



**UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ DE ELCHE**

**Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche**

Grado en Seguridad Pública y Privada

TRABAJO FIN DE GRADO

# **ANÁLISIS DE LA CRIMINALIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE ELDA (ALICANTE) DURANTE LA PANDEMIA COVID-19**

Curso Académico 2021/2022

Trabajo Fin de Grado presentado por

**Javier Valero Sánchez**

**Tutorizado por la profesora Dra. Dña. Zoraida Esteve Bañón**

Elche, junio de 2022

*Educad a los niños  
y no tendréis que castigar a los hombres.*

***Pitágoras (569 a.C. – 475 a.C.)***

## ÍNDICE

	Página
<b>RESUMEN-ABSTRACT</b> .....	3
<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	4
<b>2. MARCO TEÓRICO</b> .....	5
2.1. Criminología Vial.....	5
2.2. Criminalidad Vial.....	6
2.3. El municipio de Elda.....	11
2.4. Especial atención a la pandemia Covid-19.....	12
<b>3. OBJETIVOS E HIPÓTESIS</b> .....	15
<b>4. METODOLOGÍA</b> .....	16
<b>5. RESULTADOS</b> .....	19
5.1. Criminalidad vial en Elda en el año 2019.....	19
5.2. Criminalidad vial en Elda en el año 2020.....	28
5.3. Criminalidad vial en Elda en el año 2021.....	36
<b>6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES</b> .....	44
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	50
<b>LISTA DE TABLAS</b> .....	51
<b>LISTA DE FIGURAS</b> .....	53

## RESUMEN

La criminología es la ciencia que se encarga del estudio del delito como fenómeno social, incluyendo sus causas, extensión e influyendo en el control y prevención de conductas delictivas. Más específicamente, la criminología vial se ocupa de los delitos contra la seguridad vial, y en esta investigación se analiza este tipo de delitos en el municipio de Elda (Alicante), durante tres años consecutivos. El primer año, 2019, es la referencia básica del estudio porque es el periodo previo a la pandemia Covid-19, mientras que en los años 2020 y 2021 existen ciertas restricciones impuestas por el Gobierno que de alguna forma deben influir en la comisión de estas transgresiones legales. A partir de los datos extraídos de los atestados de la Policía Local de Elda se realiza análisis descriptivo y comparativo para obtener unas conclusiones desde el punto de vista criminológico.

Palabras clave: *Criminología Vial, Criminología Ambiental, siniestralidad vial, delitos contra la seguridad vial*

## ABSTRACT

Criminology is the science that deals with the study of crime as a social phenomenon, including its causes, extent and influencing the control and prevention of criminal behaviour. In addition, road criminology deals with crimes against road safety, so this research analyses this type of crime in the city of Elda (Alicante, Spain), throughout three consecutive years. Firstly, 2019, is taken as the baseline as it is the period before the Covid-19 pandemic, while in the years 2020 and 2021 several restrictions were imposed by the Government that in some way must influence the commission of these legal transgressions. Based on the data extracted from the Elda Local Police reports, a descriptive and comparative analysis is carried out in order to obtain conclusions from a criminological point of view.

Keywords: *Road Criminology, Environmental Criminology, road accident rate, road safety crimes.*

## **1. INTRODUCCIÓN**

En el año 2018 hubo un total de 110.651 procesos penales por delitos contra la seguridad vial en España<sup>1</sup>, donde casi el 62% se produjeron por el consumo de alcohol o drogas al volante, lo cual es un problema cada vez más persistente en nuestra sociedad y que sin duda hay que atajar con el objetivo de un mayor bienestar social. Por otra parte, parece que conducir vehículos a motor sin la autorización administrativa pertinente (permiso de conducción), continúa siendo una conducta que no se soluciona.

La pandemia Covid-19 ha influido en las conductas humanas y en las relaciones sociales en todos los ámbitos, por lo que la conducción de vehículos a motor no debe ser diferente al resto de conductas. Desde principios del año 2020 se decretaron unas restricciones por parte de los gobiernos centrales y autonómicos, por lo que estas conductas no únicamente han variado por la voluntad del ciudadano que se ha sentido con cierta responsabilidad ante una pandemia mundial, sino que se han impuesto una serie de restricciones que influido directamente en las conductas de los ciudadanos en lo referente sobre todo, a la libre movilidad y por ende a la comisión de delitos contra la seguridad vial. Esta circunstancia parece lógica, ya que para que se infrinjan los delitos relacionados con la seguridad del tráfico es imprescindible situarse en la vía pública, y si disminuye la afluencia de individuos en ésta debe haber menos oportunidad de transgresión.

Con el presente trabajo se trata de realizar una investigación de la delincuencia vial durante los años 2019, 2020 y 2021 en el municipio de Elda (Alicante, España) desde una perspectiva criminológica, tratando de comprobar las variaciones que han podido existir en las tendencias delincuenciales en lo que a seguridad vial se refiere con motivo de la crisis pandémica provocada por el Covid-19 y tratando, científicamente, los datos obtenidos desde una organización que dispone la totalidad de los atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial, puesto que es el único cuerpo policial que sustenta las competencias de instrucción de este tipo de delitos en el caso urbano del territorio objeto de investigación, es decir, la ciudad de Elda.

---

1 <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/05MAYO/0513-Actividad-Fiscalia-Seguridad-Vial.shtml#.XTrSDJMzai4>

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1 Criminología vial

Una de las claves del estudio que se pretende realizar, es la utilización de una de las ramas de la criminología que por específica, se amolda perfectamente al análisis. La criminología es la ciencia que estudia el delito como fenómeno social e individual, e incluye básicamente el estudio de sus causas y la medición de su extensión; a la vez, que contribuye de forma decisiva a las formas de control y prevención del delito, o sea, a la Política Criminal (Serrano Maíllo, 2009). Tal y como dicen González y Carreras (2016), la criminología no solo se centra en la delincuencia en el sentido estricto, sino que también actúa sobre las conductas antisociales y la reacción que provocan en el medio, lo que se conoce con el nombre de *comportamiento desviado*. De modo que, la criminología se ocupa del estudio y la prevención de los comportamientos delictivos y desviados, desde la formas de control social (tanto formal como informal) y de la reacción social frente a estos comportamientos. El concepto más extendido y estudiado es el de “ciencia empírica y multidisciplinar, que tiene por objeto el estudio del crimen, del delincuente, de la víctima y del control social del comportamiento desviado del individuo”; nace con la finalidad de conocer, dar información real de esos objetos de estudio, intenta averiguar cuál es el origen, la etiología, el desarrollo y las variables que intervienen en el fenómeno criminal.

Por otra parte, se define la seguridad vial como un “Conjunto de condiciones que abarcan múltiples factores (institucionales, legales, normativos, de infraestructura, factor humano, vehículo y asistencia de servicios de emergencia y médicos) que permiten que el transporte viario se realice con el mínimo riesgo de sufrir un siniestro vial y, en caso de que éste se produzca, con las menores consecuencias posibles”, (Carreras y González, 2016).

Por lo que, fusionando estos dos términos, y siguiendo con la terminología utilizada por Carreras y González (2016), se obtiene que la criminología vial es una disciplina criminológica encaminada al estudio y prevención de los delitos contra la seguridad vial, y a la resolución de todo conflicto que surja tras un siniestro vial; actuando sobre los comportamientos delictivos o desviados dentro de las vías, a la

restitución de la víctima a su estado original; haciendo hincapié en las formas de control social, tanto formal e informal y a la reacción social que causan los siniestros viales.

## 2.2. Criminalidad Vial

Los estudios de la parte especial de la Criminología se han orientado a cuestiones relacionadas con la violencia de género, la delincuencia organizada, delincuencia juvenil, etc., olvidando la delincuencia vial (Middendorff, 1981), puesto que entienden que por sus características causan un menor efecto de inseguridad, pero que no por ello dejan de tener una gran importancia social y delictiva (Díaz, 2021). Por lo tanto, nos adentramos en un tipo específico de criminalidad que quizá no se ha tratado como debiera, y que es tan importante como los demás tipos de delincuencia.

Como indica González (2020), en el tráfico viario existe un riesgo ya sólo por el hecho de conducir un vehículo a motor, ya que son infinidad de factores que pueden desencadenar un siniestro vial, tenga la culpa el conductor o no, o de verse implicado en la comisión de un delito contra la seguridad vial. Rodríguez Manzanera (1999) afirmó 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. Esa criminalidad vial la podemos dividir en dos bien diferenciadas:

- Una criminalidad vial común
- Una criminalidad vial agravada.

Dentro de la criminalidad vial común se encuadrarían los delitos de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o estupefacientes (drogas), el circular a velocidad superior a la establecida penalmente, el conducir sin la autorización administrativa correspondiente y no someterse a las pruebas de detección legalmente establecidas.

Y dentro la criminalidad vial agravada se encontrarían los delitos de conducción temeraria con riesgo para los demás usuarios de las vías en los que se originen lesiones o muertes, sean imprudentes o no, por medio de la utilización del vehículo a motor.

Siguiendo de nuevo a González (2020), el perfil de la criminalidad vial agravada se corresponde cuando un conductor de vehículos a motor utiliza éste como un arma, reaccionando violentamente y de forma consciente e intencionada contra los usuarios de

las vías, con el único fin de crear un clima de terror e inseguridad vial, ocasionando el mayor número de víctimas e intentando escapar de la escena del crimen. Podemos adelantar que en esta investigación no cabe el perfil de un criminal vial agravado, puesto que no se ha recogido ningún suceso de esas características, por lo que en adelante se podrá comprobar que el estudio se corresponde con el análisis de la criminalidad vial común.

