lo habían obtenido nunca.

En el último de los casos (permiso no obtenido) se puede apreciar que hay tres concentraciones de delitos más identificables:

- Entre las 20 y 24 horas entre semana, lo que coincide con la dinámica general, ya comentada.
- Entre las 16 y las 20 horas de los domingos, coincidente con el perfil de quienes conducen –fuera de horas de trabajo- con el motivo de practicar o por el placer de hacerlo.
- Un ligero repunte entre las 4 y las 8 de la madrugada, normalmente coincidente con actividades de ocio del fin de semana.

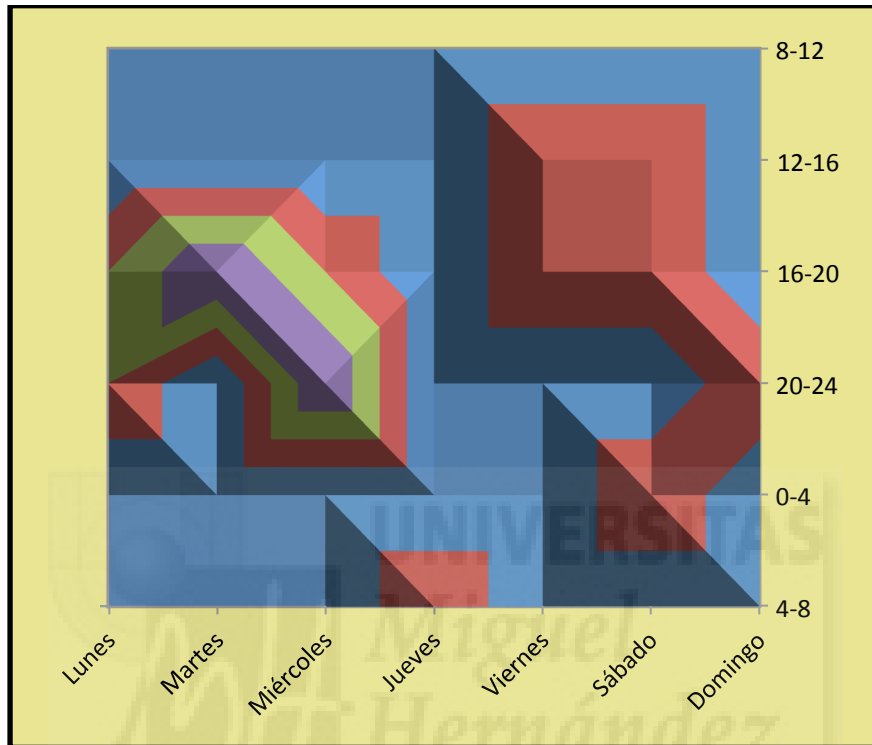


**Ilustración 119 – Conductores permiso no obtenido, distribución horaria por periodo semanal (Bernabeu, 2013)**

En cuanto a los casos de delitos por conducción con el permiso retirado, se observa un perfil ligeramente distinto, pero sobre la misma base del anterior:

- Siguen detectándose casos dentro de la casuística más generalizada, que aparecen entre las 16 y las 20 entre semana.
- Los casos de fin de semana sí presentan alguna variación respecto del perfil anterior: los que no son de madrugada se dividen entre la mañana (12 y 16 horas) y la tarde (16 a 20 horas), aunque en menor medida que el perfil anterior.

- El porcentaje relativo de casos entre las 4 y las 8 horas de los días del fin de semana es sensiblemente inferior.



**Ilustración 120 - Conductores permiso retirado, distribución horaria por periodo semanal (Bernabeu, 2013)**

Otro elemento importante de oportunidad –en este caso no directamente relacionado con aspectos temporales- es el del acceso a los vehículos para poder conducir. Según Watson, la gran mayoría de quienes lo hacen sin permiso conducen un turismo (92,6%), el 5,2% conducían una motocicleta, y el resto (sólo un 2,2%) (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002). Lo cual es lógico, porque en esa categoría de “resto” están incluidos camiones, autobuses y –en general- vehículos

manejados por profesionales que no suelen (o no pueden) conducirlos sin permiso sin exponerse a ser detectados fácilmente.

Y un elemento situacional –también importante– añadido a éste es el del número de viajes que se necesitan hacer habitualmente. En la investigación mencionada, en general, la media de viajes que seguían realizando los conductores que tenían el permiso retirado, y habían sido detectados como reincidentes, era de unos 14 por semana. Lo que supone, al menos, un viaje de ida y vuelta cada día (Watson, A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference., 2002).

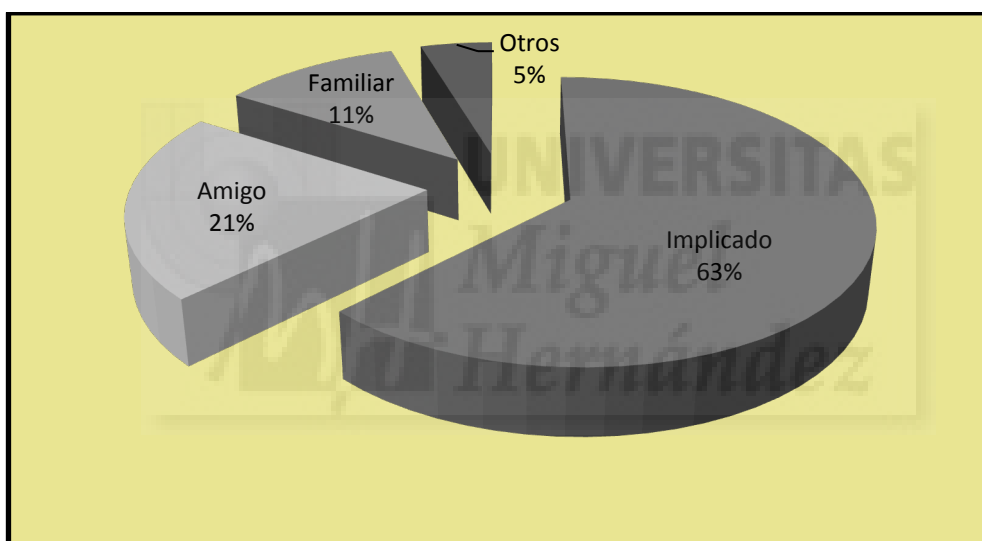
Lo es interesante también es saber de quién es el vehículo conducido, porque la disposición de uno o varios vehículos es un importante aspecto de oportunidad que puede influir en que se tome, o no, la decisión de conducir, aún no estando habilitado para ello. En diferentes investigaciones de Watson, se encontró que era más probable, en los delincuentes con la licencia retirada, que condujeran un vehículo de su propiedad (7,2%), que los que lo hacían sin haberlo obtenido nunca (32%). Esto último resulta sorprendente, porque supone que casi la tercera parte de los que no han temido nunca permiso, sí que tienen un vehículo.

En la investigación de su tesis doctoral, Watson aporta más detalles sobre la propiedad de los vehículos utilizados por los conductores sin permiso:

**Tabla 82.**

**Conductores sin permiso, propiedad del vehículo conducido (Bernabeu, 2013)**

Propiedad del vehículo	Porcentaje
Implicado	62,5%
Amigo	21,4%
Miembro de la familia	11,4%
Otros (sobre todo del trabajo)	4,6%



**Ilustración 121 - Conductores sin permiso, propiedad del vehículo conducido (Bernabeu, 2013)**

En definitiva, puede decirse que, al interrelacionar las características criminológicas de los delincuentes por conducir sin permiso,

con la de su objetivo intermedio<sup>138</sup> de conducir aunque sea sin él, y la falta de posibilidades de los agentes de control formal de actuar como protectores (debido especialmente a las especiales características de este tipo de delitos), y teniendo en cuenta los aspectos situacionales y de oportunidad, la teoría puede aplicarse a la explicación de la delincuencia contra la seguridad vial. En este caso, de los delitos de conducir sin permiso, y sus características y condicionantes.



---

<sup>138</sup> El instrumento –tal como se ha dicho- sería el vehículo, y el objetivo final continuar con sus actividades cotidianas, tal como el propio delincuente percibe y desea que deben ser. En este caso, utilizando el vehículo.





## Capítulo 6.

### **Análisis comparativo entre los delitos de alcoholemia y conducción sin permiso**

La relación entre los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol y de conducción sin permiso es, para gran parte de autores, algo incuestionable. Muchos de los conductores que conducen sin el permiso correspondiente lo tienen retirado por un delito previo de alcoholemia, al mismo tiempo que los conductores que conducen bajo los efectos del alcohol, tienden a presentar más condenas por conducir sin permiso (Wilson, Ward, & Bakker, 1999, pág. 2). En el mismo sentido, afirman que más del 90% de los conductores sin permiso perdieron previamente su licencia por conducir bajo los efectos del alcohol (Bakker, Hudson, & Ward, 2000, pág. 3).

Otras investigaciones, como la de Watson, también incide en que algunos conductores sin permiso, especialmente los que tiene una condena previa por haber conducido bebidos, pueden tener un problema de salud relacionado con el alcohol, lo que aumenta la posibilidad de que su conducta de conducir sin permiso haya sido fuertemente influenciada por su dependencia del alcohol, o al menos ser bebedores excesivos. De hecho, el 39,6% de los conductores que han cometido un delito de conducir sin haber obtenido nunca el permiso, admiten –a pesar de ello– no restringir su conducta de beber y conducir, o sólo restringirla parcialmente. En el caso de los conductores condenados por haberlo hecho con el permiso retirado, el porcentaje asciende a un 41,7%.

También se ha sugerido que los conductores con el permiso retirado o suspendido, a menudo incurren en diversos tipos de conductas peligrosas relacionadas con la seguridad vial, especialmente las de conducir bajo los efectos del alcohol (Sentencing Advisory Council, Driving while Disqualified (Info Paper), 2007, pág. 1). En otra investigación del propio SAC, después de examinar alrededor de 8.000 sujetos sentenciados a la retirada del permiso de conducir, se encontró que el 48,7% tenían condenas previas por conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, y el 7,4% tenían cuatro o más condenas por ese motivo (Sentencing Advisory Council, Driving while Disqualified or Suspended (Report), 2009, pág. 56).

### **1. Distribución tipológica.**

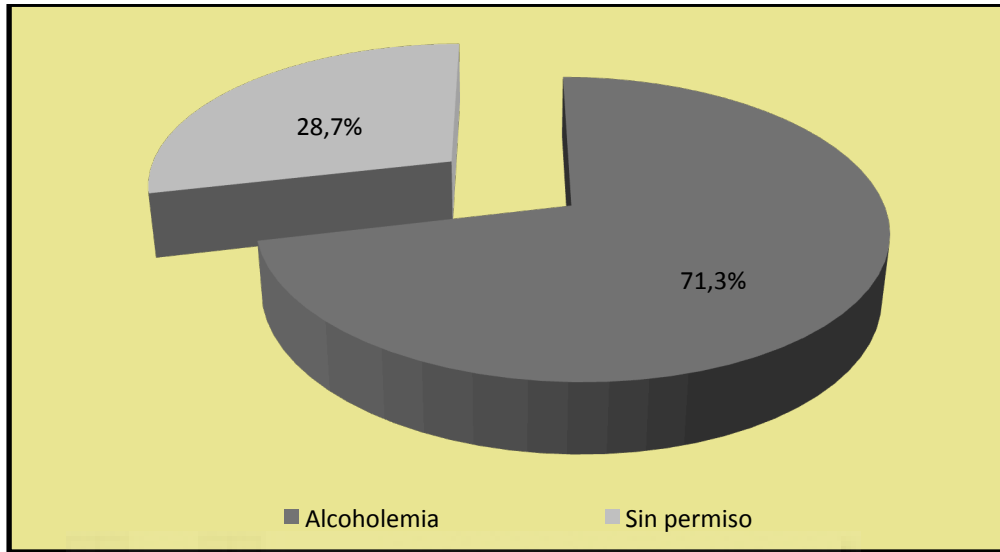
Evidenciada, tanto en esta investigación como en los diversos antecedentes, la importancia de los dos delitos de tráfico reiteradamente mencionados (alcoholemia y conducción sin permiso), es interesante acometer la perspectiva criminológica del estudio comparativo entre ellos. Según los datos resultantes de la muestra investigada, la distribución porcentual es la siguiente:

**Tabla 83.**  
**Distribución delitos alcoholemia - sin permiso (Bernabeu, 2013)**

DELITOS	Nº
Alcoholemia	234
Sin permiso	94

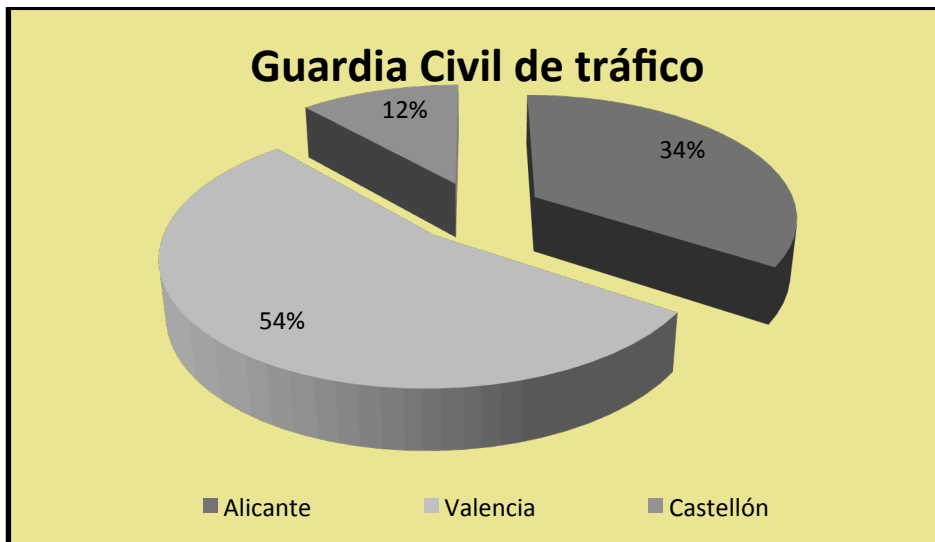
TOTAL 328

---



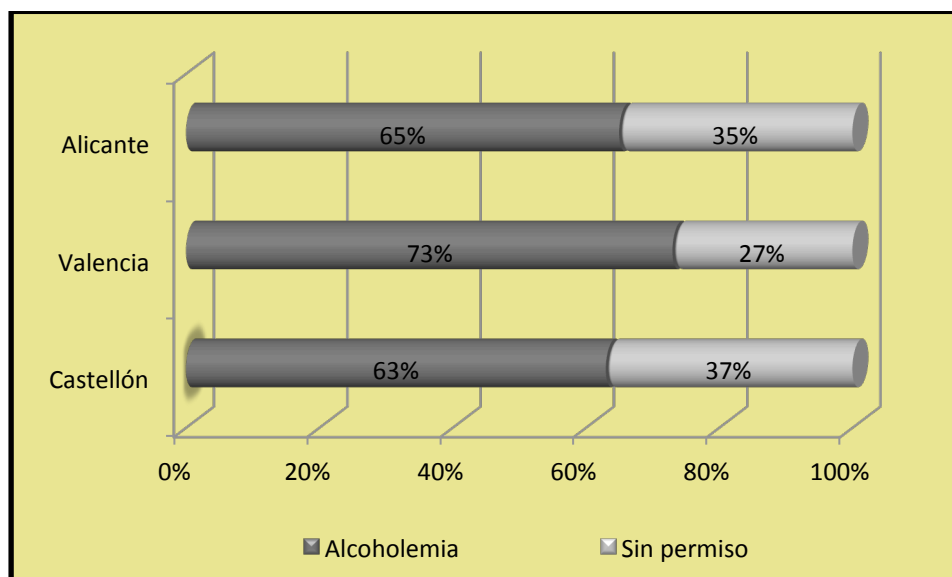
**Ilustración 122 - Distribución porcentual delitos alcoholemia - sin permiso (Bernabeu, 2013)**

Similares resultan los datos publicados por la Guardia Civil para el ámbito geográfico de la Comunidad Valenciana. En efecto, el día 4 de julio de 2009, el diario "La Verdad" de Alicante publicaba estadísticas en relación con los delitos de tráfico correspondientes al primer semestre del año 2009 (La Verdad, 2009). En los mencionados datos, el protagonismo – al igual que sucede con los de la muestra objeto de la investigación– también se acapara por los delitos de alcoholemia y de conducción sin permiso, siendo el resto más bien anecdóticos (14 implicados en el delito de velocidad del artículo 379-1º del Código Penal en toda la Comunidad Valenciana, frente a los 1.180 por alcoholemia y los 518 por conducir sin permiso). En la actuación de la Guardia Civil, la distribución porcentual por provincias, en ese periodo fue la siguiente:



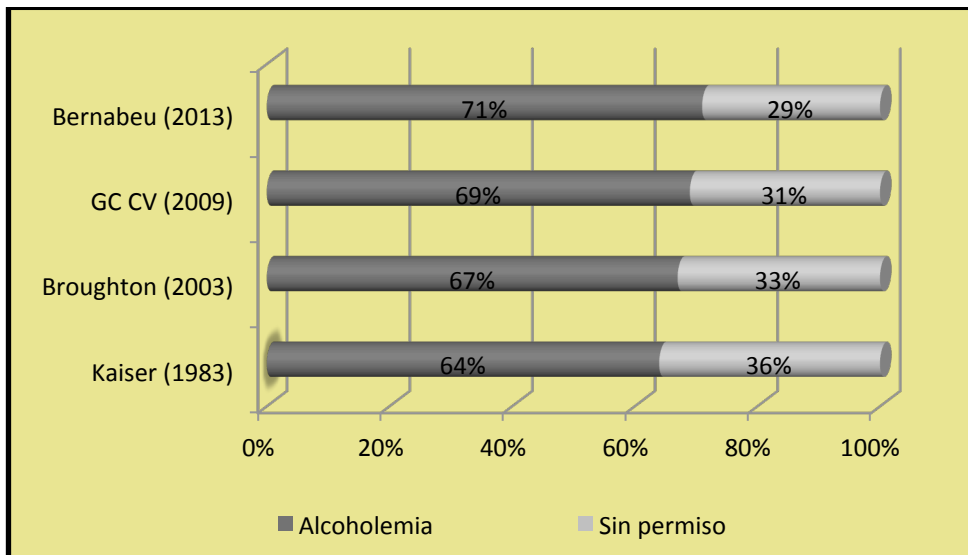
**Ilustración 123 - Porcentajes actuación GC tráfico en Comunidad Valenciana.**

Según los datos publicados, la distribución porcentual -en cada una de las provincias- es la que puede verse a continuación. Puede observarse que los porcentajes son similares en las provincias de Alicante y Castellón, mientras que aparecen más elevados en la de Valencia. Sin embargo, estos últimos se asemejan más a los datos resultantes en la investigación objeto de este trabajo y que se han visto anteriormente. No se ofrecen interpretaciones en el artículo citado, pero el mayor porcentaje de alcoholemias (en comparación con los delitos de conducción sin permiso) de la provincia de Valencia, podría deberse a una mayor incidencia de la acción policial en los alrededores de unas zonas de ocio más extensas y pobladas.



**Ilustración 124 - Distribución delitos alcoholemia y sin permiso, por provincias de la CV (Guardia Civil).**

Por otra parte, puede verse que la distribución porcentual que resulta de los datos de esta investigación y de los obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no coinciden exactamente para la provincia de Alicante, siendo algo más elevado el porcentaje de los delitos de alcoholemia en el primero de los casos. Podemos ver que se da una doble circunstancia: por una parte, los datos obtenidos en la investigación se muestran muy parecidos a los más generales de la Guardia Civil para el conjunto de la Comunidad Valenciana, pero no para los publicados por ésta para la provincia de Alicante en concreto; por otra, investigaciones extranjeras anteriores ofrecen datos similares a los de este último caso. En resumen, la comparativa entre la distribución de los dos delitos estudiados y los resultados de otras investigaciones resulta de esta forma:



**Ilustración 125 - Comparativa entre alcoholemias y sin permiso, según varios autores**

Hay varias posibles explicaciones para esa diferencia de resultados.<sup>139</sup> Una puede ser que –con el paso del tiempo- se pueda haber producido un incremento de las conductas de conducción sin permiso. No obstante, esto podría explicar mejor las diferencias con los resultados de Kaiser, pero no tanto con resultados más cercanos en el tiempo, como los de Broughton.