Dado que la criminalidad vial depende de los delitos cometidos contra la seguridad vial, pasamos ahora a la explicación de cada uno de ellos, de forma genérica, así como una breve introducción de las tasas que se presentaron en España, divididas en comunidades autónomas, el año antes del período objeto de estudio.

Obviamente, la base del estudio es el delito, en concreto la serie de delitos contra la seguridad vial, y en España están tipificados en la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (en adelante CP).

- **Artículo 379.1 CP**

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

Se puede resumir este delito como el de conducción a velocidad superior a 60 km/h en vía urbana o en 80 en vía interurbana a la permitida reglamentariamente.

- **Artículo 379.2 CP**

*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 es el delito de Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, denominado comúnmente como CIBA por sus siglas.

- **Artículo 380 CP**

*1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.*

*2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.*

Es el delito de conducción temeraria.

- **Artículo 381 CP**

*1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.*

*2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.*

Delito de conducción temeraria con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

- **Artículo 383 CP**

*El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*

Delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

- **Artículo 384 CP**

*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.*

Conducción en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente<sup>2</sup>.

*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.*

Conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial o sin haberlo obtenido nunca.

- **Artículo 385 CP**

*Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:*

*1.ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.*

*2.ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.*

Creación de grave riesgo para la circulación.

---

<sup>2</sup> El permiso por puntos es un sistema por el cual a todos los conductores se les asocia un número de puntos a su permiso de conducir, establecido en España el 1 de julio de 2006. <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/tus-puntos-y-tus-permisos/como-funciona-el-permiso-por-puntos/>

En la siguiente tabla se muestran los datos de la distribución territorial de las sentencias de condena por Comunidades Autónomas en el año 2018, según la nota de prensa del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de 30 de julio de 2019. Por lo tanto, nos vamos a basar en el año 2018, año previo a la investigación del presente trabajo para hacer los cálculos de la tasa de condenas por Comunidad Autónoma.

Tabla 1. Condenas por Comunidades Autónomas según delitos del Código Penal (año 2018).  
Fuente: elaboración propia.

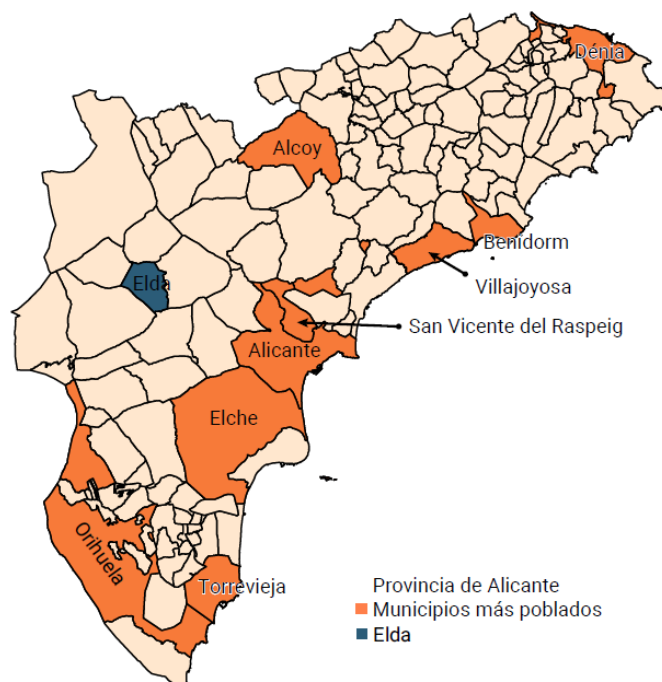
<b>Com. Autónoma</b>	<b>379.1 CP</b>	<b>379.2 CP</b>	<b>380 CP</b>	<b>381 CP</b>	<b>383 CP</b>	<b>384 CP</b>	<b>385 CP</b>	<b>TOTAL</b>
<b>ANDALUCÍA</b>	33	8.134	68	10	375	6.547	2	<b>15.169</b>
<b>ARAGÓN</b>	33	951	8	0	21	471	0	<b>1.484</b>
<b>ASTURIAS</b>	5	1.260	0	0	44	472	0	<b>1.781</b>
<b>I.BALEARES</b>	11	1.771	0	0	90	855	0	<b>2.727</b>
<b>I.CANARIAS</b>	46	2.893	62	18	101	1.680	0	<b>4.800</b>
<b>CANTABRIA</b>	1	613	42	0	30	352	0	<b>1.038</b>
<b>CATALUÑA</b>	141	13.615	306	22	638	5.421	8	<b>20.151</b>
<b>EXTREMADURA</b>	4	1.003	31	0	50	421	2	<b>1.511</b>
<b>GALICIA</b>	21	3.248	14	0	147	1.916	0	<b>5.346</b>
<b>LA RIOJA</b>	1	376	0	0	13	173	0	<b>563</b>
<b>MADRID</b>	65	6.814	0	0	444	3.082	2	<b>10.407</b>
<b>MURCIA</b>	11	1.851	30	1	94	1.147	1	<b>3.135</b>
<b>NAVARRA</b>	4	653	16	1	43	340	3	<b>1.060</b>
<b>PAIS VASCO</b>	9	2.009	63	3	121	731	21	<b>2.957</b>
<b>C. VALENCIANA</b>	31	7.242	155	3	401	2.946	1	<b>10.779</b>
<b>C. LA MANCHA</b>	11	1.702	48	1	78	1.168	2	<b>3.010</b>
<b>C. LEÓN</b>	23	2.038	29	1	107	1.146	2	<b>3.346</b>
<b>TOTAL</b>	<b>450</b>	<b>56.173</b>	<b>872</b>	<b>60</b>	<b>2.797</b>	<b>28.868</b>	<b>44</b>	<b>89.264</b>

De la tabla anterior se pueden extraer varias conclusiones. En primer lugar, se cuenta con un total de casi 90.000 delitos cometidos contra la seguridad vial, cifra nada desdeñable, y además en la Comunidad Valenciana se cometieron 10.779, lo que supone un 12% del total del país. Se hace esta referencia a la comunidad levantina al ser a la que pertenece el municipio objeto de estudio. Además con este avance se presuponer un adelanto de los delitos que más se van a repetir en la muestra obtenida, si bien debería ser pronto para estimar los datos, al observar la enorme diferencia que existe entre dos

tipos de delito con los demás, no solo en la Comunidad Valenciana, sino en todas las comunidades españolas, siendo estos los delitos tipificados en los artículos 379.2 CP y 385 CP, es decir, el conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas y el de conducción sin permiso de conducir.

### 2.3. El municipio de Elda

Se toma como lugar de referencia de la investigación el municipio de Elda, (ciudad desde el año 1904), perteneciente a la provincia de Alicante, ya que es conocido por los investigadores y se han podido extraer los datos necesarios con menos dificultad.



**Figura 1.** Situación en mapa de Elda. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

Elda es la capital urbana y económica de la comarca del Vinalopó Medio, localizándose a 36 km de la capital alicantina, lo que supone escasos 30 minutos de distancia. Se encuentra en el valle al cual da nombre, rodeada de montañas de altitud media, entre las que sobresale por su majestuosidad la Silla del Cid, surcando su

término municipal el río Vinalopó. Según el banco de datos municipal de Argos, en el año 2021 (última consulta oficial realizada) tenía una población de 52.551 habitantes. Ocupa un área de 45,79 km<sup>2</sup>. En cuanto a su economía, es eminentemente industrial, basada en la producción de calzado, disponiendo también de una amplia oferta de servicios.

En la actualidad y durante los años de estudio, el gobierno local está formado por una mayoría absoluta del PSOE, con el alcalde socialista Rubén Alfaro Bernabé a la cabeza, gobernando por segunda legislatura consecutiva.

Una característica a tener en cuenta y que va a ser muy útil para nuestro estudio, es que la relativa falta de suelo para el crecimiento del casco urbano ha permitido desde hace décadas que el término municipal eldense se fusionara con el de la vecina localidad de Petrel, formando así una conurbación de casi 90.000 habitantes, que en la vida cotidiana a los vecinos hace pensar que se vive en una única ciudad.

En cuanto a los años escogidos para la investigación, podemos ver en la siguiente tabla los datos referentes a la población desglosada en cuanto a sexo.

Tabla 2. Número de habitantes de Elda. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE.

<b>AÑO</b>	<b>HOMBRES</b>	<b>MUJERES</b>	<b>TOTAL</b>
<b>2019</b>	25.639	26.979	<b>52.618</b>
<b>2020</b>	25.738	27.075	<b>52.813</b>
<b>2021</b>	25.618	26.933	<b>52.551</b>

Como se puede comprobar en la tabla, la población de Elda en los últimos tres años se mantiene prácticamente constante, con una variación de menos de 300 habitantes como diferencia máxima entre ellos. Además, el número de mujeres es ligeramente superior al de los hombres, siendo la diferencia de +1300 aproximadamente para las mujeres, cifra equilibrada durante los tres periodos.

#### 2.4. Especial atención a la pandemia Covid-19

La pandemia provocada por el coronavirus (Covid-19) ha cambiado nuestra vida y nuestra forma de relacionarnos para siempre. Todavía hoy, más de dos años después del

inicio de la crisis, seguimos afectados y con determinadas restricciones, aunque lo verdaderamente importante sea que en el mundo han fallecido 6.278.827 personas<sup>3</sup> y lamentablemente esta cifra no ha terminado de contar. En cuanto a la ciudad de Elda, se han contabilizado 133 fallecidos, y más de 15.000 casos de contagios<sup>4</sup>. Resulta curioso que en el año 2019 apenas se conociera la palabra “coronavirus” y que el término *pandemia* nos hiciera pensar en épocas pasadas, no obstante, hemos vivido un cambio en las relaciones sociales y en nuestra forma de vida, con determinadas restricciones de movilidad, aislamientos, confinamientos, uso de mascarilla, etc., y todo esto también influye (o debe influir) en la investigación que se pretende realizar, puesto que en principio deben existir menos desplazamientos en vehículos por las calles de la ciudad, y por tanto, menos delitos contra la seguridad vial. A continuación se presenta un breve resumen cronológico de cómo se presentó la pandemia Covid-19 y cómo influyó en los españoles y en los eldenses en los dos últimos años.

- 11 de marzo de 2020: La OMS declara la pandemia a nivel mundial por COVID-19. En España ya hay 1.978 contagiados y 47 muertos.
- 14 de marzo de 2020: El Gobierno de España decreta el **Estado de Alarma**<sup>5</sup>, limitando la libertad de circulación ciudadana a determinados supuestos y decretando el cierre de la mayoría de comercios y la totalidad de los lugares de ocio, educativos y culturales. Se inicia la cuarentena en todo el país. Únicamente se puede salir del domicilio en determinados supuestos justificados, de lo contrario las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán denunciar el quebrantamiento de dicho confinamiento obligatorio. Este primer estado de alarma se prorrogaría seis veces hasta el 21 de junio de 2020.
- 20 de marzo de 2020: España llega a la cifra de los 1.000 muertos. El Ministerio del Interior anuncia que ya se han propuesto para sanción a 31.000 personas por circular por las vías públicas sin justificación y se han detenido a 315 personas por desobediencia al saltarse el Estado de Alarma.
- 2 de abril de 2020: Se alcanza la cifra de los 10.000 muertos en España.
- 18 de abril de 2020: Se alcanza la cifra de 20.000 muertos en España.

---

3 Según <https://es.statista.com/estadisticas/1107719/covid19-numero-de-muertes-a-nivel-mundial-por-region/>

4 Datos a 15 de marzo de 2022, según <https://www.foro-ciudad.com/alicante/elda/coronavirus.html>

5 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-3692>

- 21 de junio de 2020: El Gobierno de España concluye la última prórroga de estado de alarma, terminando la desescalada y entrando todo el país en la “nueva normalidad” tras 99 días de emergencia nacional.
- 7 de octubre de 2020: Pedro Sánchez presenta el “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española”.
- 9 de octubre de 2020: El Gobierno declara el segundo estado de alarma, que concluyó el 24 de octubre de 2020, aplicando restricciones de movilidad a nueve municipios de la Comunidad de Madrid.
- 25 de octubre de 2020: El Gobierno aprueba el tercer estado de alarma en todo el territorio nacional para contener la propagación de infecciones causadas por el Covid-19, que concluyó el 9 de mayo de 2021. A los efectos del estado de alarma, la autoridad competente es el Gobierno de la Nación. En cada comunidad o ciudad autónoma, la autoridad competente delegada es quien ostente su presidencia.
- 6 de noviembre de 2020: La Generalitat Valenciana decreta el confinamiento perimetral de los municipios de Elda y Petrel por el cual se restringe la entrada y salida de personas de este núcleo poblacional durante 14 días. La medida entra en vigor el día 7 de noviembre de 2020 y se prorroga adicionalmente hasta el 4 de diciembre de 2020.
- 27 de diciembre de 2020: Comienza la vacunación contra el Covid-19 en España.
- 28 de diciembre de 2020: Ya se han superado los 50.000 muertos en España.
- 29 de enero de 2021: El cierre perimetral de Elda y Petrel vuelve para los fines de semana, aplicándose hasta el 15 de febrero de 2021.
- 2 de junio de 2021: España llega a la cifra de 80.000 muertos.
- 20 de abril de 2022: la mascarilla deja de ser obligatoria en interiores (salvo excepciones como en centros sanitarios).

Se puede comprobar que las fechas anteriores denotan situaciones que por una parte pueden intervenir en el análisis de la investigación y por otra parte pueden ser necesarias para una mayor comprensión del estado en que se vivía en ese período. Cuando hay referencias a restricciones de movilidad, tanto el Gobierno de España como el de las comunidades autónomas, “permitían” la libre circulación cuando el

confinamiento era total o fuera del horario permitido cuando era parcial, en los siguientes casos:

- Asistencia a centros y servicios sanitarios.
- Cumplimiento de obligaciones laborales, profesionales, empresariales, institucionales o legales.
- Asistencia a centros universitarios y educativos.
- Retorno al lugar de residencia habitual.
- Asistencia y cuidado de personas mayores, menores, dependientes, con discapacidad o especialmente vulnerables.
- Desplazamiento a gasolineras o entidades financieras y de seguros en territorios limítrofes.
- Actuaciones requeridas o urgentes ante órganos públicos, judiciales o notariales.
- Realización de exámenes o pruebas oficiales inaplazables.
- Por causa de fuerza mayor o situación de necesidad.

Además, es importante nombrar también la prohibición de reunión de más de dos personas en espacios públicos y el uso de mascarilla, entre otras.

### **3. OBJETIVOS E HIPÓTESIS**

La investigación tiene como objetivo principal el análisis comparativo y descriptivo de la criminalidad vial en los años 2019, 2020 y 2021 en la ciudad de Elda. Para ello se desarrolla una metodología dividida en dos partes diferenciadas, siendo la primera la toma de datos y la segunda el análisis de estos datos.

De modo que los objetivos de esta investigación son eminentemente prácticos, al desglosar y analizar datos extraídos de los atestados por delitos contra la seguridad vial cometidos en Elda en estos tres periodos, y tras el análisis descriptivo y comparativo se pueda llegar a la obtención de conclusiones, desde una perspectiva criminológica.

Además de estos objetivos genéricos, se pretende alcanzar una serie de objetivos específicos relacionados con el conocimiento de la distribución temporal de los delitos



contra la seguridad vial en Elda en el año previo a la pandemia Covid-19 y en los dos años sucesivos. Estos objetivos específicos son:

- Conocer la distribución de los delitos contra la seguridad vial, en la ciudad de Elda, en cuanto a sexo y rangos de edad de los infractores.
- Conocer la tipología mayoritaria de delitos contra la seguridad vial en la ciudad de Elda.
- Conocer la frecuencia de los delitos contra la seguridad vial en la ciudad de Elda.

Junto a estos objetivos se presentan también 2 hipótesis relacionadas con los años de estudio y los delitos contra la seguridad vial:

- H<sub>1</sub>. La tipología y el número de delitos contra la seguridad vial en el municipio de Elda en los años de pandemia (2020-2021) han variado con respecto al 2019.
- H<sub>2</sub>. Los delitos contra la seguridad vial, en el municipio de Elda, se cometen en su mayoría los fines de semana, incluso en los años de pandemia (2020-2021).

#### **4. METODOLOGÍA**

Para llevar a cabo esta investigación y con el objetivo base de analizar la criminalidad vial en Elda, se han obtenido datos de todos los atestados instruidos por los Agentes de la Policía Local de Elda por delitos contra la seguridad vial en los años 2019, 2020 y 2021. Se ha confeccionado una hoja de cálculo para cada periodo, previa anonimización de los informes facilitados por la Unidad Administrativa de la Policía Local de Elda para, de esta forma, poder trabajar con todos los datos introducidos de manera más práctica y efectiva. De modo que únicamente interesa este tipo de delitos, obviando las Diligencias a Prevención que se hayan podido instruir por otro tipo de infracciones penales que también tuvieren como destino los Juzgados Primera Instancia e Instrucción de Elda. Además, como es sabido, la Policía Local tiene como función propia la instrucción de atestados por accidente de circulación en casco urbano<sup>6</sup> y en el

---

<sup>6</sup> Atribuida en el artículo 53 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

caso de la Policía Local de Elda como en muchas otras, la instrucción de Atestados por delitos contra la seguridad vial<sup>7</sup>.

A continuación se enumeran las variables utilizadas en la investigación, que ocupan las columnas de las tablas creadas en las hojas de cálculo de cada año estudiado, y que son las siguientes:

- **Nº de registro:** Contador de número de atestados.
- **Fecha:** Día, mes y año el que tuvo lugar el delito.
- **Hora:** Hora exacta en que se produjo el delito.
- **Día semana:** Día en el que se produjo, adoptando los valores *lunes, martes, miércoles, jueves, viernes, sábado y domingo*. Especial relevancia para contrastar si es festivo, víspera o laborable.
- **Sexo:** Con dos únicos valores, *hombre y mujer*.
- **Edad:** Edad del infractor con números enteros en el momento del delito.
- **Residente:** Variable dicotómica, adoptando el valor *si* cuando el infractor tiene domicilio en la localidad de Elda o Petrel, y *no* cuando su domicilio es otro municipio, sea de la provincia o de cualquier lugar del mundo. En el estudio no se ha diferenciado en este aspecto entre la residencia de Elda o Petrel, puesto que como se ha explicado, la conurbación Elda-Petrel es considerada prácticamente como una única ciudad a efectos de vida y socialización.
- **Concurso:** Se refiere esta variable a la comisión de varios hechos punibles como consecuencia de una o más acciones. Tendrá el valor *si* cuando se investiguen en el mismo Atestado más de un delito al mismo infractor (por ejemplo conducción temeraria + influencia de bebidas alcohólicas), sin valorar si jurídicamente tendría esta nomenclatura, únicamente a efectos de contabilización y para facilitar el estudio. De lo contrario adoptará el valor *no*.
- **Accidente:** Variable que informa si existe accidente además del delito instruido, o como consecuencia de él. Toma el valor *si* o *no*.
- **Tipo vehículo:** Variable que define el tipo de vehículo que conducía la persona denunciada por el delito cometido, pudiendo adoptar los valores de: *turismo, camión, furgoneta, motocicleta, ciclomotor, quad o vmp*.