No hay que olvidar que en el caso concreto de la investigación objeto de este trabajo se presentan limitaciones propias de él, ya citadas. Una de ellas, relacionada con el momento en el que se obtuvieron los datos: el periodo de nueve meses que abarca la obtención de datos se inicia el mismo día en que entra en vigor, en el Código Penal, el nuevo delito de conducción sin permiso. Lo que tiene como efecto que –al principio- la actividad policial no esté totalmente encaminada –o al menos

<sup>139</sup> Y probablemente, la más plausible puede ser una combinación de todas ellas.

no tan enfocada como debiera- hacia la persecución del nuevo tipo penal. Otra limitación es que todavía no puede aparecer en la muestra –en su verdadera dimensión- uno de los supuestos del nuevo delito, que es el de la conducción después de la pérdida total de los puntos asignados legalmente. Es inevitable, por lo tanto, una cierta infrarrepresentación de los datos de la muestra investigada respecto de este delito de tráfico.

Dado que el periodo correspondiente a los datos publicados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se refiere al primer semestre del año 2009, la mejor manera de comprobar las hipótesis explicativas mencionadas es ampliar los datos de la distribución porcentual, sumando a los anteriores los correspondientes a las actuaciones policiales –en el mismo ámbito físico- durante los nueve meses siguientes. Es decir hasta el 31 de mayo de 2009.<sup>140</sup> El resultado es el siguiente, en el que puede verse que –efectivamente- los datos se acercan sensiblemente a los ofrecidos por la Guardia Civil e incluso aún más a los de investigaciones anteriores:

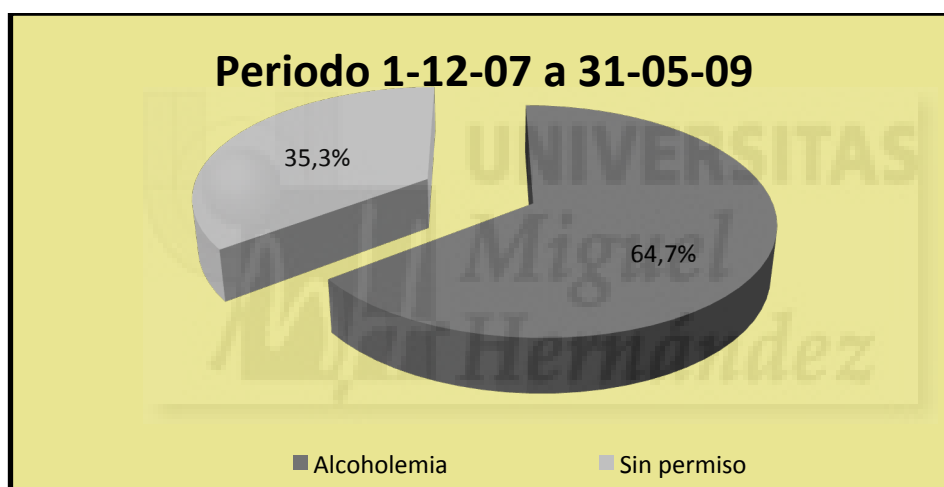
---

<sup>140</sup> Hacerlo así permite, no sólo una importante ampliación de la muestra, sino además la comparativa de la evolución entre dos periodos temporales iguales y contiguos.

**Tabla 84.**

**Datos ampliados distribución delitos alcoholemia - sin permiso (Bernabeu, 2013).**

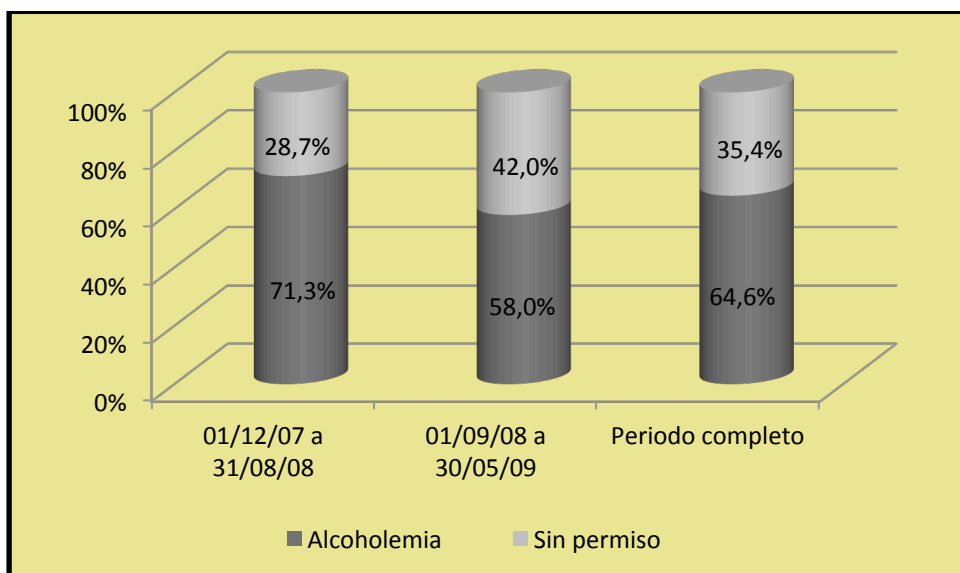
	De 1-12-07 a 31-8-08	De 1-9-08 a 31-5-09	TOTAL
Alcoholemias	234	194	428
Sin permiso	94	140	234
TOTAL	321	334	662



**Ilustración 126 - Datos ampliados distribución alcoholemia - Sin permiso (Bernabeu, 2013)**

La comparativa entre los dos periodos temporales, el inicial de 9 meses objeto del estudio más el periodo posterior “añadido” de la misma duración, es la siguiente. En el gráfico se puede distinguir entre cada uno de los periodos, y también la distribución porcentual correspondiente al nuevo periodo total resultante:

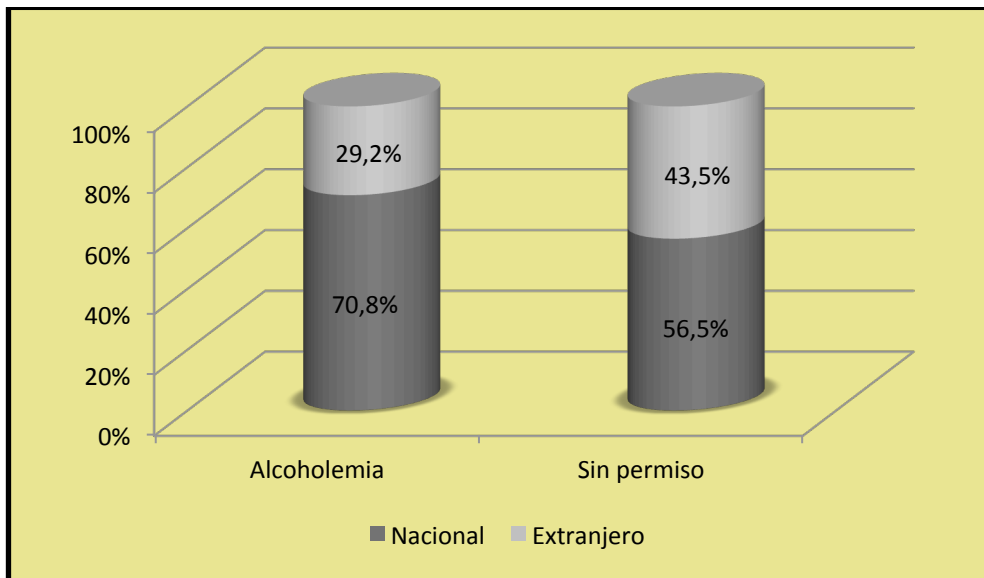




**Ilustración 127 - Evolución temporal delitos alcoholemia - sin permiso (Bernabeu, 2013)**

## 2. Comparativa en función del origen.

Otra perspectiva interesante es la de las características propias que pueda presentar esta comparativa, desde el punto de vista de la participación de los extranjeros en cada uno de los tipos delictivos cuya interrelación se estudia. Si se hace la distribución con los datos de la investigación, también diferenciando entre los delitos de alcoholemia y de conducción sin permiso, el resultado es el que puede verse a continuación:

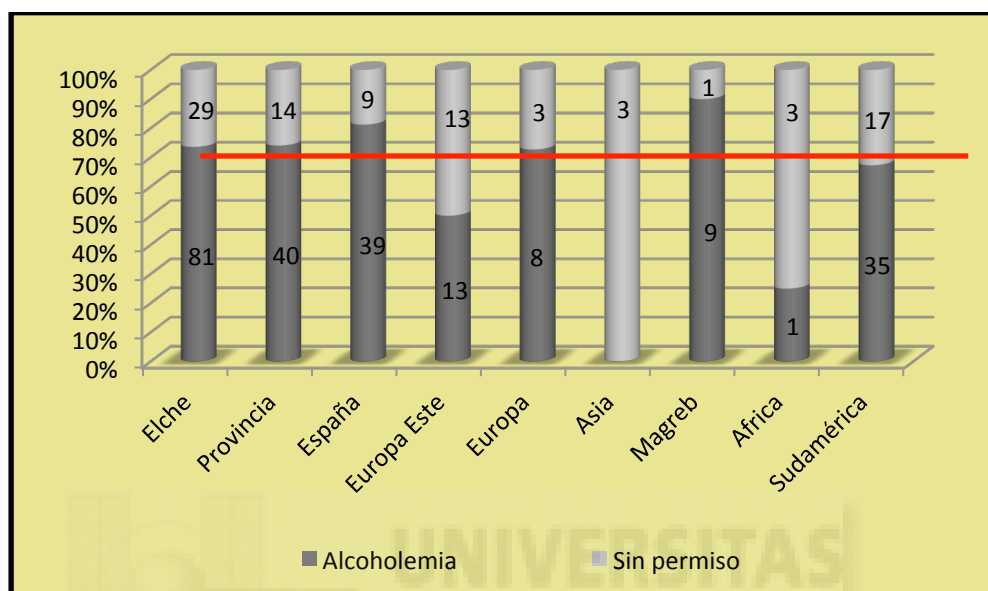


**Ilustración 128 - Comparativa porcentual español-extranjero en delitos de tráfico, por delitos (Bernabeu, 2013).**

Entre los delincuentes por conducir sin permiso el porcentaje de extranjeros es algo mayor que el correspondiente a los conductores delincuentes por alcoholemia, lo cual parece ir a favor de la sensación popular de que la conducción sin permiso puede estar algo relacionada con la menor posibilidad de determinados extranjeros de obtener la habilitación reglamentaria para conducir. Como ya se ha visto, esto no parece ser tanto por dificultades administrativas para obtener ese permiso, como –probablemente– por otras razones de tipo cultural y/o socioeconómico para –por ejemplo, disponer de vehículo propio. Y utilizar otras alternativas sin obtener el permiso por razones más circunstanciales.

Otra perspectiva relevante, en este mismo aspecto, y esta vez en relación con la posibilidad de una mayor presencia del delito de alcoholemia que pueda desnivelar el balance entre la distribución porcentual de ambos delitos, es la que ofrece el gráfico siguiente. En él se

han incluido los datos en forma de columnas porcentuales apiladas, y teniendo en cuenta el origen de los implicados.



**Ilustración 129 - Distribución porcentual delincuentes tráfico alcoholemia y sin permiso, por origen (Bernabeu, 2013).**

La línea roja que se muestra en el gráfico señala lo que podría considerarse como una "línea base"<sup>141</sup> muy cercana de la distribución que parece "normal" según los datos que se han manejado (73% de delitos de alcoholemia y 27% de conducción sin permiso).

Las barras de color gris se corresponden con los casos en los que la distribución no llega a tener datos suficientes como para que puedan

<sup>141</sup> Sólo como una referencia aproximada a los efectos de la interpretación comparativa que sigue a continuación.

extraerse conclusiones.<sup>142</sup> Parece lógico que los conductores sin permiso sean menos habituales en el entorno europeo occidental que en otros casos (debido a un reconocimiento más automático de las habilitaciones para conducir), mientras que parece ser bastante más difícil para determinados inmigrantes el acceso a la adquisición de vehículos, por lo que es más probable que se dé el delito de conducción sin permiso (como puede ser el caso, aunque poco significativo en su número, de los procedentes de Asia, de Europa del Este, o de los países africanos). De ahí, la inversión en la norma general y el mayor porcentaje de delitos de conducción sin permiso (sin embargo, reiteramos, con datos que no permiten la generalización).

Por último, y aunque no se trate de datos significativos, hay que hacer mención de los implicados de origen magrebí. En este caso, los datos (9 implicados en delitos de alcoholemia y 1 en delito de conducción sin permiso), no se corresponden con los condicionantes culturales y religiosos del entorno de origen, que prohíben el consumo de alcohol. Probablemente se acercan más al perfil de consumidor que se ha descrito para el grupo de implicados procedentes de Sudamérica, que por otra parte, no tiene esa "barrera" cultural y religiosa hacia el consumo de alcohol. Con mucha probabilidad, habría que basarse para la explicación de este tipo de patrón de comportamiento en las consideraciones de la teoría criminológica de los vínculos sociales de Hirchi (ver página 121).

En definitiva, la explicación de la existencia –en la muestra investigada– de una ligeramente distinta distribución porcentual entre los

---

<sup>142</sup> Evidentemente, su número contribuye a la significación de los datos en conjunto. Sin embargo, en este aspecto nos referimos a la significación respecto de la distribución porcentual para cada origen en concreto.

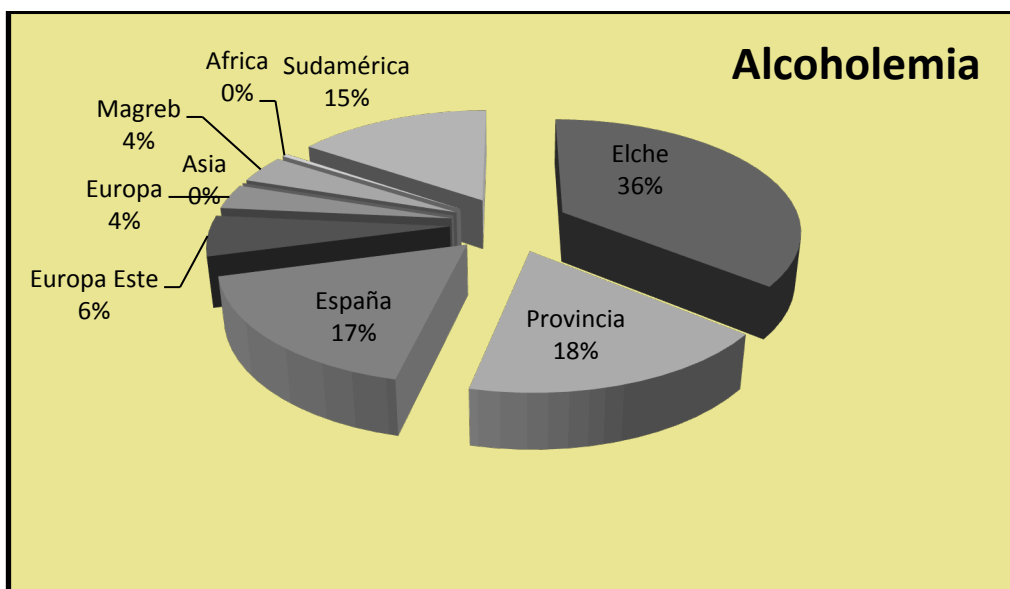
delitos de alcoholemia y los delitos de conducción sin permiso, que la que aparece en investigaciones anteriores y en los datos ofrecidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, parece deberse a la combinación de dos factores:

- Poca representación de los delitos de conducción sin permiso, debida a que el periodo estudiado comienza en el mismo momento en el que se "reactiva" el delito correspondiente a esta conducta, y todavía no está totalmente desarrollada la operatividad de su persecución.
- Sobrerrepresentación de los delitos de alcoholemia, debida a una mayor presencia de inmigrantes,<sup>143</sup> con unos condicionantes culturales y criminológicos que mediatizan un patrón de consumo de alcohol que no se presenta en otros grupos sociales.

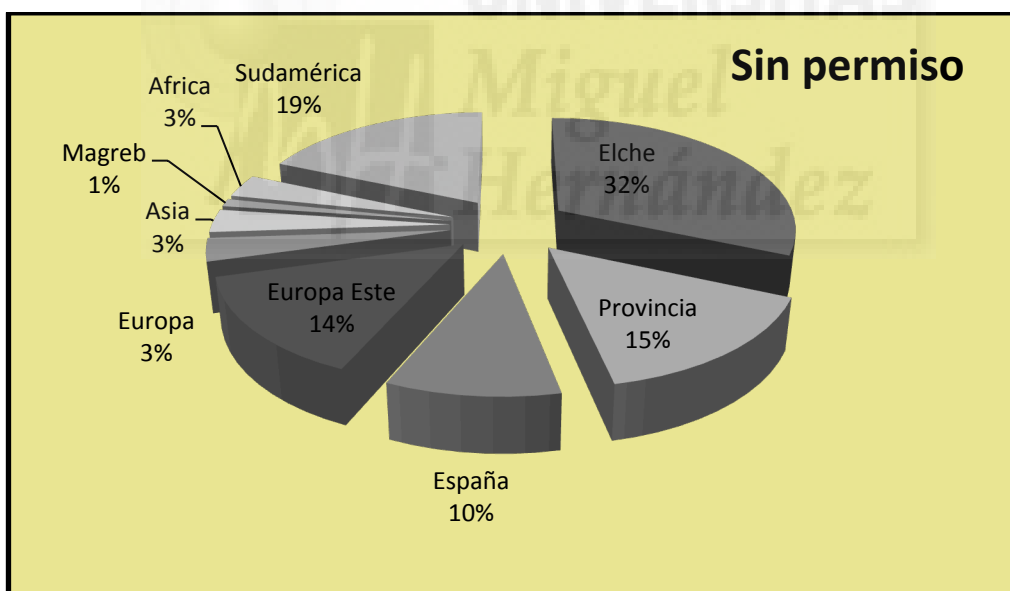
El resultado comparado entre las dos clases de delitos de tráfico (delincuentes por alcoholemia y delincuentes por conducción sin permiso) es el siguiente:

---

<sup>143</sup> Hay que recordar que Alicante es una de las provincias con mayor presencia de inmigrantes, de todo tipo y origen, del territorio nacional.



**Ilustración 130 - Distribución porcentual delincuentes alcoholemia, por origen (Bernabeu, 2013).**



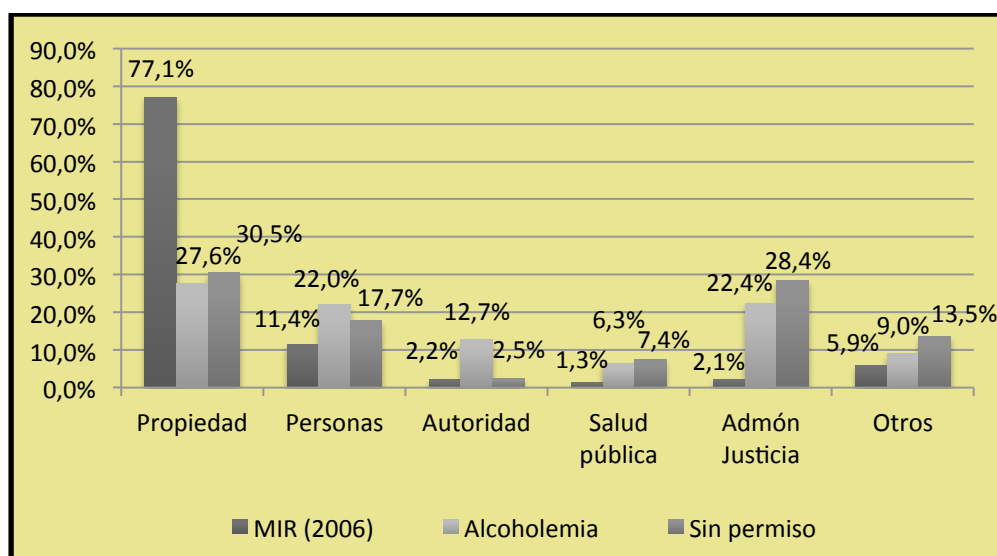
**Ilustración 131 - Distribución porcentual delincuentes sin permiso, por origen (Bernabeu, 2013).**

Es lógico que los mayores porcentajes de presencia, en cada delito, deban mostrarse en los nacidos en el término municipal estudiado,

seguido por los del resto de la provincia y resto de España casi a partes iguales. En lo que respecta a los extranjeros, la diferencia más remarcable entre los dos delitos –desde el punto de vista comparativo- es que entre los que proceden de la Europa del Este se observa una cierta mayor importancia porcentual en los delitos de conducción sin permiso (14% frente al 6% de los delitos de alcoholemia).