---

<sup>7</sup> Artículo 33 de la Ley 17/2017, de 13 de diciembre, de coordinación de policías locales de la Comunitat Valenciana.

- **Gama:** En esta variable se han tomado 3 valores a juicio de los investigadores, siendo *gama baja*, *gama media* y *gama alta*. Se ha tenido en consideración el tamaño y el precio de mercado en su primera matriculación, siendo por ejemplo un vehículo considerado como *gama baja* si se encuentra entre los utilitarios pequeños y de marcas comerciales no elitistas. Por el contrario entre los clasificados como *gama alta* encontraríamos a vehículos grandes y de marcas punteras en el mercado (Mercedes-Benz, BMW, Audi, Porsche, etc.), englobando las berlinas de grandes dimensiones, SUV o 4x4. En cuanto a *gama media*, sería la clasificación en la que no entran ni los primeros ni los segundos.
- **Antigüedad:** Valor numérico expresado en años que muestra la diferencia entre el año que se cometió el delito contabilizado y el de su primera matriculación.
- **Delito:** En esta variable figuran los tipos de delitos cometidos, si bien pudiendo adoptar los valores siguientes:
  - **CIBA:** Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o estupefacientes (art. 379.2 CP)
  - **Conducción temeraria** (art. 380 CP)
  - **Negativa:** Negativa a someterse a las pruebas de detección legalmente establecidas. (art. 383 CP)
  - Dentro de la variedad de delitos por conducción sin la autorización administrativa distinguimos entre:
    - **Carecer por no haber obtenido nunca** (art. 384 CP)
    - **Pérdida de vigencia por puntos y/o no realizar curso de reeducación** (art. 384 CP).
    - **Pérdida de vigencia por resolución judicial** (art. 384 CP).
  - **Lesiones:** Delito de lesiones como consecuencia de un accidente de tráfico.
  - También se encuentran valores residuales que se añaden al propio delito contra la seguridad vial por parte de los agentes instructores, como *amenazas* y *atentado*, refiriéndose a *amenazas* cuando el denunciado comete el delito de amenaza en presencia de los agentes de policía, bien contra otra unidad implicada en el Atestado y *atentado* cuando como consecuencia de la confección del mismo, el denunciado incurre en un delito de Atentado contra agente de la autoridad.

Una vez se han enumerado las variables que intervienen en el estudio, se puede pasar al estudio analítico y descriptivo de los resultados obtenidos.

## 5. RESULTADOS

Tras la descripción de todas y cada una de las variables utilizadas en la investigación, podemos comenzar el análisis descriptivo. Las tablas y figuras que se analizarán a continuación son las creadas expresamente para este trabajo, fruto de elaboración propia a partir de los datos referenciados anteriormente.

### 5.1 . Criminalidad vial en Elda en el año 2019

El primer año que se toma como referencia, el **2019**, es el último año *normal*. Al hablar de esta normalidad se pretende hacer referencia a que el año 2019 en Elda, en España y prácticamente en todo el mundo desarrollado, es el previo a la pandemia provocada por el coronavirus Covid-19. Según la Organización Mundial de la Salud la Covid-19 es la enfermedad causada por el nuevo coronavirus conocido como SARS-CoV-2. La OMS tuvo noticia por primera vez de la existencia de este nuevo virus el 31 de diciembre de 2019, al ser informada de un grupo de casos de “neumonía vírica” que se habían declarado en Wuhan (República Popular China). El resto es de sobra conocido. Tras esta propagación a nivel mundial el panorama nacional e internacional cambió sustantivamente y se han ido sucediendo contagios, muertes, confinamientos, aislamientos, cuarentenas, restricciones, etc. De modo que la referencia del año 2019 se considera fundamental al ser el último año completo de las últimas décadas en el que la ciudadanía eldense (y prácticamente mundial) podía profesar una rutina sin restricciones ni cambios en su estilo de vida.

En la siguiente tabla se muestra que el total de atestados instruidos por el cuerpo de la Policía Local de Elda fue de 103. Se distribuyen por sexo, comprobando la diferencia abrumadora.

Tabla 3. Nº de atestados instruidos en el año 2019 según sexo.

SEXO	Nº	%
HOMBRE	89	86%
MUJER	14	14%
TOTAL	103	100%

En la Tabla 3 se puede apreciar la gran diferencia entre los atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial a hombres (89) y a mujeres (14). De modo que se puede aseverar que en el año 2019 los hombres fueron en un 86% los investigados por este tipo de delitos en Elda, mientras que las mujeres únicamente un 14% del total.

En la siguiente tabla se relacionan los 103 atestados instruidos en el año 2019 y se muestra cómo varios de ellos conforman lo que denominamos un concurso de delitos, esto es, varios artículos del Código Penal infringidos en un mismo hecho. Por lo tanto, aunque se hayan instruido a los juzgados 103 atestados, no únicamente constan 103 delitos, si no que algunos de los investigados cometieron más de uno en forma concursal, por lo que se instruyeron con esa figura.

Tabla 4. Desglose de los atestados instruidos por tipo de delito del año 2019.

<b>DELITOS</b>	<b>Nº</b>
CIBA	43
CARECER POR NO HABER OBTENIDO NUNCA	22
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR NO HABER REALIZADO CURSO	11
CIBA + NEGATIVA	10
LESIONES	4
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR PÉRDIDA DE PUNTOS	4
CARECER POR NO HABER OBTENIDO NUNCA + CIBA	2
CIBA + LESIONES	1
CIBA + NO HABER REALIZADO CURSO TRAS PÉRDIDA DE PUNTOS	1
CIBA+ NEGATIVA+ AMENAZAS	1
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL	1
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR NO HABER REALIZADO CURSO + CIBA + NEGATIVA	1
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR PÉRDIDA DE PUNTOS + CIBA	1
PÉRDIDA VIGENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL + CIBA	1
<b>Total</b>	<b>103</b>

Como se ha comentado y tal y como refleja la Tabla 4, la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o estupefacientes (CIBA), es el tipo de delito que más veces se ha cometido en Elda en el año 2019, o al menos, el que más se ha instruido por el Cuerpo de la Policía Local de Elda, llegando a hacerse hasta en 43 ocasiones de forma individual, y hasta en 60 ocasiones en forma de concurso con otra figura delictual. Como segundo delito más veces instruido nos encontramos con el delito de conducción de vehículo a motor o ciclomotor sin autorización administrativa, desglosado en varias formas, tal y como se recogieron en los datos añadidos a la hoja de

cálculo, siendo la de conducir sin permiso por no haberlo obtenido nunca la más repetida, en 24 ocasiones, 22 como delito exclusivo en el atestado y 2 más en concurso con CIBA.

Hay que destacar que se ha tenido en cuenta como concurso de delitos la negativa a someterse a las pruebas de detección de bebidas alcohólicas y/o estupefacientes cuando se aprecia una conducción bajo la influencia del alcohol, ya que aunque algunos autores discrepan en si la negativa por sí misma subsume la CIBA; no se trata en ninguno de estos casos de una negativa pura, es decir, cuando no hay influencia en la conducción (por ejemplo en un control rutinario, sin apreciar influencia se le pide al conductor que se someta a las pruebas).

Por lo que simplificando podríamos decir que como delitos separados se han instruido en Elda, en su mayoría:

Tabla 5. Delitos contra la seguridad vial en Elda año 2019.

<b>Delito tipificado en:</b>	<b>Nº veces</b>
<b>Artículo 379.2 CP</b>	57
<b>Artículo 384 CP</b>	44

Cabe recordar que el artículo 379.2 CP es el delito de *Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas*, denominado comúnmente como CIBA por sus siglas, mientras que el artículo 384 CP es el delito de *Conducción en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial o sin haberlo obtenido nunca*.

Dado que como se ha podido comprobar, el artículo 379.2 CP, es decir el delito de CIBA ha sido el más repetido y por lo tanto al que más importancia debemos conceder. A continuación se analiza este tipo de delito desglosando el sexo (hombre o mujer) en todas sus apariciones, es decir, en concurso con otro tipo de delitos.

Tabla 6. : Atestados donde intervine CIBA por sexo

<b>INTERVIENE CIBA</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>TOTAL</b>
CIBA	36	7	43
CIBA + LESIONES	1		1
CIBA + NEGATIVA	9	1	10
CIBA+ CARECER DE PERMISO	2		2
CIBA + NEGATIVA + AMENAZAS	1		1
<b>TOTAL CIBA POR SEXO</b>	<b>49</b>	<b>8</b>	<b>57</b>

En la Tabla 6 se puede apreciar la diferencia entre los hombres y las mujeres en este tipo de delitos, donde los hombres representan el 86% de los Atestados instruidos en los que interviene la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o estupefacientes mientras que las mujeres el 14% restante.

En la siguiente tabla se analiza la incidencia por sexo del segundo artículo del Código Penal en cuanto a seguridad del tráfico se refiere, que más veces ha sido infringido en Elda en el año 2019.

Tabla 7. Atestados por carecer de permiso distribuido por sexo (2019).

<b>ATESTADOS INSTRUIDOS POR CARECER DE PERMISO DE CONDUCCIÓN...</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>TOTAL</b>
CARECER NO HABER OBTENIDO NUNCA	17	5	22
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR NO HABER REALIZADO CURSO	10	1	11
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR PUNTOS	4		4
CARECER NO HABER OBTENIDO NUNCA + CIBA	2		2
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR NO REALIZAR CURSO + CIBA	1		1
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL	1		1
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR NO REALIZAR CURSO + CIBA + NEGATIVA	1		1
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR PÉRDIDA DE PUNTOS + CIBA	1		1
PÉRDIDA VIGENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL + CIBA	1		1
<b>Total general</b>	<b>38</b>	<b>6</b>	<b>44</b>

Siguiendo la última tabla, el porcentaje de los hombres sobre el total de los delitos en los que ha intervenido cualquier tipología de conducir sin autorización administrativa (carecer de permiso), sigue siendo del 86%, por lo que las mujeres vuelven incidir en el 14% restante.

Una vez analizadas las distribuciones por sexo en los dos principales delitos, se pasa a analizar otras variables tenidas en cuenta, como la edad con la que contaban los infractores en el momento de comisión del presunto delito<sup>8</sup>.

Tabla 8. Rango de edades y distribución por sexo en la criminalidad vial de Elda (2019)

Rango edad	HOMBR	MUJER	Total general	%
<b>18-27 años</b>	21	2	23	22%
<b>28-37 años</b>	19	6	25	24%
<b>38-47 años</b>	24	1	25	24%
<b>48-57 años</b>	15	5	20	19%
<b>58-67 años</b>	7		7	7%
<b>68-77 años</b>	3		3	3%
<b>Total general</b>	<b>89</b>	<b>14</b>	<b>103</b>	<b>100%</b>

Una vez analizada la variable edad, se puede observar que los rangos de edades que más veces se repiten en cuanto a los infractores contra seguridad vial son por igual los rangos entre 28 y 37 años (24 denunciados) y entre los 38 y 47 años (también 24 denunciados). Los más jóvenes, los que se encuentran entre los 18 y los 27 años han sido propuestos como investigados por delitos contra la seguridad vial en el año 2019 en 23 ocasiones, casi a la par que los dos rangos anteriores. Muy de cerca les siguen los que se encuentran entre 48 y 57 años, con 20 investigados. El promedio de edad del infractor en este año de estudio es 39'43 años.

Tabla 9. Promedio edad denunciados año 2019.

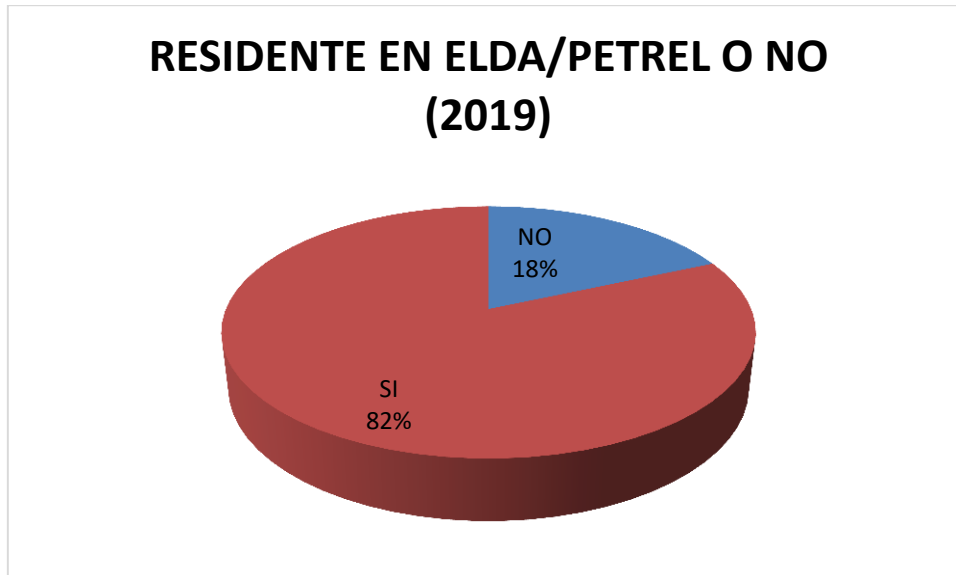
Promedio edad
<b>39'4 años</b>

En cuanto al análisis de la variable residencia, a través de la siguiente gráfica (Figura 1) se observa cómo el 82% de los investigados por delitos contra la seguridad

<sup>8</sup> No se había mencionado hasta ahora la palabra “presunto”, pero hay que tener en cuenta que lo que se ha hecho en la investigación es la toma de datos de las instrucciones de Atestados, por lo que siempre se habla de esa presumible presunción de inocencia hasta que el Juez o Jueza falle una sentencia.



vial en la ciudad de Elda son residentes, lo que significa, tal y como se explicó en epígrafes anteriores, que sus domicilios habituales se encuentran en Elda o Petrel en el momento de comisión del delito, mientras que el 18% restante habitan en otro municipio distinto la conurbación Elda-Petrel.



**Figura 2:** Porcentaje de la residencia en Elda o no de los infractores en el año 2019.

Una vez concluido el estudio sobre los conductores, se procede al de los vehículos, puesto que también poseen su importancia en la investigación. En la siguiente tabla se indica la relación tanto del tipo de vehículo con el que se cometió el supuesto *delito* como de la *gama* que se le otorga al mismo, que como se ha visto, es una variable cualitativa a juicio de los investigadores.

Tabla 10. Gama de vehículos y tipo de vehículos utilizados (2019)

VEHÍCULO	GAMA ALTA	GAMA BAJA	GAMA MEDIA	TOTAL	%
CAMIÓN			1	1	1%
CICLOMOTOR			10	10	10%
FURGONETA			4	4	4%
MOTOCICLETA			4	4	4%
VMP(PATINETE)			1	1	1%
TURISMO	23	3	57	83	81%
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>77</b>	<b>103</b>	<b>100%</b>
%	<b>22%</b>	<b>3%</b>	<b>75%</b>	<b>100%</b>	

De los 103 atestados instruidos contra la seguridad vial, 83 han sido cometidos por turismos, lo que supone el 81% del total. 10 de ellos han sido cometidos en un ciclomotor (10%), mientras que en furgoneta y motocicleta tan solo se contabiliza el 4% en cada vehículo del total.

Otro dato a tener en cuenta es que del total de la criminalidad vial en este año de estudio, ha existido un accidente de tráfico en 42 de los delitos, lo que supone un 41%.

Tabla 11. : Intervención de accidente o no (2019)

<b>ACCIDENTE</b>	<b>Nº</b>	<b>%</b>
NO	61	59%
SI	42	41%
<b>Total general</b>	<b>103</b>	<b>100%</b>

La importancia en este análisis del momento en el que se produce el delito contra la seguridad vial es enorme, por lo que se va a distribuir en la siguiente tabla la totalidad de los Atestados instruidos en los días de la semana y a la vez en los meses en que ocurrieron. Antes de recuperar los datos y observarlos en la tabla, se puede suponer que los fines de semana se producen más delitos contra la seguridad vial. En la siguiente distribución se podrá comprobar si es cierta tal afirmación.

Tabla 12. Día de la semana y mes en que se produjo el delito

Día/mes	L	M	X	J	V	S	D	TOTAL
<b>ENERO</b>			2	1		2	1	6
<b>FEBRERO</b>	1	1	2		1	3	1	9
<b>MARZO</b>		1		2	1	5		9
<b>ABRIL</b>		1	1		3	3	1	9
<b>MAYO</b>		1	1	2	3		1	8
<b>JUNIO</b>	1	1		2	3	4		11
<b>JULIO</b>	1			1	2	1		5
<b>AGOSTO</b>			1	3		3	4	11
<b>SEPTIEMBRE</b>	1	3				2	3	9
<b>OCTUBRE</b>	1				1	2	2	6
<b>NOVIEMBRE</b>	1	1	2	1	3		6	14
<b>DICIEMBRE</b>			1	1	1	3		6
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>103</b>

Se puede observar que de lunes a jueves los valores más repetidos son 1 y 2, mientras que a la llegada del fin de semana, es decir, viernes, sábado y domingo, se aprecian valores superiores en esta variable, llegando hasta el 6. En cualquier caso, el sábado es el día que más delitos contra la seguridad vial se instruyen, llegando a la cifra de 28, los domingos en segundo lugar con 19 y el día que menos delitos contra la seguridad vial se instruyen es el lunes. En cuanto a meses, noviembre alcanza el mayor valor con 14, seguido de junio y agosto con 11.

Para terminar con los momentos en que se produjeron, es importante saber además del día en que se produjeron estos delitos la hora exacta de los mismos, puesto que la variable en la que se contabiliza el día de la semana puede inducir a error, no pensando en las horas nocturnas, cuando muchos de ellos se cometen por la noche y pasadas las 00:00 horas; puede haber confusión al nombrar un día de la semana cuando en realidad ya nos encontramos en el siguiente. A continuación, se indica la distribución por horas y días de la semana.