### 3. Comparativa en función de los antecedentes por delitos “clásicos”

En cuanto a las diferencias por razón de clases de antecedentes por delitos “clásicos”, los datos resultantes de comparar los antecedentes policiales en los delitos de alcoholemia, conducción sin permiso, y la distribución porcentual de los delitos publicada por el Ministerio del Interior, son los siguientes:



**Ilustración 132 - Comparativa antecedentes policiales entre delincuentes de tráfico (Bernabeu, 2013).**

En los dos casos de los delitos de tráfico comparados, los porcentajes de antecedentes policiales por delitos contra la propiedad se hallan bastante por debajo de la distribución de los delitos en la población delincuente en general. Por el contrario, los antecedentes por delitos contra la Administración de Justicia se muestran bastante por encima (incluso en mayor medida los correspondientes a los conductores sin permiso) de los generales, lo que parece suponer un indicio claro de un perfil criminológico de sujetos que tienen tendencia a mantenerse al margen de las normas. También en ambos casos, los antecedentes por delitos contra las personas se mantienen algo por encima. La diferencia clara, entre una y otra clase de delitos de tráfico, es el más alto porcentaje de antecedentes por delitos contra los agentes de la autoridad en el caso de los conductores delincuentes por alcoholemia, lo que indica que tienen tendencia a ser más agresivos que los delincuentes por conducir sin permiso.

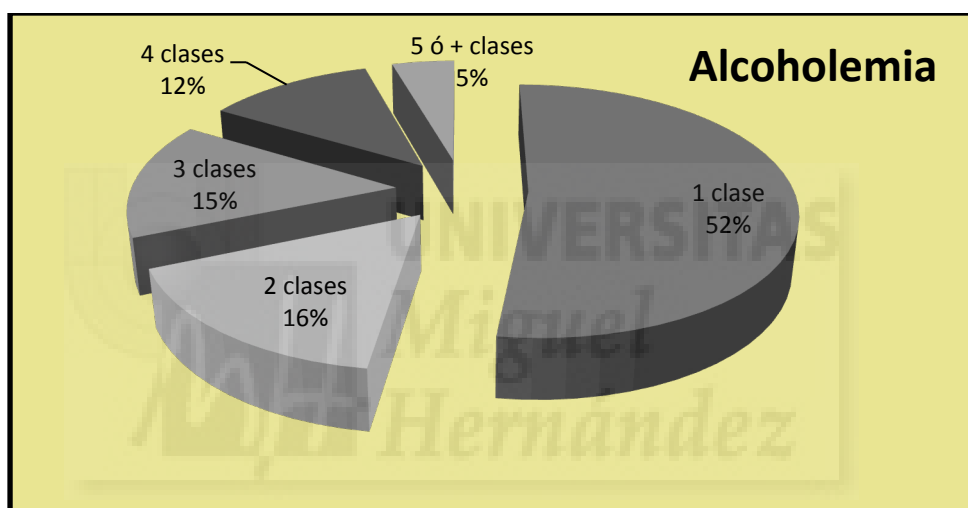
Otra comparativa interesante es la de la versatilidad delictiva de ambos grupos de delincuentes, evidenciada en cuántas clases diferentes de antecedentes penales tienen cada uno de ellos, en función de los datos obtenidos en los resultados de la muestra (según la distribución en grupos por clase de delitos que se ha citado en la página 43).



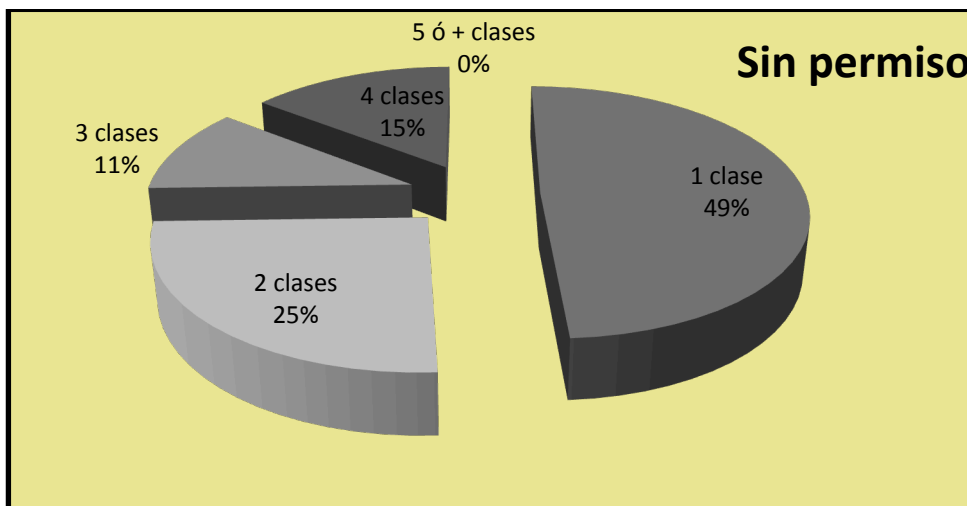
**Tabla 85.**

**Versatilidad delictiva delincuentes de tráfico (Bernabeu, 2013).**

DELINCUENTES	N° DE CLASES DISTINTAS DE DELITOS "CLÁSICOS"					TOTAL
	1 clase	2 clases	3 clases	4 clases	5 clases o más	
Alcoholemia	35	11	10	8	3	67
Sin permiso	27	14	6	8	0	55



**Ilustración 133 - Versatilidad delictiva delincuentes alcoholemia (Bernabeu, 2013).**



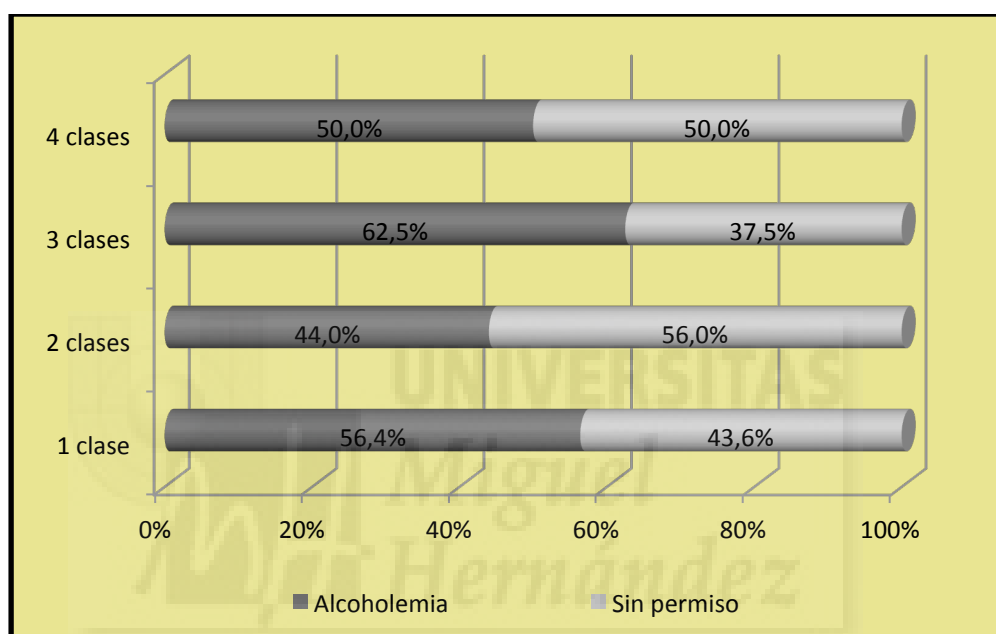
**Ilustración 134 - Versatilidad delictiva delincuentes sin permiso (Bernabeu, 2013).**

Puede decirse que, en ambos casos, se evidencia la existencia de una cierta versatilidad en su comportamiento delictivo, ya que el porcentaje de los que tienen antecedentes en más de una clase de delitos es de un 51%, en los delincuentes por conducción sin permiso, mientras que en los delincuentes por alcoholemia es de un 48 %. Porcentajes que indican, además, que esa versatilidad aparece ligeramente mayor en los primeros.

En este sentido, también es interesante observar la diferencia en el porcentaje de quienes tienen 3 clases diferentes de antecedentes "clásicos". Especialmente expresivo es - en otra visión de este mismo aspecto- el gráfico siguiente, en el que puede verse la distribución porcentual comparada entre los delincuentes de tráfico por alcoholemia y por conducir sin permiso, según el número de clases diferentes de delitos "clásicos" en las que han estado implicados.

Puede observarse que, a medida que el número de tipos diferentes de delitos aumenta, se va manteniendo, aproximadamente, el porcentaje

entre ambos tipos de delincuencia de tráfico. Es decir, a medida que los delincuentes son más versátiles (en lo que respecta a la delincuencia "clásica"), tienden a seguir cometiendo las dos clases de delitos de tráfico comparados. El caso del grupo de "5 clases de delitos o más" no es significativo, dado que se trata de un solo individuo.



**Ilustración 135 - Distribución porcentual delincuentes tráfico en función de su versatilidad (Bernabeu, 2013)**



## Capítulo 7.

### Breve aproximación criminológica a otros delitos de tráfico

En 1975, ya se decía que -cada año- moría tres veces más gente en accidentes de tráfico que por homicidio, y aproximadamente el 84% de esas muertes son el resultado de alguna forma de conducción negligente. Y lo que es más importante, aproximadamente la mitad de esas muertes son víctimas inocentes (Michalowski Jr., 1975).

Lo cierto es que la Criminología no ha parecido mostrar mucha predilección por el estudio de la interrelación entre la delincuencia y la implicación en los accidentes. A pesar de esa falta de interés, sin embargo, los autores citan tres estudios –afirman que relativamente antiguos- que relacionan la implicación entre lo criminal y la producción de heridas no intencionadas.

Göppinger, por otra parte, informa de una investigación en Essen según la cual, quienes cometen delitos de tráfico, habiendo ya sido condenados anteriormente, producen más accidentes que los no criminales, de lo que deduce que muchas veces los delitos de tráfico de los criminales sólo constituyen una pequeña parte de su criminalidad. Concreta que el 3 % tiene entre 6 y 10 condenas anteriores, y ocupando en ellos un lugar destacado los “delitos brutales” (Göppinger, 1975) y (Núñez Paz & Alonso Pérez, 2002).

Mientras Willet, citado por Middendorff, afirma que en una comparación de un grupo de 96 culpables de accidentes con dos grupos de control, el grupo de los causantes de accidentes presentaba un número considerablemente superior de antecedentes penales (Middendorff, 1981).

A pesar de esa falta de interés, pueden encontrarse un cierto número de teorías capaces de ofrecer una interpretación para la relación entre el crimen y los accidentes. Teorías que implican que varios tipos de problemas de comportamiento tienden a confluir en las mismas personas, lo que puede proporcionar alguna explicación.

En este aspecto de los accidentes de tráfico, aparece que existe una clara tendencia en que los jóvenes más involucrados en formas pasivas de actividades de tiempo libre están relativamente más a menudo envueltos en accidentes de tráfico. Así, muestran un porcentaje de un 27%, mientras que los que están menos involucrados en esta forma de disfrute de tiempo libre suponen el 12%. Lo que no deja de ser sorprendente, ya que se parece considerarse más el participar en actividades de ocio de carácter pasivo como un factor protector. Los resultados de las investigaciones Junger y Wieggersma sugieren que las características individuales –asociadas con las de las actividades de tiempo libre de carácter pasivo- son las que realmente están asociadas con la implicación en accidentes de tráfico (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, *Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users*. In G.B. Grayson (Editor). *Behavioural Research in Road Safety*. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995).

Al igual que en la conducta delictiva, en la investigación de la seguridad vial y los accidentes de tráfico, también puede distinguirse entre las características individuales y las situacionales. Así, en este último ámbito, el estudio de las situaciones en las que ocurren los accidentes es importante en el área de la investigación. Ejemplos de elementos situacionales son la densidad del tráfico o las condiciones climáticas. Entre las características individuales puede destacarse la propensión a los accidentes.

Diferentes estudios se han dirigido a este aspecto: en uno de ellos, que se efectuó entre conductores de taxi se evidenció que los conductores de taxi que mostraban una tasa de accidentes más alta diferían de los que la mostraban más baja en factores como el haber mostrado más desórdenes de conducta, en la escuela tenían más antecedentes de absentismo escolar, su expediente escolar era más pobre (tiempos de trabajo más cortos, menos ajustados adecuadamente a los trabajos, etc...), su adaptación social era peor, si estaban casados eran más infieles a sus parejas, tenían un historial previo más elevado de accidentes en su infancia y, finalmente, sus hábitos de conducción eran peores. En otro estudio estos resultados fueron confirmados en una población general de conductores: por ejemplo, se demostró que los conductores con una más baja tasa de accidentes habían tenido contacto en los juzgados de menores y adultos en un 1%, mientras que los conductores con unas tasas más altas lo habían tenido entre un 17 y 34%. La conclusión, bien conocida, es la de que "un hombre conduce como vive". Tillman y Jobs (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users. In G.B. Grayson

(Editor). Behaviourial Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995).

Se pueden considerar incluidas en el homicidio con vehículo dos categorías de muerte por negligencia de otros: asesinato y homicidio no negligente y homicidio por negligencia. La primera categoría se caracteriza por interacciones cara a cara con resultado de muerte por negligencia de otros, mientras que el segundo se refiere principalmente a homicidios mediante vehículo (Michalowski Jr., 1975).

Como conducta legalmente proscrita que resulta en un daño real para la víctima, el homicidio mediante vehículo es claramente un crimen violento. Sin embargo, en comparación con el asesinato y el homicidio no negligente, el homicidio mediante vehículo no se percibe como una amenaza seria para el orden social y el sistema de justicia criminal. Así, las condenas por homicidio mediante vehículo son menores que las cualquier otra forma de homicidio y son aplicadas generalmente bastante por debajo del máximo posible. La opinión pública sólo hace débiles requerimientos para el control de este tipo de violencia y los elementos policiales generalmente prestan poca atención a este tipo de delito como un crimen de gravedad (Michalowski Jr., 1975).

## **1. Imprudencias**

Por muchas razones, algunas ya expuestas, el estudio criminológico de las imprudencias, como delitos contra la seguridad vial, requiere el empleo de otras perspectivas añadidas a las utilizadas en esta investigación. Principalmente, por su difícil determinación inicial en el



ámbito policial, siendo común que no se pueda comprobar –hasta después pasado un considerable lapso de tiempo y además en otro ámbito que no es el policial- si el tratamiento posterior es como delito o como un accidente de tráfico, limitándose entonces –muchas veces- a una cuestión de responsabilidad civil.

Esa dificultad de determinación, se origina porque -muchas veces- es difícil separar la diferente casuística, incluso desde lo no-delictivo, a lo que sí que lo es. Lo que se puede ejemplificar como un continuo como el siguiente:

Accidente --- falta/delito imprudente --- lesión/homicidio culposo --  
- Lesión/homicidio doloso

También es difícil llegar a una determinación más o menos exacta dentro de los mismos delitos de imprudencia. Aunque para los criminólogos el concepto pueda a llegar a ser el mismo, independientemente del alcance de las lesiones o la importancia de las pérdidas económicas, la mediatización judicial de los datos estadísticos hace que los datos sean de difícil valoración. Ya el propio Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial se hace eco de esta dificultad recordando que “en el ámbito de la seguridad vial tienen gran importancia numérica las lesiones imprudentes que en la mayor parte de las ocasiones dan lugar a la incoación directa de un juicio de faltas cuyo control escapa a las Fiscalías” (Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, 2008).

Como, muy acertadamente, recuerda Corcoy Bidasolo, la cuestión estriba en que es necesario probar qué riesgo es el que efectivamente se ha realizado en el resultado: el creado por el autor, el originado por la víctima o terceros o por ambos. Al riesgo creado directamente por la conducción del autor hay que sumar el riesgo creado por la víctima, en los supuestos en los que, por tratarse de un incapaz, un menor o un anciano, el autor debía prever que la víctima podía actuar peligrosamente, en aplicación del principio de defensa.

En consecuencia, debe analizarse: a) si el resultado es imputable exclusivamente al riesgo creado por el autor; b) si, por el contrario, en parte, también es imputable al riesgo creado por la víctima (o al de un tercero); c) si es únicamente imputable a esta última (o al tercero). En el segundo caso, la consecuencia es que no todo el riesgo creado por el autor se realiza en el resultado. Igualmente criticable es la "costumbre" de que, siendo el resultado imputable a la conducta peligrosa de la víctima, se condena al "autor-víctima" por falta de homicidio o lesiones por imprudencia leve, para poder indemnizar a la "víctima-autora" (Corcoy Bidasolo, 2007, pág. 107 a 109).

Fuera de población se producen comparativamente muchos menos accidentes que en poblaciones cerradas. Pero cuando ocurren están unidos con más frecuencia a la acusación de muertes que en el interior de las poblaciones, donde a consecuencia de la mayor densidad del tráfico y de la limitación de velocidad surgen más accidentes simplemente con daños o lesiones. Si se considera la velocidad como *"el factor causal decisivo en la gravedad de los accidentes"*, parece que el descenso relativo de los accidentes graves de tráfico en lugares de tráfico cada vez

más denso demuestra el gran influjo de la limitación de velocidad dentro de población. Y viceversa, es de suponer que la gravedad de los accidentes fuera de población es debida no tanto a la extraordinaria densidad del tráfico como al aumento de la velocidad de los vehículos (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979).

El perfil que describe Kaiser en los homicidios culposos es (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979). :

- Adultos, en especial hombres (90%).
- De 18 a 25 años han causado más muertes que el resto de todos los de mayor edad.
- Las mujeres sólo son el 6% (las mujeres en la criminalidad general suponen el 15%).
- Estado civil: (35,5% solteros; 3,3% viudos; 54,6% casados).
- Profesiones: servicio público (4%), profesiones liberales (2,6%), sin profesión (2%).
- Experiencia conduciendo: Más de 5 años (25%), sin permiso o menos de un año (22%).
- Antecedentes penales (27-33%, promedio 28%). El porcentaje es mucho mayor en quienes conducen bajo la influencia de bebidas alcohólicas

La comisión de un homicidio culposo es sólo un reflejo de su abandono existente ya de mucho antes, que se manifiesta en cada caso de modo distinto y que va del delito común al homicidio culposo y también en dirección contraria. Sin embargo, la inmensa mayoría de los autores son personas que no se diferencian en su comportamiento exterior, o se diferencian muy poco, del resto de sus conciudadanos y que no se presentan de modo criminológicamente relevante. Parece en extremo difícil una ulterior clasificación de este complejo según la estructura de la personalidad, la índole de la conducta criminal o en grupos particulares. Ruge opina, en definitiva, que una madurez general en la vida, la prudencia y la estabilidad de la personalidad, por lo regular, no se pueden sustituir exclusivamente por una reacción acertada.