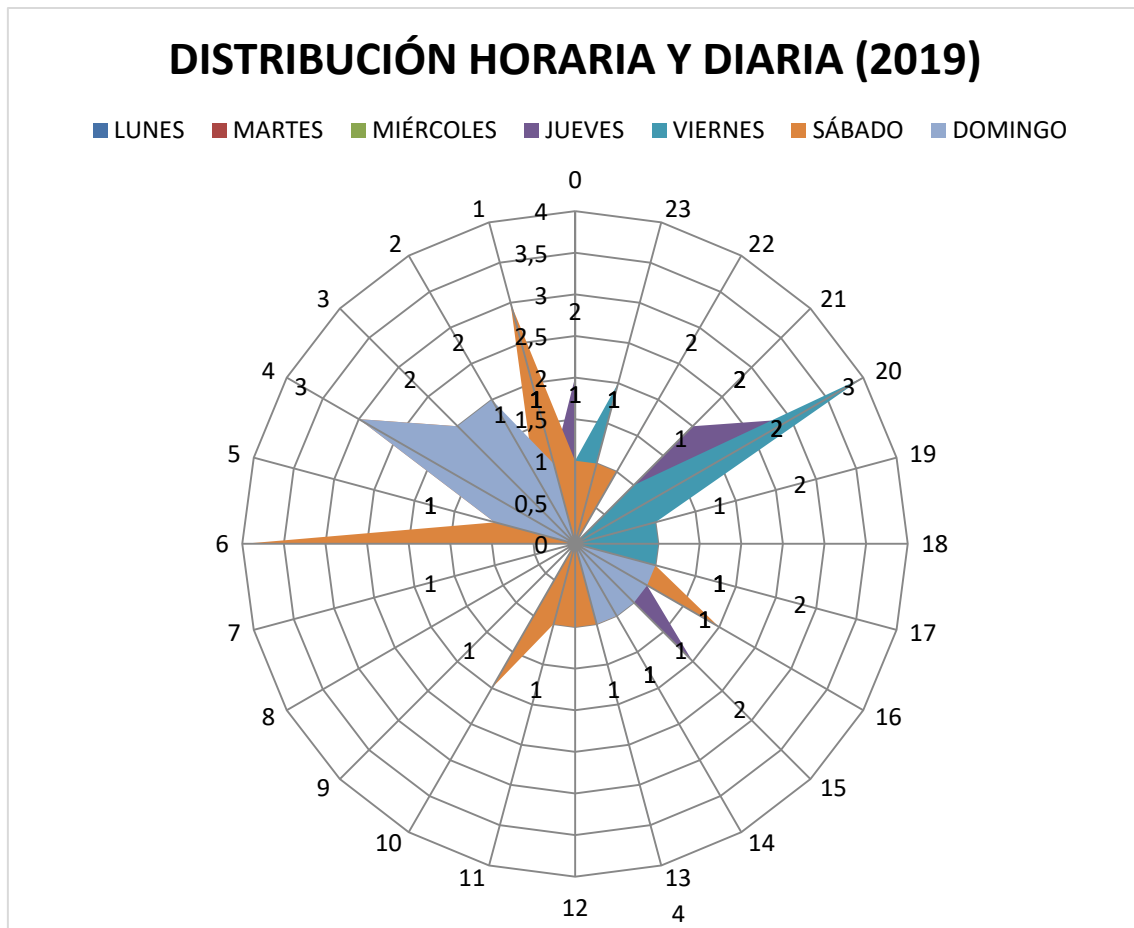
Tabla 13. Día de la semana y hora en la que se produjo el delito

HORAS	L	M	M	J	V	S	D	Total
00:00 a 1:00		1	1	2	1	1		6
1:00 a 2:00		1	1	1	1	3	1	8
2:00 a 3:00		1			1	1	2	5
3:00 a 4:00					1	2	2	5
4:00 a 5:00					1	3	3	7
5:00 a 6:00	1					1	1	3
6:00 a 7:00						4		4
7:00 a 8:00							1	1
8:00 a 9:00						1		1
9:00 a 10:00				1				1
10:00 a 11:00						2		2
11:00 a 12:00				1		1		2
12:00 a 13:00					1	1		2
13:00 a 14:00			4			1	1	6
14:00 a 15:00		1			1	1	1	4
15:00 a 16:00				2			1	3
16:00 a 17:00				1	1	2	1	5
17:00 a 18:00	2	1	1		1	1	1	7
18:00 a 19:00					1			1
19:00 a 20:00		2	1		1	1		5
20:00 a 21:00	2			3	4		2	11

HORAS	L	M	M	J	V	S	D	Total
<b>21:00 a 22:00</b>		1	2	2	1			6
<b>22:00 a 23:00</b>						1	2	3
<b>23:00 a 00:00</b>	1	1			2	1		5
<b>Total general</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>103</b>

Se puede observar cómo en los fines de semana hay muchos más atestados instruidos de madrugada (a partir de la 1:00h de la mañana y hasta las 7:00h aproximadamente) que los días de lunes a jueves. Por la tarde-noche la distribución de la criminalidad vial parece más homogénea, pero aun así es mayor los fines de semana, tal y como indica la tabla 13. Las dos horas que se encuentran en lo alto del conteo son de 20:00h a 21:00h con 11 atestados instruidos y de 1:00h a 2:00h de la madrugada, con 8 atestados.

En la siguiente gráfica se puede observar la distribución de horarios y días de semana, con una configuración de reloj de 24 horas y con los días de la semana dispuestos en diferentes colores, para una mejor comprensión de la tabla anterior. En el lugar de las agujas del reloj se representan las horas, de 0 a 24, mientras que el área que toma los colores de los días de la semana se incrementa de 0 a 4 (nº de atestados en esa hora concreta).



**Figura 3:** Distribución horaria y diaria de la criminalidad vial en Elda en el año 2019.

Para finalizar este año de estudio, es importante reflejar que la antigüedad que promedian los vehículos involucrados en delitos contra la seguridad vial en el año 2019 en la ciudad de Elda es de:

Tabla 14. Promedio antigüedad de los vehículos objeto de delito (2019).

<b>Promedio de antigüedad vehículo</b>
<b>13,26 años</b>

## 5.2. Criminalidad vial en Elda en el año 2020

El segundo año de la investigación es el **2020**; a diferencia del anterior es el primero en el que la pandemia Covid-19 supuso un cambio en la vida de los ciudadanos. Cambiaron los hábitos en todos los aspectos: social, económico, político, etc., y esto afectó de lleno en la forma de relacionarse entre los individuos. Empezaron a surgir

restricciones, tanto de aforo en lugares, como de movilidad; se decretaron los confinamientos domiciliarios, confinamientos perimetrales en municipios o áreas poblacionales, por lo que es un año con verdadera importancia para un estudio cualquiera que sea su rama.

Se da comienzo del estudio de la criminalidad vial en Elda en el año 2020, segundo año de investigación, y con el objetivo de un mejor análisis y contraste con los otros periodos de la investigación, se construirán tablas y gráficas donde intervengan las mismas variables que en el año 2019.

Se han recogido en 2020 un total de 98 Atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial en la población de Elda, que quedan distribuidos de la siguiente forma:

Tabla 15. Nº de Atestados instruidos en Elda según sexo (2020)

SEXO	Nº	%
HOMBRE	88	90%
MUJER	10	10%
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>100%</b>

Se observa que el número total de Atestados instruidos es de 98, distribuidos en un 90% por hombres y el 10% restante por mujeres.

Para continuar con los resultados de la metodología aplicada, se pretende en la siguiente tabla la distribución de los 98 Atestados instruidos por delitos contra seguridad vial según el tipo de delito cometido, haciendo hincapié en la forma concursal.

Tabla 16. Desglose de los Atestados instruidos por tipo de delito de año 2020.

DELITOS	Nº
CIBA	41
CARECER POR NO HABER OBTENIDO NUNCA	23
PÉRDIDA VIGENCIA POR NO HABER REALIZADO CURSO	8
PÉRDIDA VIGENCIA POR PÉRDIDA DE PUNTOS	8
LESIONES	4
PÉRDIDA VIGENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL	4
NEGATIVA	3
CIBA + CONDUCCIÓN TEMERARIA	2

<b>DELITOS</b>	<b>Nº</b>
CIBA + CARECER NO HABER OBTENIDO	2
CIBA + LESIONES	1
CONDUCCIÓN TEMERARIA	1
CIBA + PÉRDIDA VIGENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL	1
<b>Total</b>	<b>98</b>

La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o estupefacientes (CIBA) vuelve a ser el delito más transgredido en este periodo de investigación, con 41 veces en solitario, si bien de forma concursal junto a otros delitos, se instruyó en el año 2020 en 6 ocasiones más, como se verá en la próxima tabla. En segundo lugar se encuentra lugar la instrucción del delito de carecer de permiso de conducción por no haberlo obtenido nunca, en 23 ocasiones, a las que hay que sumarle dos más en concurso con la CIBA. Aparece por primera vez en la investigación el delito de conducción temeraria (1), que no significa que no se hayan confeccionado denuncias administrativas en 2019 y 2020, refiriéndose el estudio en este sentido a la figura delictual tipificada en el ordenamiento jurídico.

Una vez desglosada la tipología de delitos instruidos en el año 2020, se pasa unificar, tal y como se hizo en el periodo anterior, los dos delitos más repetidos, siendo los siguientes:

Tabla 17. Delitos instruidos contra la seguridad vial en Elda, año 2020.

<b>Delito tipificado en:</b>	<b>Nº veces</b>
<b>Art. 379.2 CP</b>	47
<b>Art. 384 CP</b>	46

En este periodo es casi la misma cifra las veces que se han instruido delitos por CIBA (art. 379.2 CP) y por conducción sin permiso (Art. 384 CP).