En cuanto a las lesiones culposas (en general), tuvieron en Alemania (de 1882 a 1957) un incremento de un 3,7 por cada 100.000 habitantes a un 250, lo que debe ser atribuido a la aparición de la motorización. En este caso, el perfil criminológico que se determinó fue el siguiente:

- En el grupo de edad inferior a 25 años, se daban más de la tercera parte de las lesiones culposas.
- Las mujeres estaban representadas en un 8%, aproximadamente, lo que equivalía al porcentaje de representación en la conducción (en esos años).
- Estado civil: solteros (55%), casados (43%), viudos (0,8%), divorciados (0,4%).

- Administración Pública (2,9%), profesiones liberales (8,9%), sin profesión (9,3%).
- Experiencia conduciendo: Más personas que tienen menos de 3 años el carné, en contraste con lo que ocurre en los delitos de conducir embriagado y en la fuga en caso de accidente.
- Antecedentes penales: En las lesiones dolosas en general, el 40% tenían antecedentes penales, mientras que en las culposas en general, los tenían un 20%.
- Parece inferirse que la criminalidad de las lesiones culposas está condicionada en lo esencial por las circunstancias del tráfico, por "*situaciones en que está sometido el conductor a pretensiones excesivas*" con los peligros ligados a ellas para el participante en el tráfico, pero que no demuestran una particular intensidad criminal en el delincuente en cuestión (Kaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979).

## **2. Las explicaciones criminológicas**

Elander y French (1993) se centraron en la conexión entre la intención de cometer delitos y las tasas de accidentes, y encontraron que una relativamente fuerte relación que en parte estaba mediatizada por la forma de toma de decisiones y la velocidad (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road

users. In G.B. Grayson (Editor). Behavioural Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995).

En esencia puede decirse que, entre otras cuestiones, dos que centran alguno de los aspectos relacionados con la Criminología del tráfico pueden ser:

- 1ª: ¿Hay una relación entre los accidentes y el delito?
- 2ª: Los factores del entorno que se conoce que pueden predecir el delito ¿son válidos también para predecir la tendencia a estar envueltos en accidentes de tráfico?

Para averiguar si hay soporte para la tesis de una etiología común entre ambos fenómenos ha de determinarse si una serie de variables del entorno, que se conoce que están relacionadas con el delito, también lo están en el involucramiento en los accidentes. La proposición de que ambos fenómenos pueden ser interdependientes y es el producto de las mismas diferencias individuales, ha de ser interconectada mediante los correlatos correspondientes del delito y de la tendencia a estar envuelto en accidentes de tráfico. No obstante, según los autores, nadie –hasta ese momento- ha investigado directamente si entre las variables teóricamente relevantes del delito y de los accidentes las hay interrelacionadas. En su estudio, para hacerlo, se centran en los elementos principales de la vida adolescente: familia, escuela, y tiempo libre. La determinación concreta de las variables y su construcción en una escala está basada en la teoría criminológica del control social de Hirchi (1969) (Junger, Terlouw, & Van

de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users. In G.B. Grayson (Editor). Behaviourial Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995).

Los autores realizaron una investigación criminológica sobre la interrelación entre la propensión a la delincuencia y a los accidentes de tráfico. Llevaron a cabo la misma mediante la aplicación de informes de autodenuncia sobre la implicación en actos delictivos o predelictivos, o la presencia de factores íntimamente relacionados con ellos, en 2918 jóvenes de entre 12 y 24 años de una población de 9000 familias seleccionadas aleatoriamente. También se les preguntó, en otra batería de preguntas, sobre su experiencia de haber sufrido o no algún accidente de tráfico.

En el primero de los aspectos, se les interrogó mediante 28 preguntas en forma de dos escalas: delitos o conducta antisocial cometidos alguna vez, o cometidos en el último año, y subdivididas en cuatro tipos: delitos contra la propiedad, violencia contra las personas, vandalismo o actividades relacionadas con el alcohol y las drogas. En el segundo, sobre su implicación en accidentes de tráfico y de qué tipo (como peatón, como ciclista, en un ciclomotor, en una motocicleta, en un turismo o, incluso, como pasajero). Las variables utilizadas en el estudio estaban relacionadas con factores explicativos utilizados para determinar los elementos utilizados en la teoría del control social de Hirchi. Los datos mostraron que una alta involucración en la delincuencia está lineal y positivamente relacionada con los accidentes de tráfico, tal como muestran los gráficos siguientes (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users. In G.B.

Grayson (Editor). Behavioural Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995):

La interrelación entre ambos fenómenos permanecía significativa también si se estudiaba separadamente por sexo y edad. Y de las 23 variables estudiadas, 14 estaban tan relacionadas con la delincuencia como con la implicación en accidentes de tráfico (son las que pueden verse en cursiva en la tabla siguiente):

CORRELACIONES ENTRE FACTORES SOCIALES Y DELINCUENCIA Y ENTRE FACTORES SOCIALES E IMPLICACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO		
	DELINCUENCIA	ACCIDENTES TRÁFICO
<b>LAZOS CON FAMILIARES Y AMIGOS</b>		
Fuerte integración familiar <sup>(1)</sup>	<i>-.15 <sup>(3)</sup></i>	<i>-.08 <sup>(3)</sup></i>
Clima familiar inadecuado	<i>.19 <sup>(3)</sup></i>	<i>.08 <sup>(3)</sup></i>
Pocos lazos afectivos con los padres	<i>.14 <sup>(3)</sup></i>	<i>.03</i>
Débiles lazos con los amigos	<i>-.06 <sup>(3)</sup></i>	<i>-.08 <sup>(3)</sup></i>
<b>FACTORES ESCOLARES</b>		
Ninguna importancia dada a la escuela	<i>.13 <sup>(3)</sup></i>	<i>.01</i>
Buena previsión de futuro <sup>(1)</sup>	<i>-.15 <sup>(3)</sup></i>	<i>-.08 <sup>(3)</sup></i>
Gran agrado hacia el estudio <sup>(1)</sup>	<i>-.29 <sup>(3)</sup></i>	<i>-.09 <sup>(3)</sup></i>
Pobre implicación en trabajo escolar	<i>.10 <sup>(3)</sup></i>	<i>.03</i>
<b>TRABAJO Y CONTACTOS AFECTIVOS</b>		
Contactos afectivos <sup>(1)</sup>	<i>-.16 <sup>(3)</sup></i>	<i>-.14 <sup>(3)</sup></i>
Gran número de contactos afectivos	<i>.30 <sup>(3)</sup></i>	<i>.15 <sup>(3)</sup></i>



Empleo <sup>(1)</sup>	-.19 <sup>(3)</sup>	-.15 <sup>(3)</sup>
No disposición dinero de bolsillo	.15 <sup>(3)</sup>	.19 <sup>(3)</sup>
Disponer de mucho dinero	.18 <sup>(3)</sup>	.20 <sup>(3)</sup>
VALORES		
Positivos hacia la violencia	-.02	-.01
Positivos hacia el vandalismo	.09 <sup>(3)</sup>	-.003
Positivos hacia vencer obstáculos <sup>(1)</sup>	.16 <sup>(3)</sup>	.02
ACTIVIDADES DE OCIO		
Muchos amigos con los que salir	.10 <sup>(3)</sup>	.01
Salir fuera de casa	.30 <sup>(3)</sup>	.16 <sup>(3)</sup>
Lugares no convencionales	.12 <sup>(3)</sup>	.04
Aburrimiento a menudo	.03	-.07 <sup>(3)</sup>
EXPOSICIÓN A VARIABLES		
Disposición de motocicleta	.09 <sup>(3)</sup>	.14 <sup>(3)</sup>
No práctica de deportes	.06 <sup>(2)</sup>	.07 <sup>(3)</sup>
Muchas horas de deporte <sup>(1)</sup>	.15 <sup>(3)</sup>	.07 <sup>(3)</sup>
23 variables independientes	.51	.31

(<sup>1</sup>) Es un factor de protección ante la delincuencia y los accidentes de tráfico, el resto son factores que potencian la implicación en ambos fenómenos. (<sup>2</sup>) .01 > p > .001. (<sup>3</sup>) p < .001

Sólo en un caso (valores hacia la violencia) no había relación de dependencia entre ambas variables. En resumen, los chicos que puntúan bajo en sus características delictivas o predelictivas tienen pocos accidentes de tráfico y se caracterizan por una fuerte integración familiar, un buen clima familiar, y una adecuada orientación hacia el futuro. Esos

chicos disfrutan de la escuela y sus estudios, no se comprometen con parejas demasiado a menudo, no pasan fuera de su casa un tiempo excesivo, no tienen trabajo y no disponen de mucho dinero para gastar.

Puede extrañar, a primera vista, que algunas variables predigan la implicación en el delito en la dirección contraria a que usualmente se asumiría. Algunos autores han argumentado que tener una pareja (en este caso un compromiso afectivo), o tener un trabajo, deberían inhibir el comportamiento criminal. En los datos anteriores puede observarse lo contrario: los contactos afectivos, tener un trabajo (y como resultado del mismo) tener dinero para gastar, incrementa la probabilidad de comportamiento criminal.

Pero Hirchi afirma que esta cuestión debe ser entendida a través de la consideración de esas variables en relación con sus lazos con la sociedad convencional. Las últimas tres variables mencionadas deberían ser vistas como operacionalizaciones de falta de compromiso, por ejemplo, hacia la educación. Los chicos fuertemente comprometidos con la educación y los valores no tienen tiempo para un trabajo, por lo que no tienen una excesiva cantidad de dinero para gastar. Y los chicos fuertemente apegados a sus padres probablemente no se comprometan afectivamente a una edad excesivamente temprana.

De los datos se desprende que es más fácil predecir la delincuencia que los accidentes de tráfico (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, *Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users*. In G.B. Grayson (Editor). *Behavioural Research in Road Safety*. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995).

Las conclusiones del estudio pueden resumirse en lo siguiente (Junger, Terlouw, & Van de Heijden, *Igitur Archives. Crime and accident*

involvement in young road users. In G.B. Grayson (Editor). Behaviourial Research in Road Safety. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory., 1995):

- La relación entre los accidentes de tráfico y el delito, si se ve más confirmada en futuras investigaciones, es un tema relativamente nuevo en el ámbito de la investigación criminológica y los accidentes de tráfico, y supone un desafío a todas estas disciplinas en la búsqueda de explicaciones adecuadas.
- Hay una relativamente fuerte correspondencia entre los accidentes de tráfico y la delincuencia. Esa relación se sostiene para diferentes tipos de delito, para diferentes tipo de accidentes de tráfico, para el número total de accidentes y si se estudia separadamente por edad y por sexo. Cuanto más altas son las tasas en las escalas de delincuencia, más probabilidad hay de de estar envuelto en accidentes de tráfico.
- La relación es ligeramente más fuerte entre las chicas y lo adolescentes más jóvenes que entre los chicos y los jóvenes de más edad. Esto podría ser explicado si se acepta la idea de que los factores individuales son más importantes que las causas del delito entre los grupos con menos oportunidades hacia el delito, como las chicas y los más jóvenes, y los factores de oportunidad juegan un papel causal más fuerte en los grupos con mayores

oportunidades para el delito, como los chicos y los jóvenes de mayor edad.

- Hay una relativamente amplia coincidencia entre los correlatos del delito y los accidentes: 14 variables predicen el delito tan bien como los accidentes de tráfico. Generalmente, los chicos que funcionan bien en familia, están bien orientados hacia el futuro y les gusta la escuela, no están afectivamente comprometidos, no tienen un trabajo y no pasan excesivo tiempo fuera de casa, también tienen menos probabilidad de estar envueltos en conductas delictivas y en accidentes. La exposición a accidentes, medida por la posesión de una motocicleta incrementa la probabilidad de accidentes tanto como la probabilidad de delincuencia. Las variables relacionadas con el trabajo, tal como puede observarse en la tabla anterior, suponen las correlaciones más fuertes hacia la implicación en accidentes.
- Los accidentes de tráfico y el crimen comparten, de alguna manera, una etiología común. El hecho de que las medidas de control social (basadas en Hirchi) predigan los accidentes al igual que la delincuencia, apoya la tesis que los mecanismos de control social actúan como factores de protección contra la implicación en ambos fenómenos. Los resultados sugieren una interpretación en el sentido de que la teoría del autocontrol es la única que afirma explícitamente que puede esperarse una relación entre los accidentes y el delito. También está apoyada por la teoría general

de la desviación, que afirma que las amplias teorías del comportamiento desviado están interrelacionadas.

- Hay un fuerte apoyo a la idea de que la socialización está relacionada con el delito y los accidentes de tráfico. Pero no pueden ser excluidas otras explicaciones. Es posible que, factores de personalidad, como la búsqueda de sensaciones, u otras aproximaciones teóricas como la teoría del arousal o de la personalidad antisocial, puedan explicar también los resultados del estudio.
- Estadísticamente, parece más difícil predecir la implicación en accidentes que en el delito. Está claro que los accidentes vienen influenciados por factores situacionales y por el comportamiento de los otros participantes en el tráfico. Estos factores también tienen influencia en el comportamiento criminal, pero probablemente no tan intensa como en el caso de la implicación en los accidentes.
- Cuando se puede considerar el accidente como el resultado de la responsabilidad individual (por ejemplo, por conducir excesivamente rápido o habiendo bebido bebidas alcohólicas) la asociación entre las características individuales y la implicación en accidentes se hace mucho mayor. Por otra parte, los accidentes

“pasivos” no deben ser definidos en términos de simple mala suerte. Parker y cols. sugieren que los individuos envueltos en esos accidentes “pasivos” en un primer periodo, presentan un mayor riesgo de estar implicados en accidentes similares en periodos futuros.

- Si verdaderamente hay una relación entre los accidentes de tráfico y la conducta desviada, entonces las autoridades de la salud pública, de la prevención de los accidentes de tráfico y de prevención de la delincuencia, comparten el interés en factores sociales comunes: los programas de prevención necesitarán, de alguna manera, centrarse en las mismas variables y en las mismas personas.

## Capítulo 8.

### Discusión y conclusiones

#### 1. Discusión

##### *1.1.- Sobre las características generales de los delitos y los delincuentes contra la seguridad vial.*

La determinación y estudio del perfil criminológico de los delitos contra la seguridad vial y la de algunos de sus protagonistas –los delincuentes de tráfico- parece ser, en España, todavía una asignatura pendiente. Efectivamente son escasos, si no nulos los antecedentes de investigaciones en este campo desde una óptica puramente criminológica. Tampoco parece que –desde esa misma perspectiva- abunden los de tipo victimológico. Que la presente investigación lo haga respecto del primero de los enfoques no debe obviar la importancia del segundo.

Debido a lo anterior, el marco de referencia se remite -casi obligatoriamente y salvo alguna honrosa excepción que puede verse en el listado bibliográfico- a fuentes de investigaciones extranjeras, especialmente inglesas y australianas. También se hacen referencias a resultados de los clásicos alemanes en este ámbito, por el atractivo que puede suponer la comparación con las primeras investigaciones en este ámbito de la Criminología del tráfico.

En los resultados puede apreciarse que se muestra claramente el protagonismo de los mismos delitos que ya aparecían históricamente desde las primeras investigaciones: conducir bajo los efectos del alcohol, y conducción sin permiso. Resultado similar al de los antecedentes consultados, tanto en el aspecto cualitativo como en la distribución porcentual, mientras que la comparación con las fuentes oficiales de datos españoles se ha mostrado especialmente dificultosa, debido a los –ya expuestos- problemas estructurales de las estadísticas del delito en España.

En cuanto al perfil de los delincuentes, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- La distribución por edades se corresponde con la denominada “curva de la edad” clásica en la literatura criminológica, salvo en lo que respecta al grupo de edad de menores de 18 años, en el cual la presencia es poco importante, probablemente debido a una menor disposición de vehículos por parte de los menores, no sólo por motivos legales, sino también económicos y sociales. El grupo de edad predominante es el que comprende los individuos entre 18 y 33 años (51% de la muestra).
- El porcentaje de mujeres en la delincuencia de tráfico, según los resultados de la investigación, es sensiblemente igual al de otras investigaciones, aunque algo mayor que los datos oficiales publicados para España (4%), cifrándose en alrededor de un 9,8%. Sin embargo, este porcentaje sí que se aproxima a los datos



oficiales referidos a la participación de la mujer en la delincuencia general (9,5%).

- El porcentaje general de extranjeros en la delincuencia de tráfico, en los resultados de la muestra, es de un 26,4%, muy cercano – pero algo inferior- al de la participación de éstos en la delincuencia general, que según los datos oficiales es de un 33,7%.

En relación con los antecedentes, los resultados han mostrado un alto grado de acuerdo con otras investigaciones, ya que el 29,2% de los delincuentes de tráfico tienen antecedentes por otro tipo de delito (28,9% en la investigación de Kaiser, 1979; y 29,4 en la de Broughton, 2006). Si profundizamos en este último dato, resultó que el número de delitos de tráfico puede ser un buen predictor de la delincuencia común, ya que el 23,4% de los que habían cometido un delito de tráfico, tenían antecedentes, mientras que si eran dos los delitos de tráfico, el porcentaje de antecedentes subía al 64,3%.

Los resultados de la investigación sugieren cierta relación –en la que habría que profundizar en el futuro- entre la delincuencia de tráfico y la delincuencia “clásica”, coincidiendo con lo encontrado en estudios como el de Broughton (Broughton, 2003). Por otra parte, ciertos datos del estudio, muestran que estos comportamientos son compatibles con la teoría del autocontrol (Gottfredson y Hirschi, 1990).

En el aspecto de evolución temporal de los delitos de tráfico se confirma lo que intuitivamente podría aventurarse *a priori*: las máximas concentraciones de casos se dan en el fin de semana y durante la madrugada. Sin embargo, en el aspecto de la evolución durante el día

surge una cuestión que obliga a una posterior profundización para intentar lograr una interpretación-explicación satisfactoria: los casos se agrupan en mayor número entre las 4 y las 8 de la madrugada (lo que puede ser previsible) y entre las 20 y las 24 horas (lo que ya no es tan previsible). En este último lapso de tiempo predomina el grupo de edad entre 28 y 47 años, mientras que la elevación de casos entre las 4 y la 8 de la madrugada viene determinada por el grupo de entre 18 y 27.

El resultado del estudio proporciona soporte a las teorías situacionales, como la del patrón delictivo, que sugiere que las miras de las estrategias de prevención deben estar centradas sobre los elementos del momento y el lugar, en orden a reducir las alteraciones del orden público y los incidentes graves de tráfico (Palk, Davey, & Freeman, 2007).

En relación con ello, puede decirse que las teorías de las actividades cotidianas (Felson, 1998) y del patrón delictivo (Bratingham y Bratingham, 1984) pueden mostrarse como instrumentos adecuados para el estudio y planificación de la respuesta hacia este tipo de delitos.

## ***1.2. Sobre la delincuencia por conducción bajo los efectos del alcohol.***

### ***1.2.1. Características criminológicas generales.***

Con los datos de la muestra se ha determinado un perfil criminológico, y algunas de las características, de los delincuentes contra la seguridad vial por conducir bajo los efectos del alcohol:

- El porcentaje de mujeres es algo menor que el de su participación en la delincuencia de tráfico, resultando en un 6,2%. Cercano al encontrado por Broughton en 2006, que era de un 8%. Las edades medias de uno y otro sexo están sensiblemente cercanas: 35,1 años en el caso de las mujeres y 34,1 en el de los hombres. También son parecidas las tasas medias de alcoholemia, aunque ligeramente mayores en los hombres, con 0,84 gr./l. en aire espirado para éstos y 0,79 gr./l. en las mujeres (aunque hay que recordar que –por diversas razones- las mujeres presentan tasas más elevadas a igualdad de consumo).
- La edad media, en general, es de 34,2 años y dos terceras partes de los implicados en este tipo de delito tienen menos de 37 años. El grupo de edad con mayor porcentaje de implicados es el comprendido entre los 28 y 37 años (37%).
- El porcentaje de extranjeros implicados es de un 29,2%. Algo mayor que el 26,4% que aparece en los delitos de tráfico en general, y más cercano al 33,7% de ellos presentes en la delincuencia en general.
- En cuanto a la distribución por lugar de nacimiento, como es lógico el porcentaje mayor corresponde a los nacidos en el propio ámbito local de la investigación (término municipal de Elche) y el que le rodea (provincia de Alicante). Importante se muestra

porcentualmente el número de los nacidos en Sudamérica (especialmente en Ecuador), lo que debe tenerse en cuenta para la interpretación de determinados resultados, especialmente en lo referido a los delitos de alcoholemia y desde un punto de vista diferencial.

- La evolución temporal en el día se corresponde con la misma dinámica de la de los delitos de tráfico en general, entre otras cosas porque el mayor peso porcentual de los delitos de alcoholemia mediatiza de forma importante los resultados generales. Así, las mayores concentraciones coinciden en los mismos periodos temporales, entre las 4 y 8 de la madrugada y las 20 y las 24 horas. Se muestra claramente en los resultados que en el primero de los periodos el protagonismo lo ostenta el grupo de edad entre los 18 y 27 años, y en el segundo el grupo de edades entre 38 y 47. En la dinámica semanal el número de delitos es creciente a partir del comienzo del fin de semana hasta la finalización de éste.
  
- El estudio de las tasas medias de alcoholemia evidencia que –en el aspecto de evolución semanal- la tendencia general es ligeramente descendente. Es decir, si recordamos que la cantidad de implicados crece significativamente el fin de semana, puede decirse –como afirmación de conjunto- que en los fines de semana aumenta ostensiblemente el número de quienes consumen alcohol y luego conducen, pero no la cantidad de lo que consume cada uno.

En cuanto a la evolución en el día de esas tasas medias, la tendencia es también ligeramente descendente. En este caso, la interpretación es que se consume en más cantidad –considerada individualmente en cada uno- entre las 12 y las 20 horas.

Si recordamos que en ese lapso de tiempo el grupo de edad predominante es el de 27 a 47 años, podemos inferir que en ese grupo de edad es donde se producen los consumos más altos y no especialmente en fin de semana, mientras que en el grupo de edad de 18 a 27 años el mayor número de consumidores aparece entre las 4 y las 8 de la mañana de los fines de semana, pero no con mayores consumos.

- Las motivaciones principales aducidas para la comisión del delito no parecen haber variado con los años: la principal sigue siendo la de “estar de copas”. De forma muy lógica, es importante el porcentaje de quienes “no saben, no contestan” (26,6% en la investigación) ante la pregunta sobre los motivos de su conducta. Lo que sí ha variado desde la investigación de Lewrenz (1979) es la creciente importancia porcentual de los implicados que achacan su conducta de bebida excesiva seguida por conducción, a la existencia de una depresión u otros problemas emocionales, desde el antiguo 1,5% (en 1979), hasta el 11,1% resultante en la investigación.

Desde el punto de vista comparativo, y respecto de los delitos de alcoholemia, es interesante la realizada entre los grupos que se evidenciaban con características y perfiles muy distintos, especialmente en lo referido a las dinámicas de consumo de alcohol y posterior conducción de un vehículo.<sup>144</sup> Así, se estudiaron con mayor profundidad los grupos de nacidos en Sudamérica en comparación con los nacidos en el resto de la provincia de Alicante, y resto de España. Actuando a modo de “grupo básico de comparación” los nacidos en el término municipal de Elche, al aparecer como el grupo más numeroso con diferencia, y por ello – teóricamente- más “normalizado”.

En el grupo de origen sudamericano, las tasas de alcoholemia más persistentes y elevadas se han encontrado durante los fines de semana y repartidos de forma muy homogénea casi en cualquier hora de éste, lo que da idea de una pauta de consumo cíclica y compulsiva. En los nacidos en el resto de España, la distribución temporal es más uniforme durante toda la semana, y con mayores acumulaciones entre las 4 y la 8 de la madrugada y entre las 16 y las 20 horas, lo que –en unión de la edad media de este grupo (42,3 años) parece indicar un patrón de una cierta habituación al consumo más crónico de alcohol. En el grupo de los nacidos en el término municipal de Elche se observa una pauta de consumo temporal creciente hacia el fin de semana, y con una ligera mayor incidencia todos los días entre las 4 y las 8 de la madrugada, que se hace mucho mayor en las noches del fin de semana, especialmente la noche de los viernes. Pauta de consumo que se puede asociar a un perfil

---

<sup>144</sup> No incluyendo el resto de grupos, que no sumaban un número de datos que permitieran una comparación.

de consumidor en actividades y zonas de ocio, y coincidente con la edad media de este grupo, de 31,2 años.

### **1.2.2. Sobre la relación entre delitos de alcoholemia y delincuencia "clásica".**

Desde los inicios de la Criminología del tráfico se ha mantenido invariablemente la tesis de la existencia de una relación entre los delitos contra la seguridad vial y la delincuencia "clásica", especialmente en lo que se refiere a los delitos por alcoholemia y por conducción sin permiso. Dada la inexistencia de comprobaciones empíricas de esta cuestión en la literatura científica española, esta investigación se centra -entre otras cuestiones ya mencionadas- en intentar entrar en la determinación de su posible existencia. Y los datos de la muestra sugieren esta relación. De forma similar a lo que determinaron anteriores investigaciones, el porcentaje de implicados en delitos de alcoholemia que tienen antecedentes policiales por otros tipos de delito, asciende a un 29,6% de la muestra (en las investigaciones más antiguas, Kaiser cifraba este porcentaje en un 28,5%. Del total de antecedentes penales, un importante porcentaje lo son por delitos que muestran claramente un déficit en la capacidad de relación interpersonal: el 34,7% de los antecedentes se incluyen en el grupo de delitos contra las personas o contra los agentes de la autoridad.

### **1.2.3. Sobre la aplicación de la teoría criminológica a la delincuencia por alcoholemia.**

Uno de los objetivos de esta investigación es el de adentrarse (o al menos iniciar un camino) en la posibilidad de relacionar teorías criminológicas en la explicación de la delincuencia contra la seguridad vial a través de datos empíricos y su aplicación a tipos delictivos en concreto. En este caso, se han utilizado los datos de la muestra para valorar la posibilidad de explicación de los delitos de alcoholemia a través de las consideraciones de la teoría del autocontrol de Gottfredson y Hirchi.

La teoría del autocontrol propone que es este elemento el que se interpone entre las personas y su decisión de cometer un delito. De esa manera, un elevado autocontrol previene el delito, y un bajo autocontrol no lo hace, e incluso puede llegar a incrementar la posibilidad de que aparezca.

Cuatro elementos de gran importancia en esta visión son los de impulsividad, versatilidad, precocidad y estabilidad. Y estos cuatro elementos son los que se han valorado a través de los datos que ofrece la muestra investigada y sus resultados.

La existencia de impulsividad, como tendencia a cometer delitos de carácter interpersonal sin tener en cuenta las consecuencias, se demuestra en el importante porcentaje de antecedentes (37,4%) –en los individuos de la muestra- de carácter violento interpersonal, e incluidos en los dos grupos de delitos contra las personas y delitos contra agentes de la autoridad.

La versatilidad es la tendencia a cometer delitos de carácter diferentes y en un mismo tiempo. Los antecedentes de los individuos de la



muestra investigada se han dividido en cinco grupos de carácter marcadamente diferente para poder evaluar este elemento. El resultado ha sido que el 48% tenía antecedentes de más de dos tipos diferentes (teniendo en cuenta que, además de los antecedentes, también han cometido delitos de tráfico, lo que se puede considerar como otro tipo delictivo más de otro carácter). Además, el 17% habían cometido delitos (teniendo en cuenta lo anterior) de más de cuatro tipos diferentes. Todo ello es suficiente como para poder apreciar versatilidad en los individuos de la muestra.

La precocidad, como la tendencia a la aparición de forma temprana y a declinar con la edad, puede parecer un elemento algo más cuestionable, dado que no aparecen en la muestra delincuentes por alcoholemia, de menos de 18 años y con antecedentes. Hay que tener en cuenta que –en este tipo de delitos- es difícil que se den todas las circunstancias, por la mayor dificultad de que menores utilicen un vehículo al que por razones sociales y económicas tienen menos acceso, que además consuman excesivamente, y a esa edad ya tengan antecedentes penales.<sup>145</sup> Aparte de esta circunstancia, la “curva de la edad” resultante con estos datos sí que responde a la tradicional ya citada,<sup>146</sup> y se acopla mejor al concepto de precocidad. Lo que sí es más ostensible, respecto de los datos resultantes de esta investigación, es la acusada tendencia a declinar con la edad, concretamente -en este caso- a partir de los 47 años.

---

<sup>145</sup> Puede pensarse que a lo que sí tienen más fácil acceso es a los ciclomotores, pero luego es difícil que los utilicen en estado de embriaguez, dado que dicha actividad requiere unas condiciones de equilibrio poco compatibles con ese estado.

<sup>146</sup> Ver Ilustración 22, en la página 251.

En todo caso, de los cuatro elementos evaluados, por las mencionadas razones de características propias del tipo de delito, es el que menos se ajusta a la definición propuesta por los autores.

Por último, la estabilidad, entendida como la tendencia de las personas involucradas en problemas de conducta en un momento de su vida, a seguirlo estando posteriormente, también puede verse plasmada en los datos de la muestra investigada. Y se evidencia en que, en el caso de los delincuentes por alcoholemia sin antecedentes policiales por delitos "clásicos", el "decaimiento" se inicia en el tramo de edad comprendido entre los 28 y 37 años, mientras que en el caso de los delincuentes por alcoholemia que no los tienen, ese "decaimiento" se produce ostensiblemente más tarde, en el tramo de edad entre los 38 y 47 años. Lo que evidencia que -en este último grupo- se presenta ese elemento de estabilidad, en el sentido en que lo hace el constructo criminológico del autocontrol.

Probablemente, también debería mostrarse en los propios delitos de alcoholemia, e incluso en los de tráfico en general, pero para el estudio de esta cuestión es necesaria una investigación más prolongada en el tiempo y que será interesante efectuarla en el futuro.

Los datos de antecedentes policiales de la muestra investigada, puestos en relación con los de los delitos de alcoholemia y con los elementos principales de la teoría del autocontrol, ponen de manifiesto que esta teoría criminológica es un buen instrumento para la explicación de la delincuencia de tráfico por conducción bajo los efectos del alcohol.

### ***1.3. Sobre la delincuencia por conducción sin permiso que habilite para ello.***

### **1.3.1. Características criminológicas generales.**

De las tres casuísticas contempladas en el Código Penal, sólo aparecen en la muestra las de no disponer del permiso que habilita para la conducción por haber sido retirado por la autoridad judicial, o por no haberlo obtenido nunca. La tercera, la de haber perdido la totalidad de los puntos asignados legalmente, no aparece en la muestra, debido a condicionamientos temporales, por no haberse podido aplicar todavía la operativa administrativa informática para su puesta en marcha. En todo caso, las dos estudiadas aparecen en la literatura científica existente, como las del mayor interés criminológico, en función de sus características.

La distribución por edades se adapta básicamente al constructo criminológico de la denominada "curva de la edad". El mayor número de casos se reúne en el grupo de edades entre 18 y 27 años (donde se encuentran el 35,9% de los sujetos), y el porcentaje de participación del conjunto de sujetos con menos de 25 años es de un 37%. Coincidiendo básicamente con investigaciones anteriores, en lo referido a la conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca, el grupo de mayor representación es el que comprende el tramo de edad entre 26 y 39 años.

El porcentaje de mujeres implicadas en delitos de conducción sin permiso (6%), no es más elevado que en el resto de delitos contra la seguridad vial, sino que se mantiene en una posición intermedia entre la participación de las mismas en la delincuencia de tráfico en general y la delincuencia de conducción bajo los efectos del alcohol.

El motivo más aducido, por parte de los conductores, para haber conducido –aún sin disponer del permiso correspondiente- ha sido el de

necesitaban desplazarse y les habían dejado un vehículo, seguido de que tenía vehículo propio y –simplemente- lo utilizaba habitualmente sin el permiso. La importancia porcentual de los sujetos de origen extranjero en este tipo de delitos (45%), no parece estar total, o principalmente, originada por la simple coincidencia de ese elemento, ya que, además de que la práctica totalidad ya tiene su residencia en el término municipal, – cuando se matiza la problemática en función de las posibilidades de obtención del permiso por un simple canje- el porcentaje de quienes podría tener más problemas para acceder a él, se reduce a sólo un 11%. Probablemente, la explicación de esa importancia porcentual deba buscarse en condicionantes de tipo cultural y socioeconómico.

### **1.3.2. Sobre la relación entre delitos de conducir sin permiso y delincuencia "clásica".**

En cuanto a los antecedentes policiales por delitos que hemos venido denominado como "clásicos",<sup>147</sup> el porcentaje de los conductores imputados por un delito de conducción sin permiso, que los tienen, es de un 58,9%, muy cercano al encontrado en otras investigaciones, tanto antiguas como más modernas. El tipo de antecedente policial que mayor porcentaje presenta es el de los delitos contra la propiedad, con un 30,5%. Por otra parte, debe destacarse que el mayor número de delincuentes –en términos absolutos- corresponde a los delitos contra la Administración de Justicia, categoría que tiene también un índice delitos-delincuente de los más elevados y muy cercano a los dos primeros. Lo cual

---

<sup>147</sup> Es decir, delitos que no tienen que ver con los delitos contra la seguridad vial.

no deja de entrar en la lógica, porque parece corroborar que se trata de un tipo de sujetos que parecen caracterizarse por una forma de vida en la que se mantienen al margen del cumplimiento de las normas, tanto judiciales como administrativas. Y, entre ellas, las de obtener una licencia o permiso para poder conducir.

Los diferentes perfiles varían en función del motivo por el cual los conductores sin permiso no disponen de él. En el caso de quienes han conducido sin permiso, por tenerlo retirado por la autoridad judicial, la clase de antecedente de mayor presencia porcentual es el relacionado con delitos contra las personas, con un porcentaje de un 29,7%. En el caso de los que han sido detenidos por haberlo hecho sin haber obtenido nunca la habilitación, la clase de antecedentes que se muestran en mayor medida son los delitos contra la propiedad (35,5%). Lo que indica que, probablemente, debe existir una mayor agresividad en los primeros.

En ambos casos, la segunda clase de antecedentes policiales -en importancia porcentual- son los delitos cometidos contra la Administración de Justicia (23% y 30,8%, respectivamente), lo que parece corroborar esa hipótesis de la forma de aceptación de las normas en general.

### ***1.2.3. Sobre la aplicación de la teoría criminológica a la delincuencia por conducir sin permiso.***

La estructura básica del enfoque de las teorías de la oportunidad, y de la teoría de las actividades cotidianas es la existencia de los tres elementos que han de coincidir en la aparición del delito: un delincuente

potencial, la existencia/presencia de un objetivo o víctima dispuesto y/o apropiado, y la ausencia de guardianes capaces. A ello se une el elemento oportunidad, que puede considerarse como una condición necesaria (aunque no suficiente), o incluso como una variable causal para el delito.

El delincuente posible puede ser cualquiera con una razón para cometer un delito y con las habilidades apropiadas para hacerlo. Y. en el caso de los conductores sin permiso, ese delincuente potencial es fácilmente identificable, pero presenta perfiles criminales diferenciados en función de la causa por la que no dispone del permiso para conducir. No parece ser lo mismo, al menos en lo que respecta a este asunto en concreto, que alguien conduzca con el permiso retirado por resolución judicial, que hacerlo no habiéndolo obtenido nunca. De hecho, de los datos resultantes de la investigación, se desprende la existencia de características diferentes, según sea el caso:

- Los delincuentes de tráfico por conducir con el permiso nunca obtenido tienen, con mayor probabilidad, menos de 27 años (suponen el 50%, y el 38,5% está entre los 18 y 27 años), se han detectado –sobre todo- durante el fin de semana y, alrededor del 55% presenta antecedentes policiales por delitos “clásicos”.

- Los delincuentes de tráfico por conducir con el permiso retirado se concentran en el grupo de edades entre 38 y 47 años (42,9%), se distribuyen a lo largo de toda la semana, y presenta antecedentes policiales un 85,7%. Además, según los resultados de la muestra estudiada, se muestran más impulsivos y más versátiles en su actividad delictiva.

En cada uno de los perfiles, se combina la motivación propia del individuo, tanto por causas personales, como culturales y socioeconómicas. Entre las más influyentes, según la literatura criminológica, pueden citarse:

- Una cierta compulsión que les impulsa a hacerlo, de forma más o menos inevitable, especialmente –y todavía más- cuando se les limita la libertad de hacerlo.

- Razones de trabajo, de familia, o –simplemente- de disfrute de los momentos de ocio.

- En el caso de los más jóvenes, especialmente, la “presión” del grupo, por el miedo a la pérdida de estatus que puede conllevar –dentro de él- la incapacidad de conducir. Especialmente en aquellos grupos en los que el vehículo es un importante elemento de cohesión.

- El mantenimiento de un modo de vida al margen de las normas establecidas, de carácter penal o administrativo.

- Un modo de vida antisocial (o al menos asocial), evidenciado por el amplio porcentaje de antecedentes policiales. Modo de vida antisocial que se refleja también en actividades como la conducción sin permiso.

El factor origen de los implicados (lugar de nacimiento), no parece concluyente, porque -si bien el porcentaje de implicados en conducción sin permiso es importante (45%), lo cierto es que ese porcentaje disminuye

hasta un 11%, cuando se considera como elemento definitorio la posibilidad de obtener el permiso a través de un fácil –y automático-<sup>148</sup> trámite de canje, posible respecto de países extranjeros con los que existe un convenio a esos efectos. No obstante, sí que debe existir una cierta influencia para esa notable presencia de sujetos de origen extranjero, aspectos más probablemente relacionados con aspectos culturales y socioeconómicos, que con los del simple origen en sí mismo.

El objetivo adecuado, es una persona o propiedad que puede ser amenazada por un delincuente. En el delito de conducción sin permiso, lo que “ataca” el delincuente es la imposibilidad (no física) del sujeto de seguir disponiendo de la posibilidad de trasladarse conduciendo. El “objetivo” directo se convierte así en algo instrumental, para conseguir –a través de él- el verdadero objetivo de continuar con sus actividades cotidianas, tal como él percibe que deben seguir siendo. El elemento físico para lograrlo es el vehículo que quiere utilizar (propio o ajeno) independientemente de si dispone, o no, de la habilitación administrativa para conducir.

El tercer elemento de la teoría de las actividades cotidianas es la ausencia de un guardián capaz. Es decir, alguien que puede intervenir para impedir un delito y -con cuya simple presencia- no se comete, y cuya ausencia lo hace más probable. En este delito, la ausencia de ese guardián capaz es evidente, y viene mediatizada por las propias características de la dinámica del mismo. La posible actuación protectora por parte de los agentes de control formal se complica mucho más, porque no es posible la detección por signos externos, ya que suelen salir a la luz a través de

---

<sup>148</sup> Que no necesita pruebas teóricas ni prácticas.



otras conductas ilegales, normalmente (aunque no exclusivamente) relacionadas con la seguridad vial. O bien, porque el sujeto está involucrado en un accidente, o por la comprobación -rutinaria o no- con motivo del control de las condiciones y actividades del tráfico. Y los elementos de control informal (como es el caso de familiares, amigos, etc.), no sólo no suelen actuar como protectores que evitan el delito, sino que lo ignoran, lo permiten o –incluso- a veces lo alientan. Bien porque no perciben la conducta como delito (a veces, aún siendo conocedores de que legalmente lo es), o bien por ser beneficiarios indirectos que también necesitan de la actividad motorizada del sujeto que lo comete.

Los delincuentes, por ello, se sienten poco disuadidos y –además- suelen emplear técnicas para pasar desapercibidos y evitar la detección. Eso es más evidente en lo que podría considerarse como el “núcleo duro” de los delincuentes de tráfico, en los que coincide –además- un perfil antisocial.