A continuación se van a analizar los atestados en los que se instruyeron estos delitos, diferenciando por tipo concursal además del tipo puro y considerando la distribución por sexo.

Tabla 18. Atestados instruidos donde interviene CIBA, por sexo (2020).

<b>INTERVIENE CIBA</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>TOTAL</b>
CIBA	34	6	40
CIBA Y CONDUCCIÓN TEMERARIA	2		2

<b>INTERVIENE CIBA</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>TOTAL</b>
CIBA Y CARECER NO HABER OBTENIDO	2		2
CIBA Y CARECER POR SENTENCIA JUDICIAL	1		1
CIBA Y LESIONES Y FUGA	1		1
CIBA	1		1
<b>TOTAL CIBA POR SEXO</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>47</b>

En la tabla 18 se observa la diferencia entre hombres y mujeres en este tipo de delitos, siendo la representación de los hombres un 87% del total de los atestados instruidos en Elda en el año 2020, llegando a la cifra de 41, mientras que las mujeres participaron en el 13% de los delitos en los que intervino la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes en Elda en el año 2020. La figura más representativa es el delito puro de CIBA, con un 85%, siendo los concursos con otros delitos minoría, 15%.

En la próxima tabla se refleja la distribución de la incidencia que tuvieron los delitos instruidos por infringir el artículo 384 CP, es decir, el de carecer de permiso de conducción, en las diferentes formas en que estuvo presente en el año 2020 en Elda y distinguiendo también en sexo del infractor.

Tabla 19. Distribución por sexo de atestados instruidos por carecer de autorización administrativa para conducir (2020).

<b>ATESTADOS POR CARECER DE PERMISO DE CONDUCCIÓN...</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>Total</b>
CARECER NO HABER OBTENIDO	21	2	23
CARECER POR NO REALIZAR CURSO REEDUCACIÓN	8		8
CARECER POR PÉRDIDA DE PUNTOS	6		6
CARECER POR DECISIÓN JUDICIAL	4		4
CIBA + CARECER NO HABER OBTENIDO	2		2
CIBA + CARECER POR SENTENCIA JUDICIAL	1		1
CARECER POR PÉRDIDA DE PUNTOS	1		1
CARECER POR PÉRDIDA PUNTOS	1		1
<b>Total general</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	<b>46</b>

Los atestados instruidos únicamente por carecer de permiso al no haberlo obtenido nunca son los que más aparecen en este periodo cuando se habla del artículo 384 CP, contándose un total de 23 ocasiones sobre 46 (50%), es decir, que el resto de apariciones suman el otro 50%, entre los que destacan con 8 veces no haber realizado el



curso de reeducación y con 6, carecer de autorización administrativa para conducir por pérdida de puntos. En cuanto a la diferenciación por sexo, en este tipo de delito, los hombres ocupan el 96% del total, mientras que el 4% de mujeres se completa en el delito de carecer por no haber obtenido nunca, únicamente en 2 Atestados.

Tras describir las distribuciones por sexo en los dos principales artículos del CP infringidos, se pasa a realizar una descripción de la edad con la que contaban los infractores en el momento del presunto delito.

Tabla 20. Rango de edades y distribución por sexo en la criminalidad vial de Elda (2020).

Rango edad	HOMBR E	MUJER	Total general	%
19-28 años	19	4	23	23%
29-38 años	24	2	26	27%
39-48 años	15	2	17	17%
49-58 años	12		12	12%
59-68 años	16	2	18	18%
79-88 años	2		2	2%
<b>Total general</b>	<b>88</b>	<b>10</b>	<b>98</b>	<b>100%</b>

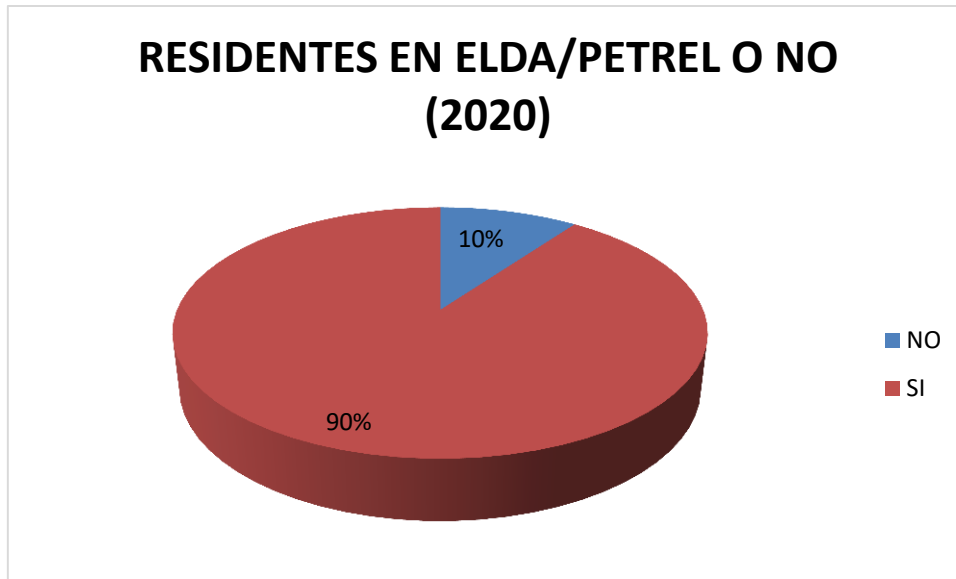
En el año 2020, la variable edad queda distribuida de la manera que se observa en la Tabla 20, siendo el rango entre 29 y 38 años el que más se repite en el total de los datos extraídos, con 26 repeticiones que suponen el 27% del total. En segundo lugar se encuentra el rango de los más jóvenes, establecido entre los 19 y 28 años, con un 23% del total, no existiendo en el año 2020 ningún infractor menor de 19 años. Por el contrario, aparecen por primera vez en el estudio personas mayores de 79 años, en dos ocasiones.

En cuanto al promedio de edad de investigados por delitos contra la seguridad vial en Elda en el año 2020, se establece en:

Tabla 21. Promedio edad denunciados año 2020.

Promedio edad
<b>41'4 años</b>

A continuación se tomarán los datos de residencia o no en la conurbación Elda-Petrel para la observación de esta variable con referencia a los investigados en los atestados instruidos en el año 2020 en Elda.



**Figura 4:** Porcentaje de la residencia en Elda o no de los infractores en el año 2020

Se obtiene de la Figura 4 que únicamente el 10% de los investigados por delitos instruidos contra la seguridad vial en Elda en el año 2020 no poseían su vivienda habitual ni en Elda ni en Petrel.

La siguiente variable a estudiar está relacionada con los vehículos, distinguiendo la gama y el tipo con el total de atestados instruidos en Elda en 2020.

Tabla 22. Gama de vehículos y tipo de vehículos utilizados (2020).

VEHÍCULO	GAMA ALTA	GAMA BAJA	GAMA MEDIA	Total general	%
CICLOMOTOR		1	7	8	8%
FURGONETA		1	7	8	8%
MOTOCICLETA			3	3	3%
QUAD			1	1	1%
TURISMO	24	10	44	78	80%
<b>Total general</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>62</b>	<b>98</b>	<b>100%</b>
<b>%</b>	<b>24%</b>	<b>12%</b>	<b>63%</b>	<b>100%</b>	

Analizando la Tabla 22 se observa que de los 98 atestados instruidos, en 78 ha sido a los conductores de turismos, lo que supone un 80%, mientras que en segundo lugar, muy lejos de esta cifra, ha sido a conductores de ciclomotores y furgonetas, suponiendo un 8% del total cada tipo de vehículo. Por otra parte, la gama media vuelve a ser la más repetida, con un 63%, mientras que la gama alta ha obtenido un 24% del total.

En cuanto a la cantidad de atestados instruidos y la existencia de accidente en el hecho delictivo, se extrae la siguiente tabla:

Tabla 23. Intervención de accidente o no (2020).

<b>ACCIDENTE</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
NO	75	77%
SI	23	23%
<b>Total general</b>	<b>98</b>	<b>100%</b>

Se observa que en 23 de los 98 atestados instruidos en Elda por delitos contra la seguridad vial en el año 2020, existió accidente de tráfico, lo que supone un 23% del total.

A continuación, se tiene en cuenta el momento en el que se produjo el supuesto delito, analizando en la Tabla 24 el mes y el día de la semana.