La actividad delictiva también tiene una naturaleza ecológica en la que intervienen los elementos espacio y tiempo, y otros que puedan tener una especial importancia sobre la estructura y dinámica de las actividades cotidianas. Y la actividad del tráfico de vehículos, no sólo no es ajena a esta perspectiva, sino que probablemente pueda considerarse como uno de los ámbitos paradigmáticos de la misma.

La dinámica temporal que se ha determinado en la investigación es claramente coincidente con otras anteriores. En la evolución diaria, la mayor acumulación se produce entre las 16 y las 20 horas, y la semanal se eleva los fines de semana, después de permanecer bastante estable durante ella. De la combinación de ambos aspectos temporales, con los ya

determinados perfiles de quienes conducen con el permiso retirado, o no habiéndolo obtenido nunca, se desprende que –en los primeros- los delitos detectados se distribuyen más igualitariamente entre la semana y el fin de semana. Y, en este último lapso de tiempo, se distribuye durante la mañana y la tarde. En el segundo caso, se observa una característica acumulación el fin de semana, correspondiente con la asistencia a actividades de ocio de madrugada, entre las 4 y las 8 de la mañana. En todo caso, en ambas casuísticas, el tramo temporal más característico es entre las 16 y 20 horas. La explicación es que los conductores sin permiso tienden a llevar a cabo su actividad en el horario en que perciben que hay una menor probabilidad de ser detectado. En el horario de mañana -con gran intensidad de tráfico- es más probable estar implicado en un incidente o accidente. Y en el de noche, es mucho más probable ser inspeccionado por los agentes policiales, con la consiguiente comprobación de su documentación. El horario más proclive a estos delitos es, como consecuencia, el de las primeras horas de la tarde, en que no se dan tanto las circunstancias mencionadas de los otros.

Otros importantes elementos de oportunidad, no relacionados con elementos temporales, son la disponibilidad de vehículos, el número de viajes, y clase de movilidad en sus actividades cotidianas.

En definitiva, puede decirse que la interrelación entre los elementos que se estructuran alrededor de la teoría criminológica de las actividades cotidianas, puede permitir una idónea explicación sobre la delincuencia de tráfico, en concreto –y en este caso estudiado- con el delito de conducción sin el permiso que habilita para ello.

#### **1.4. Sobre la interrelación entre los delitos de alcoholemia y de conducción sin permiso.**

La relación entre los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol y de conducción sin permiso es, para gran parte de autores, algo incuestionable. Muchos de los conductores que conducen sin el permiso correspondiente lo tienen retirado por un delito previo de alcoholemia, al mismo tiempo que los conductores que conducen bajo los efectos del alcohol, tienden a presentar más condenas por conducir sin permiso.

Superadas las dificultades de evaluación inicial provocadas por la novedad del periodo inicial de la aplicación del –relativamente- nuevo tipo delictivo de conducir sin permiso, los resultados de la investigación se muestran coincidentes con datos procedentes de otras fuentes: la distribución porcentual entre unos y otros se cifra en alrededor de dos tercios para los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol, y un tercio para los de conducción sin permiso.

Entre los delincuentes por conducir sin permiso el porcentaje de extranjeros es algo mayor que el correspondiente a los conductores delincuentes por alcoholemia, lo cual parece ir a favor de la sensación popular de que la conducción sin permiso puede estar algo relacionada con la menor posibilidad de determinados extranjeros de obtener la habilitación reglamentaria para conducir. Sin embargo, esa participación no parece ser por dificultades administrativas para obtener ese permiso, por lo debería profundizarse en otro tipo de razones, como las de tipo cultural y/o socioeconómico.

Como es lógico, los mayores porcentajes de presencia, en cada delito, se muestran en los nacidos en el término municipal estudiado, seguido por los del resto de la provincia y resto de España casi a partes iguales. En lo que respecta a los extranjeros, la diferencia más remarcable entre los dos delitos –desde el punto de vista comparativo- es que entre los que proceden de la Europa del Este se observa una cierta mayor importancia porcentual en los delitos de conducción sin permiso. Y, por otra parte, una importante presencia de los que proceden de Sudamérica (concretamente de Ecuador) en el caso de los delitos de alcoholemia.

En los dos casos de los delitos de tráfico comparados, los porcentajes de antecedentes policiales por delitos contra la propiedad se hallan bastante por debajo de la distribución de los delitos en la población delincuente en general. Por el contrario, los antecedentes por delitos contra la Administración de Justicia se muestran bastante por encima, lo que parece suponer un indicio claro de un perfil criminológico de sujetos que tienen tendencia a mantenerse al margen de las normas. También en ambos casos, los antecedentes por delitos contra las personas se mantienen algo por encima. La diferencia, entre una y otra clase de delitos de tráfico, es el más alto porcentaje de antecedentes por delitos contra los agentes de la autoridad en el caso de los conductores delincuentes por alcoholemia, lo que indica que tienen tendencia a ser más agresivos que los delincuentes por conducir sin permiso.

## **2. CONCLUSIONES**

En la Alemania de 1967, ya se recomendaba la investigación criminológica del tráfico, sobre todo en las áreas siguientes (Kaiser,

Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX, 1979):

- Personalidad del delincuente de tráfico.
- La eficacia de la jurisdicción penal.
- Las singulares penas y medidas de seguridad.
- La prevención general.

En relación con la primera de ellas, y probablemente como una perspectiva inicial para facilitar la profundización en ella en el futuro, y poder así establecer posteriormente las estrategias adecuadas para poder ocuparse de la última, se acomete la realización de esta tesis doctoral. Para ello se establecieron una serie de objetivos:

- Estudiar las características de la delincuencia de tráfico desde una óptica criminológica, así como el de los diversos perfiles de los implicados en este tipo de delincuencia.
- Explorar las posibilidades del estudio de la posible relación entre los delitos contra la seguridad vial y los que hemos denominado como delitos "clásicos", en la población delincuente española, así como llegar a identificar qué elementos y factores se pueden mostrar más importantes e este ámbito.
- Mostrar que determinadas teorías criminológicas pueden ser válidas para explicar la conducta delictiva en el tráfico, como paso

previo al posible establecimiento de iniciativas y estrategias para su prevención.

Para llegar a cumplir esos objetivos se ha estructurado el trabajo sobre el establecimiento previo de varias hipótesis, sobre cuyo cumplimiento se concluye brevemente:

- *Las características de la delincuencia contra la seguridad vial, en esencia, siguen siendo bastante estables en el tiempo, si bien las formas más externas han podido ir adaptándose a las nuevas particularidades de una sociedad cambiante.*

Se ha encontrado que, desde el punto de vista criminológico, los delitos de mayor importancia siguen siendo los mismos que ya aparecían como tales desde las primeras investigaciones: los de conducción bajo los efectos del alcohol, y los de conducción sin permiso. En general, muestran las mismas características aunque con algunos aspectos que se han adaptado a las nuevas condiciones tecnológicas y socioculturales. Por ejemplo, y considerados en general, la máxima concentración de ellos se da, sobre todo, en el fin de semana y –dentro de él- de madrugada. Cuando antes se producían, en mayor medida, a primeras horas de la noche.

La relación entre los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol y de conducción sin permiso es, para gran parte de autores, algo incuestionable. Muchos de los conductores que conducen sin el permiso correspondiente lo tienen retirado por un delito previo de alcoholemia, al

mismo tiempo que los conductores que conducen bajo los efectos del alcohol, tienden a presentar más condenas por conducir sin permiso.

- *Existen perfiles criminales característicos de los delincuentes de tráfico, diferenciables además entre ellos en función del delito contra la seguridad vial de que se trate. No existiendo, además, un perfil totalmente homogéneo para todos los delitos y, en algunos casos, tampoco dentro de una misma clase de delito.*

La distribución por edad de los delitos contra la seguridad vial se corresponde con la denominada "curva de la edad" clásica en la literatura criminológica. El porcentaje de mujeres en los delitos de tráfico – en general- es sensiblemente similar al de otras investigaciones (9,8%) y al de la participación de ellas en la delincuencia en general (9,5%). El de los extranjeros se sitúa cerca (y algo por debajo) de su participación en la delincuencia en general (33,7%), cifrándose en un 26,4%.

En lo que respecta al delito de conducir bajo los efectos del alcohol, el porcentaje de participación femenina es de un 6,2% (sobre un 8% en otras investigaciones). Y el de los extranjeros, un 29,2%, entre los delitos de tráfico en general (26,4%) y en el de la delincuencia en general (33,7%).

Se han evidenciado tres grupos con características y perfiles muy distintos, especialmente en lo referido a las dinámicas de consumo de alcohol y posterior conducción de un vehículo. En el grupo de origen

sudamericano, las tasas de alcoholemia más persistentes y elevadas se han encontrado durante los fines de semana y repartidos de forma muy homogénea casi en cualquier hora de éste, lo que da idea de una pauta de consumo cíclica y compulsiva. En los nacidos en el resto de España, la distribución temporal es más uniforme durante toda la semana, y con mayores acumulaciones entre las 4 y las 8 de la madrugada, y también entre las 16 y las 20 horas, lo que –en unión de la edad media de este grupo (42,3 años) parece indicar un patrón de una cierta habituación al consumo más crónico de alcohol. Por último, en el grupo de los nacidos en el término municipal de Elche se observa una pauta de consumo temporal creciente hacia el fin de semana, y con una ligera mayor incidencia todos los días entre las 4 y las 8 de la madrugada, que se hace mucho mayor en las noches del fin de semana, especialmente la noche de los viernes. Pauta de consumo que se puede asociar a un perfil de consumidor en actividades y zonas de ocio, y coincidente con la edad media de este grupo, de 31,2 años.

En los delitos de alcoholemia, puede apreciarse un perfil tradicional: el de los grupos de edad entre los 18 y 27 años, que concentra la mayor parte de las alcoholemias entre las 4 y las 8 horas de la madrugada, no siendo muy elevada la presencia de éstas entre las 16 y 24 horas, y casi nulas entre las 12 y las 16. Sin embargo, ha aparecido también otro perfil específico, con características diferenciadas y no muy evidentes en las aproximaciones más generales al fenómeno. Es el del grupo de edad entre 38 y 47 años. Efectivamente, este grupo de edad es el que aparece con mayor protagonismo en el periodo temporal entre las 20 y 24 horas, incluso mayor que en el periodo entre las 4 y las 8 de la madrugada. Este grupo parece corresponder a una mezcla de los perfiles



de los conductores alcohólicos que conducen y de los que mantienen un modo de vida antisocial.

En resumen, puede decirse que el grupo de imputados por delito de alcoholemia con una edad entre 38 y 47 años se caracteriza diferencialmente del grupo entre 18 y 27, por mostrar unas tasas medias de alcoholemia más altas, hay un porcentaje mayor de hombres que en otros grupos de edad, se distribuye más igualitariamente entre toda la semana, aparecen más entre las 20 y las 24 horas, tienen más antecedentes policiales por otros tipos de delito y -en mayor medida- esos otros tipos de delitos son de carácter violento

Del estudio de las tasas medias de alcoholemia se desprende – como afirmación de conjunto- que en los fines de semana aumenta ostensiblemente el número de quienes consumen alcohol y luego conducen, pero no la cantidad de lo que consume cada uno.

Las motivaciones principales aducidas para la comisión del delito no parecen haber variado con los años: la principal sigue siendo la de “estar de copas”. Lo que sí ha variado es la creciente importancia porcentual de los implicados que achacan su conducta de bebida excesiva seguida por conducción, a la existencia de una depresión u otros problemas emocionales.

En cuanto a los delitos por conducir sin permiso, y por los motivos explicados, de las tres casuísticas contempladas en el Código Penal, sólo aparecen en la muestra las de no disponer del permiso que habilita para la conducción por haber sido retirado por la autoridad judicial, o por no haberlo obtenido nunca.

La distribución por edades también se adapta básicamente al constructo criminológico de la denominada “curva de la edad”. El mayor número de casos se reúne en el grupo de edades entre 18 y 27 años (donde se encuentran el 35,9% de los sujetos), y el porcentaje de participación del conjunto de sujetos con menos de 25 años es de un 37%. Coincidiendo básicamente con investigaciones anteriores, en lo referido a la conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca, el grupo de mayor representación es el que comprende el tramo de edad entre 26 y 39 años.

El porcentaje de mujeres implicadas en delitos de conducción sin permiso (6%), no es más elevado que en el resto de delitos contra la seguridad vial, sino que se mantiene en una posición intermedia entre la participación de las mismas en la delincuencia de tráfico en general y la delincuencia de conducción bajo los efectos del alcohol.

De los datos resultantes de la investigación, se desprende la existencia de dos tipologías diferenciadas, según el motivo por el que no dispone del permiso para conducir:

- Los delincuentes de tráfico por conducir con el permiso nunca obtenido tienen, con mayor probabilidad, menos de 27 años (suponen el 50%, y el 38,5% está entre los 18 y 27 años), se han detectado –sobre todo- durante el fin de semana y, alrededor del 55% presenta antecedentes policiales por delitos “clásicos”.

- Los delincuentes de tráfico por conducir con el permiso retirado se concentran en el grupo de edades entre 38 y 47 años (42,9%), se distribuyen a lo largo de toda la semana, y presenta antecedentes policiales un 85,7%. Además, según los resultados de la muestra

estudiada, se muestran más impulsivos y más versátiles en su actividad delictiva.

- *Existen factores y elementos de la delincuencia "clásica" que aparecen como posiblemente relacionados con la delincuencia contra la seguridad vial, y en los que será necesario profundizar para conocer -en el futuro- la realidad de esa interrelación, sus características y el verdadero alcance de su influencia.*

En relación con los antecedentes policiales por delitos "clásicos" de los delincuentes de tráfico, los resultados han mostrado un alto grado de acuerdo con otras investigaciones, ya que el 29,2% de los delincuentes de tráfico tenían antecedentes por otro tipo de delito (28,9% en la investigación de Kaiser, 1979; y 29,4 en la de Broughton, 2006). Los resultados de la investigación sugieren cierta relación –en la que habría que profundizar en el futuro- entre la delincuencia de tráfico y la delincuencia "clásica", coincidiendo con lo encontrado en todos los estudios extranjeros anteriores.

En el caso de los delitos por conducir bajo los efectos del alcohol, y de forma similar a lo que determinaron anteriores investigaciones, el porcentaje de implicados que tienen antecedentes policiales por otros tipos de delito, asciende a un 29,6% de la muestra (en las investigaciones más antiguas, Kaiser cifraba este porcentaje en un 28,5%. Del total de antecedentes penales, un importante porcentaje lo son por delitos que muestran claramente un déficit en la capacidad de relación interpersonal:

el 34,7% de los antecedentes se incluyen en el grupo de delitos contra las personas o contra los agentes de la autoridad.

El porcentaje de los conductores imputados por un delito de conducción sin permiso, que tienen antecedentes policiales, es de un 58,9%. Muy cercano al encontrado en otras investigaciones, tanto antiguas como más modernas. El tipo de antecedente policial que mayor porcentaje presenta es el de los delitos contra la propiedad, con un 30,5%.

Los diferentes perfiles varían en función del motivo por el cual los conductores sin permiso no disponen de él. En el caso de quienes han conducido sin permiso, por tenerlo retirado por la autoridad judicial, la clase de antecedente de mayor presencia porcentual es el relacionado con delitos contra las personas, con un porcentaje de un 29,7%. En el caso de los que han sido detenidos por haberlo hecho sin haber obtenido nunca la habilitación, la clase de antecedentes que se muestran en mayor medida son los delitos contra la propiedad (35,5%). Lo que indica que, probablemente, debe existir una mayor agresividad en los primeros. En ambos casos, la segunda clase de antecedentes policiales -en importancia porcentual- son los delitos cometidos contra la Administración de Justicia (23% y 30,8%, respectivamente), lo que parece corroborar la hipótesis de que se trata de un tipo de sujetos que parecen caracterizarse por una forma de vida en la que se mantienen al margen del cumplimiento de las normas, tanto judiciales como administrativas. Y, entre ellas, las de obtener una licencia o permiso para poder conducir.

- *Las teorías criminológicas pueden ser aplicables para la explicación –y posterior tratamiento- de los delitos de tráfico, en función del delito de que se trate, de los elementos y factores que intervengan, y de las circunstancias individuales, sociales y ambientales que concurran en cada caso.*

La teoría del autocontrol propone que es este elemento el que se interpone entre las personas y su decisión de cometer un delito. De esa manera, un elevado autocontrol previene el delito, y un bajo autocontrol no lo hace, e incluso puede llegar a incrementar la posibilidad de que aparezca.

Los datos de antecedentes policiales de la muestra investigada, puestos en relación con los de los delitos de alcoholemia y con los elementos principales de la teoría del autocontrol (impulsividad, versatilidad, precocidad y estabilidad), ponen de manifiesto que esta teoría criminológica es un buen instrumento para la explicación de la delincuencia de tráfico por conducción bajo los efectos del alcohol.

La estructura básica del enfoque de las teorías de la oportunidad, y de la teoría de las actividades cotidianas es la existencia de los tres elementos que han de coincidir en la aparición del delito: un delincuente potencial, la existencia/presencia de un objetivo o víctima dispuesto y/o apropiado, y la ausencia de guardianes capaces. A ello se une el elemento oportunidad, que puede considerarse como una condición necesaria (aunque no suficiente), o incluso como una variable causal para el delito.

Puede decirse que la interrelación entre los elementos que se estructuran alrededor de la teoría criminológica de las actividades

cotidianas, puede permitir una idónea explicación sobre la delincuencia de tráfico, en concreto –y en este caso estudiado- con el delito de conducción sin el permiso que habilita para ello. Se puede identificar un delincuente motivado por conducir (aunque sea vulnerando la prohibición de hacerlo) y hacerlo intentando eludir su detección, que tiene un objetivo que conseguir a través de ello (que es continuar con el desarrollo de sus actividades cotidianas), y los diferentes protectores –por razón de las especiales características de este tipo de delito- se muestra incapaces de controlarlos, o de disuadirlos.

Los elementos situacionales, tanto los relacionados con el tiempo como el espacio, tienen especial incidencia en la forma de su aparición. Por ejemplo, el tramo temporal más característico de aparición de este tipo de delincuencia es entre las 16 y las 20 horas. La explicación es que los conductores sin permiso tienden a llevar a cabo su actividad en el horario en que perciben que hay una menor probabilidad de ser detectado.







## Bibliografía

Aebi, M. (2008). Metodología de las comparaciones internacionales de la delincuencia basadas en estadísticas criminales. En M. Aebi, *Temas de Criminología*. Madrid: Dykinson.

Aebi, M., & Linde, A. (12 de 07 de 2010). *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. Recuperado el 10 de 06 de 2012, de El misterioso caso de la desaparición de las estadísticas policiales españolas: <http://criminet.ugr.es/recpc/>

Alonso Pla, F., Montoro González, L., Esteban Martínez, C., & Toledo Castillo, F. (2000). *Manual de Seguridad Vial: El factor humano*. Barcelona: Ariel-INTRAS.

Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., & Egado, A. (2006). *Emociones y conducción. Teoría y fundamentos*. Colección "Cuadernos de Reflexión Attitudes".

Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Pastor, J., Alamar, B., & Medina, J. (2007). La conducta social en el tráfico. Fundamentos para la intervención. Attitudes.

Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Sanmartín, J., Montoro, L., Tortosa, F., y otros. (2002). *Attitudes. La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales*. Recuperado el 24 de Junio de 2009, de [http://www.attitudes.org/proyectos/pdf/jornadas\\_reflexion/Libro\\_01.pdf](http://www.attitudes.org/proyectos/pdf/jornadas_reflexion/Libro_01.pdf)

Alonso, F., Sanmartín, J., Calatayud, C., Esteban, C., Alamar, B., & Ballestar, M. (2005). *La Justicia en el tráfico: Conocimiento y valoración de la población española*. Attitudes.

Andrés Pueyo, A., & Gallardo-Puyol, D. (2009). *Perfil de un grupo de penados por delitos contra la seguridad del tráfico*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departamento de Justicia. Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada.

Antuña Bellerín, M. A., Rodríguez Franco, L., Rodríguez Díaz, F. J., & Paíno Quesada, S. (2001). Teorías de la búsqueda de sensaciones. En M. Clemente Díaz, & P. Espinosa Breen, *La mente criminal*. Madrid: Dykinson.

Bakker, L., Hudson, S., & Ward, T. (2000). *Reducing Recidivism in Driving While Disqualified: A Treatment Evaluation*. Recuperado el 17 de 4 de 2013, de Criminal Justice and Behavior. Sage Publications: <http://cjb.sagepub.com/content/27/5/531.refs>

Balan Sonlo, K. (1987). Subcultura y delito. En V. Sancha Mata, M. Clemente Díaz, & J. J. Miguel Tobal, *Delincuencia. Teoría e investigación*. Madrid: Coordinación Editorial.

Barquín Sanz, J., & Luna del Castillo, J. d. (2005). *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. Recuperado el 10 de agosto de 2009, de Ingesta moderada de alcohol y prueba del etilómetro. RECPC 07-15.: <http://criminnet.ugr.es/recpc/07/recpc07-15.pdf>

Bautista Ortuño, R. (2013). La obediencia a las normas de tráfico: Predictores psicosociales del cumplimiento normativo tras la reforma del Código Penal de 2007 en materia de Seguridad Vial. Tesis doctoral. Elche (Alicante).

Broughton, J. (2006). *Transport Research Laboratory (TRL)*. Recuperado el 23 de Abril de 2009, de The correlation between motoring offences and other type of offence: [http://www.trl.co.uk/online\\_store/reports\\_publications/trl\\_reports/cat\\_road](http://www.trl.co.uk/online_store/reports_publications/trl_reports/cat_road)

\_user\_safety/report\_the\_correlation\_between\_motoring\_offences\_and\_others\_types\_of\_offence.htm

Cerezo. (1982). Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico. In C. Mir, *Problemas fundamentales del Derecho penal*.

Clarke, R., & Felson, M. (1998). Opportunity Makes the Thief. Practical theory for crime prevention. *Police Research Series* . Londres.

Clemente Díaz, M., & Espinosa Breen, P. (2001). Delincuencia, agresividad y violencia. En M. Clemente Díaz, & P. Espinosa Breen, *La mente criminal. Teorías explicativas del delito desde la Psicología Jurídica*. Madrid: Dykinson.

Corbett, C., & Simon, F. (1999). *British Journal of Criminology*, vol n° 31, n°2 spring 1999 Págs. 153-164. Recuperado el 27 de 7 de 2009, de Police and public perceptions of seriousness of traffic offences: <http://bjc.oxfordjournals.org/cgi/content/abstract/31/2/153>

Corcoy Bidasolo, M. (2007). Homicidio y lesiones imprudentes cometidos con vehículo a motor o ciclomotor. En C. G. Judicial, *Detecho Penal y Seguridad Vial*. Madrid: CGPJ - Centro de Documentación Judicial.

Costa, P.-O., Pérez Tornero, J. M., & Tropea, F. (2000). *Tribus urbanas. El ansia de identidad juvenil: entre el culto a la imagen y la autoafirmación a través de la violencia*. Barcelona: Paidós.

Ellwanger, S. J. (2007). *SAGE Publications. Strain, attribution, and traffic delinquency among young drivers: measuring and testing strain*

*general theory in the context of driving*. Recuperado el 1 de septiembre de 2009, de <http://cad.sagepub.com/cgi/reprint/53/4/523>

European Sourcebook. (2006). *European Sourcebook of Crime and Criminal Justice Statistics*. Recuperado el 29 de mayo de 2009, de [www.europeansourcebook.org](http://www.europeansourcebook.org)

FACE, SEIC, GEPC y otros. (24 de marzo de 2010). Investigadores y académicos denuncian el secretismo de Interior sobre criminalidad. *El Imparcial* .

Fernández Villazala, T. (2008). *La medición del delito en la seguridad pública*. Madrid: Dykinson.

Ferrante, A. (2003). *The disqualified driver study: A study of factors relevant to the use of licence disqualification as an effective legal sanction in Western Australia*. Crime Research Centre – University of Western Australia.

Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. (2008). *Memoria de la Fiscalía General del Estado*. Ministerio de Justicia.

Fiscalía General del Estado. (2008). *Memoria General*. España.

Göppinger, H. (1975). *Criminología*. Madrid: Instituto Editorial Reus S.A.

Gallego Soler, J. (2008). El nuevo delito de conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas (art. 379.2 CP). In S. Mir Puig, M. Corcoy Bidasolo, & S. Cardenal Montraveta, *Seguridad Vial y Derecho penal. Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial* (pp. 157-178). Valencia: Tirant lo Blanch.

Garrido Genovés, V., & Sanchís Mir, J. R. (1987). *Delincuencia de "cuello blanco"*. Madrid: Instituto de Estudios de Policía.

Garrido Genovés, V., Redondo Illescas, S., & Stangeland, P. (2006). *Principios de Criminología (3ª edición)*. Valencia: Tirant lo Blanch.

González Iglesias, B., & Gómez Fraguera, J. (2010). *Conductores infractores, ¿Un perfil de conducta desviada?: Análisis de las diferencias y similitudes con una muestra de conductores de la población general*. Recuperado el 21 de 4 de 2013, de Revista Española de Investigación Criminológica: <http://www.criminologia.net/pdf/reic/ano8-2010/a82010art6.pdf>

Haapanen, R., Britton, L., & Croisdale, T. (2007). *SAGE Publications. Persistent criminality and career length*. Recuperado el 1 de septiembre de 2009, de <http://cad.sagepub.com/cgi/content/abstract/53/1/133>

Hall, S., & Winlow, S. (2005). *SAGE Publications. Night-time leisure and violence in the breakdown of the pseudo-pacification process*. Recuperado el 1 de septiembre de 2009, de <http://prb.sagepub.com/cgi/content/abstract/52/4/376>

Hernández Lores, M. (2001). En J. L. Díez Ripollés, & A. I. Cerezo Domínguez, *Los problemas de la investigación empírica en Criminología: la situación española*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

Herrero Herrero, C. (1997). *Criminología, parte general y especial*. Madrid: Dykinson.

Herrero Herrero, C. (2005). *Delincuencia de menores, tratamiento criminológico y jurídico*. Madrid: Dykinson.

Junger, M., & Tremblay, R. E. (1999). *SAGE Publications. Self-control, accidents and crime*. Obtenido de <http://cjb.sagepub.com/cgi/content/abstract/26/4/485>

Junger, M., Terlouw, G.-J., & Van de Heijden, P. (1995). *Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users*. In G.B. Grayson (Editor). *Behavioural Research in Road Safety*. V. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory. Recuperado el 21 de Abril de 2009, de <http://igitur-archive.library.uu.nl/fss/2007-0224-200317/UUindex.html>

Kaiser, G. (1983). *Criminología. Una introducción a sus fundamentos científicos*. Madrid: Espasa-Calpe S.A.

Kaiser, G. (1979). *Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX*. Madrid: Espasa Calpe S.A.

Kaiser, G. (1988). *Introducción a la Criminología*. Madrid: Dykinson.

Keane, C., Maxim, P. S., & Teevan, J. J. (1993). *SAGE Publications*. Recuperado el 27 de 7 de 2009, de Drinking and driving, self-control, and gender: testing a general theory of crime.: <http://jrc.sagepub.com/cgi/content/abstract/30/1/30>

La Verdad. (4 de Julio de 2009). *Más de 600 conductores han ido este año ante un juez por delitos de seguridad vial* . Recuperado el 14 de julio de 2009, de diario La Verdad de Alicante: <http://www.laverdad.es/alicante/20090704/provincia/conductores-este-ante-juez-20090704.html>

Leganés Gómez, S., & Ortolá Botella, M. E. (1999). *Criminología, parte especial*. Valencia: Tirant lo Blanch.

López-Rey y Arrojo, M. (1978). *Criminología. II Tomo. Criminalidad y planificación de la Política Criminal*. Madrid: Editorial Aguilar.

Magro Servet, V. (2008). *La criminalización de la conducción sin permiso de conducir o retirado. (6941)* . Diario La Ley.

McLaughlin, E., & Muncie, J. (2005). *Diccionario de Criminología*. Barcelona: Gedisa.

Michalowski Jr., R. J. (1975). *SAGE Publications*. Recuperado el 25 de Abril de 2009, de Violence in the road: the crime of vehicular homicide.: <http://jrc.sagepub.com/cgi/content/abstract/12/1/30>

Middendorff, W. (1981). *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XII*. Madrid: Espasa Calpe.

Ministerio del Interior. (2007). España.

Ministerio del Interior. (2007). *Anuario Estadístico 2006*. España.

Miró Llinares, F. (2009). El "moderno" Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso. *Indret: Revista para el análisis del Derecho* , 1-54.

Miró Llinares, F. (2009). El "moderno" Derecho Penal vial y la penalización de la conducción sin permiso (Vol. 3). *InDret: Revista del Análisis del Derecho*.

Miró Llinares, F. (2011). El delito de conducción sin permiso en el marco de la nueva regulación en materia de seguridad vial. En E. (. Orts Berenguer, *Prevención y control de la siniestralidad vial. Un análisis jurídico y criminológico*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Miró Llinares, F. (2003). Negativa al sometimiento de la prueba de alcoholemia. Posiciones doctrinales y pronunciamientos jurisprudenciales. *Revista jurídica de la Comunidad Valenciana: Jurisprudencia seleccionada de la Comunidad Valenciana, núm. 8, octubre* , 85-128.

Miró Llinares, F. (En prensa). Routine activities theory. *The Encyclopedia of Theoretical Criminology*.

Morillas Cueva, L. L. (2008). Artículo 380 CP. In C. d. Rosal, *Comentarios al Código penal. Segunda época*.

Morillas Fernández, D. L. (2010). La conducción de vehículos a motor bajo la influencia de alcohol. *Cuadernos de Política Criminal* (87) , 65-92.

Núñez Paz, M. Á., & Alonso Pérez, F. (2002). *Nociones de Criminología*. Madrid: Editorial Colex.

Nochajski, T. H., Miller, B. A., Wieczorek, W. F., & Witney, R. (1993). *The effects of a drinker-driver treatment program: does criminal history make a difference?* Recuperado el 28 de junio de 2009, de SAGE Publications: <http://cjb.sagepub.com/cgi/content/abstract/20/2/174>

Olmedo Cardenete, M. (2002). Aspectos prácticos de los delitos contra la seguridad del tráfico tipificados en los artículos 379 380 del Código Penal. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología* , IV (2).

Ortega Jiménez, A., López Álvarez, A., Alarcón Moreno, J., Herrero Botella, J., & Masanet Fernández, J. (2009). *Estudio "Situación de la inmigración en la ciudad de Elche. 2008"*. Elche.

Palk, G., Davey, J., & Freeman, J. (2007). *Queensland University of Technology*. Recuperado el 20 de Abril de 2009, de *The relationship between traffic offending and other general criminal activity: the role of alcohol, time and place.*: <http://eprints.qut.edu.au/11559>

Redondo Illescas, S. (2008). *Sociedad Española de Investigación Criminológica*. Recuperado el 4 de agosto de 2009, de *Revista Española de Investigación Criminológica*. N° 6. Artículo 7. "Individuos, sociedades y



oportunidades en la explicación y prevención del delito: Modelo del Triple Riesgo Delictivo (TRD).: <http://www.criminologia.net/pdf/reic/ano6-2008/a62008art7.pdf>

Roberts, C., & Haselwood- Póssick, I. (2003). *SAGE Publications*. Recuperado el 27 de 7 de 2009, de A kaleidoscopic view of motoring offenders groups and reconviction.: <http://prb.sagepub.com/cgi/content/abstract/50/4/346>

Rodríguez Franco, L., Antuña Bellerín, M. A., Rodríguez Díaz, F. J., & Paíno Quesada, S. (2001). Control personal y conducta delictiva. En M. Clemente Díaz, & P. Espinosa Breen, *La mente criminal. Teorías explicativas del delito desde la Psicología Jurídica*. Madrid: Dykinson.

Rodríguez Manzanera, L. (1999). *Criminología*. Méjico: Porrúa.

Rodríguez Manzanera, L. (2000). *Victimología. Estudio de la víctima*. (Sexta edición ed.). Méjico: Porrúa.

Seelig, E. (1958). *Tratado de Criminología*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.

Sentencing Advisory Council. (2007). *Driving while Disqualified* (Info Paper). Melbourne Victoria: Sentencing Advisory Council.

Sentencing Advisory Council. (2008). *Driving while Disqualified or suspended* (Discussion paper).

Sentencing Advisory Council. (2009). *Driving while Disqualified or Suspended* (Report).

Serrano Maíllo, A. (2006). *Introducción a la Criminología*. Madrid: Dykinson.

Serrano Maíllo, A. (2009). *Oportunidad y delito*. Madrid: Dykinson.

Silva Melero, V. (1974). *La infracción de tráfico en la Criminología contemporánea - Discurso en la Academia Gallega de Jurisprudencia y Legislación*. La Coruña: Imprenta Moret.

Stangeland, P. (2001). Encuestas de victimización. En J. L. Díez Ripollés, & A. I. Cerezo Domínguez, *Los problemas de la investigación empírica en Criminología: la situación española*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

Tamarit, J. M., & Luque, M. E. (2007). *Automóviles, delitos y penas. Estudio de la criminalidad y de las sanciones penales relacionadas con los vehículos a motor*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Vázquez González, C. (2003). *Delincuencia juvenil, consideraciones penales y criminológicas*. Madrid: Editorial Colex.

Vargas Cabrera. (2007). El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas del art. 379 CP. *EDJ*, 6-7.

Watson, B. (2002). *A survey of unlicensed driving offenders. Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference*. Adelaide: Centre for Accident Research and Road Safety – Queensland University.

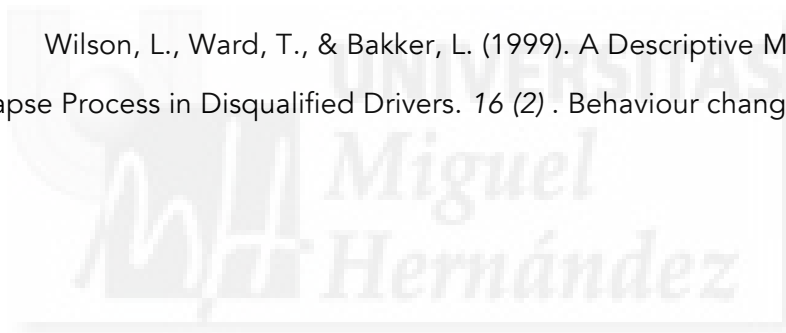
Watson, B. (Abril de 2003). *Australian Government. Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government. The road safety implications of unlicensed driving: a survey of unlicensed drivers*. Recuperado el 1 de septiembre de 2009, de [http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2001/surv\\_unlic\\_3.aspx](http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2001/surv_unlic_3.aspx)

Watson, B. (2004). The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers. PhD thesis. Queensland: Queensland University of Technology.

Wieczorek, W. F., Mirand, A. L., & Callahan, C. P. (1994). *Perception of the risk of arrest for drinking and driving*. Recuperado el 29 de julio de 2009, de SAGEPUB Publications: <http://cjb.sagepub.com/cgi/content/abstract/21/3/312>

Wikipedia. (2006). *Rational choice theory (Criminology)*. Recuperado el 5 de julio de 2009, de Wikipedia: [http://www.bookrags.com/wiki/Rational\\_choice\\_theory\\_%28criminology%29](http://www.bookrags.com/wiki/Rational_choice_theory_%28criminology%29)

Wilson, L., Ward, T., & Bakker, L. (1999). A Descriptive Model of the Relapse Process in Disqualified Drivers. 16 (2) . Behaviour change.





## ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. ....	52
TABLA 2. ....	54
TABLA 3. ....	72
TABLA 4. ....	74
TABLA 5. ....	86
TABLA 6. ....	88
TABLA 7. ....	90
TABLA 8. ....	91
TABLA 9. ....	95
TABLA 10. ....	96
TABLA 11. ....	99
TABLA 12. ....	134
TABLA 13. ....	140
TABLA 14. ....	141
TABLA 15. ....	142
TABLA 16. ....	154
TABLA 17. ....	155
TABLA 18. ....	157
TABLA 19. ....	175
TABLA 20. ....	177
TABLA 21. ....	179
TABLA 22. ....	185

TABLA 23. ....	187
TABLA 24. ....	189
TABLA 25. ....	190
TABLA 26. ....	191
TABLA 27. ....	194
TABLA 28. ....	200
TABLA 29. ....	204
TABLA 30. ....	206
TABLA 31. ....	209
TABLA 32. ....	213
TABLA 33. ....	215
TABLA 34. ....	217
TABLA 35. ....	219
TABLA 36. ....	220
TABLA 37. ....	227
TABLA 38. ....	230
TABLA 39. ....	234
TABLA 40. ....	243
TABLA 41. ....	247
TABLA 42. ....	251
TABLA 43. ....	255
TABLA 44. ....	257
TABLA 45. ....	260
TABLA 46. ....	263
TABLA 47. ....	283
TABLA 48. ....	284

TABLA 49. ....	286
TABLA 50. ....	288
TABLA 51. ....	290
TABLA 52. ....	292
TABLA 53. ....	296
TABLA 54. ....	299
TABLA 55. ....	300
TABLA 56. ....	301
TABLA 57. ....	303
TABLA 58. ....	308
TABLA 59. ....	310
TABLA 60. ....	312
TABLA 61. ....	314
TABLA 62. ....	315
TABLA 63. ....	316
TABLA 64. ....	318
TABLA 65. ....	320
TABLA 66. ....	322
TABLA 67. ....	324
TABLA 68. ....	326
TABLA 69. ....	331
TABLA 70. ....	332
TABLA 71. ....	334
TABLA 72. ....	336
TABLA 73. ....	338

TABLA 74. ....	339
TABLA 75. ....	340
TABLA 76. ....	341
TABLA 77. ....	351
TABLA 78. ....	353
TABLA 79. ....	357
TABLA 80. ....	359
TABLA 81. ....	361
TABLA 82. ....	366
TABLA 83. ....	370
TABLA 84. ....	376
TABLA 85. ....	385





## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1 - HOJA DE TOMA DE DATOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN .....	36
ILUSTRACIÓN 2 - MEDIA INFRACCIONES TRÁFICO EN FUNCIÓN DE CLASE DE ESTADÍSTICAS.....	39
ILUSTRACIÓN 3 - DISTRIBUCIÓN DELITOS TRÁFICO SEGÚN KAISER (1988) .....	71
ILUSTRACIÓN 4 - DISTRIBUCIÓN DELITOS TRÁFICO SEGÚN BROUGHTON (2006).....	73
ILUSTRACIÓN 5 - DISTRIBUCIÓN DELITOS DE TRÁFICO .....	75
ILUSTRACIÓN 6 - DISTRIBUCIÓN DELITOS DE TRÁFICO SEGÚN FGE - ALICANTE .....	79
ILUSTRACIÓN 7 - DISTRIBUCIÓN DELITOS DE TRÁFICO SEGÚN FGE - ESPAÑA.....	79
ILUSTRACIÓN 8 - DISTRIBUCIÓN DELITOS DE TRÁFICO SEGÚN FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO (ALICANTE) – 2 .....	80
ILUSTRACIÓN 9 - DISTRIBUCIÓN DELITOS DE TRÁFICO SEGÚN FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO (ESPAÑA) - 2	80
ILUSTRACIÓN 10 - DISTRIBUCIÓN DELITOS DE TRÁFICO SEGÚN FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO (ALICANTE) - 3. .....	82
ILUSTRACIÓN 11 - DISTRIBUCIÓN DELITOS DE TRÁFICO SEGÚN FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO (ESPAÑA) - 3. .....	82
ILUSTRACIÓN 12 - DISTRIBUCIÓN POR DELITOS, DATOS MINISTERIO INTERIOR. ....	84
ILUSTRACIÓN 13 - DISTRIBUCIÓN DELICTIVA CORREGIDA .....	85
ILUSTRACIÓN 14 - DELITOS DE TRÁFICO, EVOLUCIÓN HORARIA (BERNABEU, 2013). ....	86
ILUSTRACIÓN 15 – DELITOS DE TRÁFICO, EVOLUCIÓN SEMANAL (BERNABEU, 2013). ....	88
ILUSTRACIÓN 16 - DELINCUENTES DE TRÁFICO, PERFIL DE EDAD .....	90
ILUSTRACIÓN 17 - DELINCUENTES DE TRÁFICO, DISTRIBUCIÓN POR EDADES .....	91
ILUSTRACIÓN 18 - DELITOS DE TRÁFICO, HORAS POR EDADES .....	93
ILUSTRACIÓN 19 - DELINCUENTES DE TRÁFICO, DISTRIBUCIÓN POR SEXO.....	97
ILUSTRACIÓN 20 - DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DELINCUENTES TRÁFICO POR ORIGEN .....	100
ILUSTRACIÓN 21 - DISTRIBUCIÓN GENERAL NACIONAL-EXTRANJERO (BERNABEU, 2013). ....	101

ILUSTRACIÓN 22 - LOS DELITOS Y LA "CURVA DE LA EDAD". .....	113
ILUSTRACIÓN 23 - PORCENTAJE ANTECEDENTES PENALES EN DELINCUENTES DE TRÁFICO, SEGÚN KAISER. .	133
ILUSTRACIÓN 24 - DELITOS DE TRÁFICO SEGÚN ANTECEDENTES. BROUGHTON (2006). .....	142
ILUSTRACIÓN 25 - RELACIÓN ENTRE DELITOS "CLÁSICOS" Y DELITOS DE TRÁFICO, POR SEXO (BROUGHTON). .....	144
ILUSTRACIÓN 26 - RELACIÓN CON DELITOS "CLÁSICOS" POR TIPO DELITO DE TRÁFICO. BROUGHTON (1)..	144
ILUSTRACIÓN 27 - RELACIÓN CON DELITOS "CLÁSICOS" POR TIPO DELITO DE TRÁFICO (BROUGHTON) (2).	145
ILUSTRACIÓN 28 - RELACIÓN DELITOS "CLÁSICOS" VS DELITOS "CLÁSICOS", POR EDAD (BROUGHTON). ....	147
ILUSTRACIÓN 29 - RELACIÓN DELITOS "CLÁSICOS" VS DELITOS DE TRÁFICO (BROUGHTON). .....	148
ILUSTRACIÓN 30 - RELACIÓN DELITOS DE TRÁFICO VS DELITOS DE TRÁFICO, POR EDAD (BROUGHTON). ....	149
ILUSTRACIÓN 31 - RELACIÓN INFRACCIONES DE TRÁFICO VS INFRACCIONES DE TRÁFICO, POR EDAD (BROUGHTON). .....	150
ILUSTRACIÓN 32 - PORCENTAJE ANTECEDENTES POLICIALES EN DELINCUENTES TRÁFICO .....	154
ILUSTRACIÓN 33 - DISTRIBUCIÓN ANTECEDENTES POLICIALES .....	156
ILUSTRACIÓN 34 - PORCENTAJE DE REINCIDENTES EN FUNCIÓN DE TRATAMIENTO (NOCHASJKI, 1993)....	167
ILUSTRACIÓN 35 - PORCENTAJE GENERAL DE ANTECEDENTES "CLÁSICOS" EN DELINCUENTES POR ALCOHOLEMIA (KAISER Y OTROS). .....	176
ILUSTRACIÓN 36 - DELITOS DE ALCOHOLEMIA, MOTIVACIONES (LEWRENZ, 1979).....	178
ILUSTRACIÓN 37. MOTIVACIONES ALCOHOLEMIA.....	180
ILUSTRACIÓN 38 - MOTIVACIONES ALCOHOLEMIA, COMPARATIVA INVESTIGACIONES. ....	181
ILUSTRACIÓN 39. ALCOHOLEMIAS POR SEXO .....	186
ILUSTRACIÓN 40 – DELITOS DE ALCOHOLEMIA, COMPARATIVA DE TASAS Y EDADES MEDIAS, POR SEXO (BERNABEU, 2013) .....	188
ILUSTRACIÓN 42 - DELITOS DE ALCOHOLEMIA, DISTRIBUCIÓN SEMANAL (BERNABEU, 2013) .....	191
ILUSTRACIÓN 43 - EVOLUCIÓN DE ALCOHOLEMIAS, POR HORARIO (BERNABEU, 2013).....	192
ILUSTRACIÓN 44 - DELITOS ALCOHOLEMIA, DISTRIBUCIÓN DIARIA (KAISER, DELINCUENCIA DE TRÁFICO Y SU PREVENCIÓN GENERAL - ESTUDIOS DE PSICOLOGÍA CRIMINAL - VOL. XIX, 1979) .....	193

ILUSTRACIÓN 45- EVOLUCIÓN DE ALCOHOLEMIAS SEGÚN HORARIO, POR EDADES (BERNABEU, 2013) ....	195
ILUSTRACIÓN 46 - DELITOS ALCOHOLEMIA, COMPARATIVA HORARIOS POR EDADES (BERNABEU, 2013) ..	196
ILUSTRACIÓN 47 - DELITOS ALCOHOLEMIA, COMPARATIVA HORARIOS POR EDADES (BERNABEU, 2013) ..	197
ILUSTRACIÓN 48 - DELITOS DE ALCOHOLEMIA SEGÚN DÍA DE LA SEMANA, POR EDADES (BERNABEU, 2013) .....	200
ILUSTRACIÓN 49. ANTECEDENTES CONDUCTORES .....	202
ILUSTRACIÓN 50 - DELITOS DE ALCOHOLEMIA, TASAS POR EDADES (BERNABEU, 2013).....	205
ILUSTRACIÓN 51 - DELITOS DE ALCOHOLEMIA, TASAS POR HORARIO (BERNABEU, 2013).....	207
ILUSTRACIÓN 52. NACIONALIDAD DE LOS CONDUCTORES .....	210
ILUSTRACIÓN 53 - EVOLUCIÓN HORARIA DELITOS ALCOHOLEMIA, POR ORIGEN (BERNABEU, 2013) .....	214
ILUSTRACIÓN 54 - EVOLUCIÓN SEMANAL DELITOS ALCOHOLEMIA, POR ORIGEN (BERNABEU, 2013) .....	216
ILUSTRACIÓN 55 - DELINCUENTES ALCOHOLEMIA, DISTRIBUCIÓN ORIGEN POR EDADES (BERNABEU, 2013) .....	217
ILUSTRACIÓN 56 - DELINCUENTES ALCOHOLEMIA, DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL EDADES POR ORIGEN (BERNABEU, 2013).....	218
ILUSTRACIÓN 57 - EVOLUCIÓN SEMANAL DEL ÍNDICE DE TASAS DE ALCOHOLEMIA (ENTRE 0,3 Y 0,9), POR ORIGEN (BERNABEU, 2013) .....	220
ILUSTRACIÓN 58 - EVOLUCIÓN SEMANAL DEL ÍNDICE DE TASAS DE ALCOHOLEMIA (ENTRE 0,9 Y 1,5), POR ORIGEN (BERNABEU, 2013) .....	221
ILUSTRACIÓN 59 - INTERRELACIÓN ENTRE DÍAS Y HORAS EN DELITOS ALCOHOLEMIA EN SUDAMERICANOS (BERNABEU, 2013) .....	223
ILUSTRACIÓN 60 - INTERRELACIÓN ENTRE DÍAS Y HORAS EN DELITOS ALCOHOLEMIA, EN RESTO ESPAÑOLES (BERNABEU, 2013).....	224
ILUSTRACIÓN 61 - INTERRELACIÓN ENTRE DÍAS Y HORAS EN DELITOS ALCOHOLEMIA, EN RESTO PROVINCIA (BERNABEU, 2013).....	225
ILUSTRACIÓN 62 - INTERRELACIÓN ENTRE DÍAS Y HORAS EN DELITOS ALCOHOLEMIA, EN ILICITANOS (BERNABEU, 2013).....	226

ILUSTRACIÓN 63 - DELITOS ALCOHOLEMIA, EVOLUCIÓN SEMANAL TASAS MEDIAS (BERNABEU, 2013).....	228
ILUSTRACIÓN 64 - TENDENCIA EVOLUCIÓN SEMANAL TASAS MEDIAS ALCOHOLEMIA (BERNABEU,2013) ..	229
ILUSTRACIÓN 65 - DELITOS DE ALCOHOLEMIA, EVOLUCIÓN HORARIA TASAS MEDIAS (BERNABEU, 2013) .	231
ILUSTRACIÓN 66 - TENDENCIA EVOLUCIÓN HORARIA TASAS MEDIAS ALCOHOLEMIA (BERNABEU,2013) ...	232
ILUSTRACIÓN 67 - DELITOS DE ALCOHOLEMIA, COMPARATIVA EVOLUCIÓN HORARIA TASAS MEDIAS (BERNABEU, 2013) .....	233
ILUSTRACIÓN 68 - DELITOS ALCOHOLEMIA, COMPARATIVA DIARIO—FIN DE SEMANA POR GRUPOS (BERNABEU, 2013).....	234
ILUSTRACIÓN 69 - DELITOS ALCOHOLEMIA, DISTRIBUCIÓN ANTECEDENTES POLICIALES (BERNABEU, 2013) .....	244
ILUSTRACIÓN 70 - DELINCUENTES ALCOHOLEMIA, COMPARATIVA DISTRIBUCIÓN DELITOS “CLÁSICOS”. ....	250
ILUSTRACIÓN 71 - DELINCUENTES ALCOHOLEMIA, DATOS VERSATILIDAD DELICTIVA (BERNABEU, 2013)...	252
ILUSTRACIÓN 72 - LOS DELITOS Y LA "CURVA DE LA EDAD".....	255
ILUSTRACIÓN 73 - DATOS PRECOCIDAD DELINCUENTES ALCOHOLEMIA CON ANTECEDENTES, DISTRIBUCIÓN POR EDADES (BERNABEU, 2013). .....	256
ILUSTRACIÓN 74 - DELINCUENTES ALCOHOLEMIA, DISTRIBUCIÓN POR EDADES Y TIPO ANTECEDENTES (BERNABEU, 2013). .....	258
ILUSTRACIÓN 75 - EVOLUCIÓN COMPARADA DELINCUENTES ALCOHOLEMIA CON Y SIN ANTECEDENTES (BERNABEU, 2013). .....	261
ILUSTRACIÓN 76 - - CONCIENCIA DE DELITO EN DELINCUENTES ALCOHOLEMIA (BERNABEU, 2013). .....	264
ILUSTRACIÓN 77 - DISTRIBUCIÓN TIPOLÓGICA CONDUCTORES SIN PERMISO (WATSON, 2002) .....	281
ILUSTRACIÓN 78 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN TIPOLÓGICA POR EDADES (WATSON, 2002) .....	283
ILUSTRACIÓN 79 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN TIPOLÓGICA POR EDADES (WATSON, 2002) .....	284
ILUSTRACIÓN 80 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR EDADES (SAC, 2008). .....	285
ILUSTRACIÓN 81 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR EDADES (SAC, 2008) - 2.....	287
ILUSTRACIÓN 82 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR EDADES (SAC, 2008) - 3.....	288

ILUSTRACIÓN 83 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR SEXO (WATSON, 2002). .....	289
ILUSTRACIÓN 84- CONDUCTORES CON PERMISO RETIRADO/SUSPENDIDO, POR EDADES (SAC, 2007). ....	291
ILUSTRACIÓN 85 - CONDUCTORES CON PERMISO RETIRADO/SUSPENDIDO, POR EDADES (SAC, 2007) - 2.	292
ILUSTRACIÓN 86 - CONDUCTORES CON Y SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN ACCIDENTES POR SEXO (WATSON, 2003).....	294
ILUSTRACIÓN 87 - CONDUCTORES SIN PERMISO, MOTIVOS ALEGADOS AL SER DETECTADOS (WATSON, 2004). .....	297
ILUSTRACIÓN 88 - CONDUCTORES SIN PERMISO, ANTECEDENTES DE DELITOS, POR TIPO (WATSON, 2002). .....	300
ILUSTRACIÓN 89 - CONDUCTORES SIN PERMISO, ANTECEDENTES DE DELITOS DE TRÁFICO, POR TIPO (WATSON, 2002). .....	301
ILUSTRACIÓN 90 - CONDUCTORES SIN PERMISO, ANTECEDENTES DEL MISMO DELITO, POR TIPO (WATSON, 2002).....	302
ILUSTRACIÓN 91 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL POR Nº DE DELITOS (SAC, 2008).....	304
ILUSTRACIÓN 92 - RELACIÓN ANTECEDENTES Y CONDUCCIÓN SIN PERMISO (HOMBRES) – (BROUGHTON, 2006).....	306
ILUSTRACIÓN 93 - RELACIÓN ANTECEDENTES Y CONDUCCIÓN SIN PERMISO (MUJERES) – (BROUGHTON, 2006).....	307
ILUSTRACIÓN 94 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN TIPOLOGICA (BERNABEU, 2013). .....	308
ILUSTRACIÓN 95 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR EDADES (BERNABEU, 2013).....	311
ILUSTRACIÓN 96 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR EDADES (BERNABEU, 2013) - 2. ....	311
ILUSTRACIÓN 97 - ÍNDICES DE PARTICIPACIÓN EN DELITOS DE TRÁFICO, POR EDADES (BERNABEU, 2013). .....	313
ILUSTRACIÓN 98 - CONDUCTORES SIN PERMISO, COMPARATIVA LICENCIA RETIRADA-NO OBTENIDA, POR INVESTIGACIONES. ....	315
ILUSTRACIÓN 99 - CONDUCCIÓN SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR SEXO (BERNABEU, 2013). .....	316
ILUSTRACIÓN 100 - COMPARATIVA PARTICIPACIÓN FEMENINA EN VARIOS TIPOS DELINCUENCIA (BERNABEU, 2013).....	317
	461

ILUSTRACIÓN 101 - CONDUCTORES SIN PERMISO, ANTECEDENTES POLICIALES (BERNABEU, 2013). .....	319
ILUSTRACIÓN 102 – DELITOS SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN ANTECEDENTES POLICIALES (BERNABEU, 2013) .....	321
ILUSTRACIÓN 103 - CONDUCTORES SIN PERMISO, COMPARATIVA ANTECEDENTES WATSON-BERNABEU... 323	
ILUSTRACIÓN 104 – DELITOS SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN ANTECEDENTES POLICIALES (BERNABEU, 2013) .....	324
ILUSTRACIÓN 105 - CONDUCTORES SIN PERMISO, VERSATILIDAD DELICTIVA POR TIPOS (BERNABEU, 2013). .....	326
ILUSTRACIÓN 106 - CONDUCTORES SIN PERMISO, VERSATILIDAD DELICTIVA POR TIPOS (BERNABEU, 2013) – 2 .....	328
ILUSTRACIÓN 107 - CONDUCTORES SIN PERMISO, VERSATILIDAD DELICTIVA POR TIPOS (BERNABEU, 2013) - 3 .....	328
ILUSTRACIÓN 108 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN ESPAÑOL-EXTRANJERO (BERNABEU, 2013). .....	333
ILUSTRACIÓN 109 - DELINCUENTES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR ORIGEN (BERNABEU, 2013). .....	334
ILUSTRACIÓN 110 - CONDUCTORES SIN PERMISO, DISTRIBUCIÓN POR POSIBILIDADES CARNÉ (BERNABEU, 2013).....	337
ILUSTRACIÓN 111 - CONDUCTORES SIN PERMISO, TIPO NO LICENCIA POR ORIGEN (BERNABEU, 2013) ....	338
ILUSTRACIÓN 112 - CONDUCTORES SIN PERMISO, EDADES POR TIPO NO PERMISO (BERNABEU, 2013) ....	340
ILUSTRACIÓN 113- DELITOS CONDUCCIÓN SIN PERMISO, EVOLUCIÓN SEMANAL POR CLASE NO PERMISO (BERNABEU, 2013) .....	341
ILUSTRACIÓN 114 - CONDUCTORES SIN PERMISO, ANTECEDENTES EN FUNCIÓN CLASE NO PERMISO (BERNABEU, 2013) .....	342
ILUSTRACIÓN 115 - CONDUCTORES SIN PERMISO, FORMAS DETECCIÓN POR TIPO NO LICENCIA (WATSON, 2004).....	352
ILUSTRACIÓN 116 - CONDUCTORES SIN PERMISO, FORMAS DE DETECCIÓN (BERNABEU, 2013).....	353
ILUSTRACIÓN 117 – DELITOS CONDUCCIÓN SIN PERMISO, EVOLUCIÓN DIARIA (BERNABEU, 2013) .....	360
ILUSTRACIÓN 118 - DELITOS CONDUCCIÓN SIN PERMISO, EVOLUCIÓN DIARIA (BERNABEU, 2013).....	361

ILUSTRACIÓN 119 – CONDUCTORES PERMISO NO OBTENIDO, DISTRIBUCIÓN HORARIA POR PERIODO SEMANAL (BERNABEU, 2013) .....	363
ILUSTRACIÓN 120 - CONDUCTORES PERMISO RETIRADO, DISTRIBUCIÓN HORARIA POR PERIODO SEMANAL (BERNABEU, 2013) .....	364
ILUSTRACIÓN 121 - CONDUCTORES SIN PERMISO, PROPIEDAD DEL VEHÍCULO CONDUCIDO (BERNABEU, 2013).....	366
ILUSTRACIÓN 122 - DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DELITOS ALCOHOLEMIA - SIN PERMISO (BERNABEU, 2013) .....	371
ILUSTRACIÓN 123 - PORCENTAJES ACTUACIÓN GC TRÁFICO EN COMUNIDAD VALENCIANA. ....	372
ILUSTRACIÓN 124 - DISTRIBUCIÓN DELITOS ALCOHOLEMIA Y SIN PERMISO, POR PROVINCIAS DE LA CV (GUARDIA CIVIL). ....	373
ILUSTRACIÓN 125 - COMPARATIVA ENTRE ALCOHOLEMIAS Y SIN PERMISO, SEGÚN VARIOS AUTORES .....	374
ILUSTRACIÓN 126 - DATOS AMPLIADOS DISTRIBUCIÓN ALCOHOLEMIA - SIN PERMISO (BERNABEU, 2013)	376
ILUSTRACIÓN 127 - EVOLUCIÓN TEMPORAL DELITOS ALCOHOLEMIA - SIN PERMISO (BERNABEU, 2013) ..	377
ILUSTRACIÓN 128 - COMPARATIVA PORCENTUAL ESPAÑOL-EXTRANJERO EN DELITOS DE TRÁFICO, POR DELITOS (BERNABEU, 2013).....	378
ILUSTRACIÓN 129 - DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DELINCUENTES TRÁFICO ALCOHOLEMIA Y SIN PERMISO, POR ORIGEN (BERNABEU, 2013). ....	379
ILUSTRACIÓN 130 - DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DELINCUENTES ALCOHOLEMIA, POR ORIGEN (BERNABEU, 2013).....	382
ILUSTRACIÓN 131 - DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DELINCUENTES SIN PERMISO, POR ORIGEN (BERNABEU, 2013).....	382
ILUSTRACIÓN 132 - COMPARATIVA ANTECEDENTES POLICIALES ENTRE DELINCUENTES DE TRÁFICO (BERNABEU, 2013). ....	384
ILUSTRACIÓN 133 - VERSATILIDAD DELICTIVA DELINCUENTES ALCOHOLEMIA (BERNABEU, 2013). ....	385
ILUSTRACIÓN 134 - VERSATILIDAD DELICTIVA DELINCUENTES SIN PERMISO (BERNABEU, 2013). ....	386
ILUSTRACIÓN 135 - DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DELINCUENTES TRÁFICO EN FUNCIÓN DE SU VERSATILIDAD (BERNABEU, 2013) .....	387