Tabla 24. Día de la semana y mes en que se produjo el delito (2020)

<b>Día/mes</b>	<b>L</b>	<b>M</b>	<b>X</b>	<b>J</b>	<b>V</b>	<b>S</b>	<b>D</b>	<b>Total</b>
<b>ENERO</b>			2	2	2	1	1	<b>8</b>
<b>FEBRERO</b>			1	2	1	3	2	<b>9</b>
<b>MARZO</b>			2		1		1	<b>4</b>
<b>ABRIL</b>	1	1	2					<b>4</b>
<b>MAYO</b>	1	1				1	1	<b>4</b>
<b>JUNIO</b>	1		2	5		5	1	<b>14</b>
<b>JULIO</b>		1				2	2	<b>5</b>
<b>AGOSTO</b>	2	1	1		2	2	2	<b>10</b>
<b>SEPTIEMBRE</b>		3		2	2	4	1	<b>12</b>
<b>OCTUBRE</b>	1			3	3	3	1	<b>11</b>
<b>NOVIEMBRE</b>	1		2			2	2	<b>7</b>
<b>DICIEMBRE</b>		2	1	3	2		2	<b>10</b>
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>98</b>

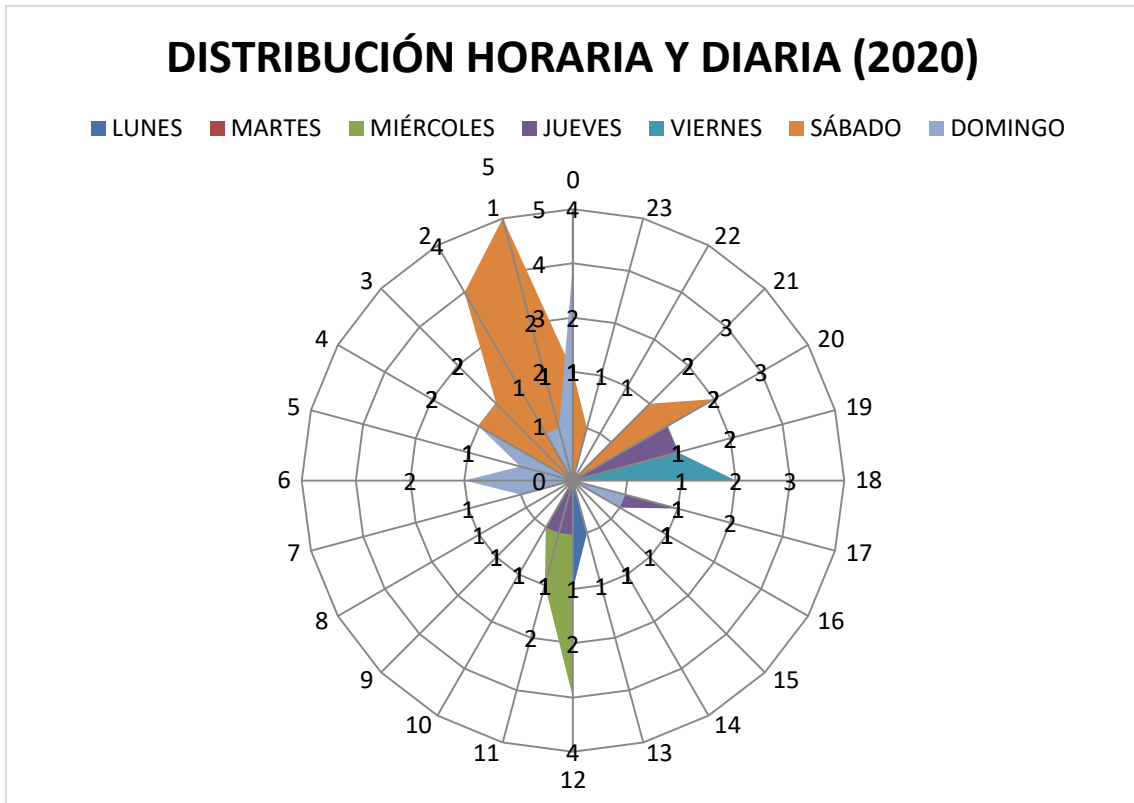
En la distribución por días de la semana encabeza el total de la tabla los delitos perpetrados los sábados, con un total de 23 en todo el año, seguido de los jueves con 17 y los domingos con 16. El día de la semana que menos se transgreden delitos contra la seguridad vial es el lunes. En cuanto a la distribución por meses, encabeza la tabla el mes de junio con 14 atestados instruidos, seguido de septiembre con 12 y octubre con 11.

Continuando con el momento del delito, la siguiente tabla a analizar divide la totalidad de los atestados instruidos en día de la semana y hora en que se produjo el delito, para una mayor comprensión de la distribución temporal.

Tabla 25. Día de la semana y hora en que se produjo el delito (2020)

HORAS	L	M	X	J	V	S	D	Total
00:00 a 1:00			1	1	1	2	4	9
1:00 a 2:00		2		1	1	5	1	10
2:00 a 3:00						4	1	5
3:00 a 4:00		2		2		2		6
4:00 a 5:00						2	2	4
5:00 a 6:00						1	1	2
6:00 a 7:00							2	2
7:00 a 8:00							1	1
8:00 a 9:00			1					1
9:00 a 10:00					1		1	2
10:00 a 11:00			1	1				2
11:00 a 12:00			2	1	1	1		5
12:00 a 13:00	2		4	1				7
13:00 a 14:00	1							1
14:00 a 15:00			1	1	1			3
15:00 a 16:00		1						1
16:00 a 17:00	1		1	1			1	4
17:00 a 18:00	1			2			1	4
18:00 a 19:00		2	1		3			6
19:00 a 20:00	1		1	2	2		1	7
20:00 a 21:00		2		2		3		7
21:00 a 22:00				2	3	2		7
22:00 a 23:00	1							1
23:00 a 24:00						1		1
<b>Total general</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>98</b>

El intervalo horario en el que más delitos se cometieron en Elda el año 2020 fue el comprendido entre la 1:00 horas y las 2:00 horas, con un total de 10 atestados instruidos, seguido de cerca por el periodo justamente anterior, de 00:00 horas a 1:00 horas, con un total de 9, por lo que parece que la noche-madrugada es protagonista en cuanto a delitos contra la seguridad vial se refiere. A continuación se presenta la gráfica horaria para facilitar la comprensión.



**Figura 5:** Distribución horaria y diaria de la criminalidad vial en Elda en el año 2020.

Para finalizar con el año 2020, se tendrá en cuenta el promedio antigüedad de los vehículos involucrados en delitos contra la seguridad vial en Elda, tomando el valor que refleja la siguiente tabla.

Tabla 26. Promedio antigüedad de los vehículos objeto de delito (2020)

Promedio de antigüedad vehículo
12'98 años

### 5.3. Criminalidad vial en Elda en el año 2021

El tercer año de la investigación, el **2021**, es el segundo año con restricciones y tal vez el primero en el que, parafraseando al Presidente del Gobierno Pedro Sánchez, se instaló la *nueva normalidad*. Los ciudadanos eldenses (y españoles) continuaban con restricciones, pero desde el punto de vista social (que no sanitario) parecía que había cierto acostumbramiento a la pandemia. Esta nueva normalidad puede tener incidencia

en el estudio que nos ocupa, y por lo tanto se le considera a este período tan importante como los dos anteriores.

Por lo que tras el estudio de los años 2019 y 2020, se procede a continuación al estudio del último año de la investigación, el 2021. Se trata del último año completo del que se tiene datos relacionados con los delitos contra la seguridad vial en el municipio de Elda, y para comenzar se plasman en la siguiente tabla, como se ha hecho en los otros dos periodos, una visión global del número de atestados instruidos distribuidos por sexo.

Tabla 27. Nº de atestados instruidos en el año 2021 según sexo.

<b>SEXO</b>	<b>Nº</b>	<b>%</b>
<b>HOMBRE</b>	91	87,5%
<b>MUJER</b>	13	12,5%
<b>TOTAL</b>	<b>104</b>	<b>100%</b>

En este año de investigación, el número total de atestados es de 104, siendo objeto en 91 de ellos los hombres (87,5%) y 13 las mujeres (12,5%). De nuevo se puede apreciar una enorme diferencia entre sexos.

En la siguiente tabla se desglosan los 104 atestados en la figura por la que se instruye, es decir, el delito o delitos infringidos, sea de forma individual o concursal y la tipología y número de estos.

Tabla 28. Desglose de los atestados instruidos por tipo de delito del año 2021

<b>DELITOS</b>	<b>Nº</b>
CIBA	45
CARECER NO HABER OBTENIDO NUNCA	20
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR PUNTOS	16
CARECE POR DECISIÓN JUDICIAL	8
CIBA + NEGATIVA	4
LESIONES	3
CIBA Y CARECE POR DECISIÓN JUDICIAL	2
CARECER NO HABER OBTENIDO NUNCA+ CIBA	1
CIBA Y VIGENCIA POR PUNTOS	1
CONDUCCIÓN TEMERARIA	1
CONDUCCIÓN TEMERARIA + DELITO SALUD PÚBLICA	1
CIBA + NEGATIVA + ATENTADO	1
CIBA + NEGATIVA + CONDUCCIÓN TEMERARIA	1

<b>DELITOS</b>	<b>Nº</b>
<b>Total</b>	<b>104</b>

Se refleja en la Tabla 28 que el delito que más veces se ha cometido de forma individual vuelve a ser la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o estupefacientes (CIBA), contabilizándose en 45 ocasiones, si bien de forma concursal con otro tipo de delitos llega a la cifra de 55. En segundo lugar se encuentra el delito de carecer por no haber obtenido nunca el permiso de conducción, con 20 ocasiones de forma exclusiva y 1 más en concurso con CIBA, si bien el delito de conducir sin autorización administrativa para la conducción, que engloba el de no haber obtenido nunca y otras figuras delictivas, se verá en la próxima tabla.

Tabla 29. Delitos contra la seguridad vial en Elda, año 2021.

<b>Delito tipificado en</b>	<b>Nº veces</b>
<b>Art. 379.2 CP</b>	55
<b>Art. 384 CP</b>	48

De modo que el artículo que contiene la CIBA fue el que más se repitió durante el año 2021, con un total de 55 ocasiones, mientras que la conducción sin autorización administrativa en sus diversas formas se ha repetido en 48 ocasiones.

Una vez, se procede a construir la tabla con la distribución por sexo de los atestados en los que interviene CIBA.

Tabla 30. Atestados donde interviene CIBA por sexo, año 2021

<b>INTERVIENE CIBA</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>Total</b>
CARECER NO HABER OBTENIDO + CIBA	1		1
CIBA	36	9	45
CIBA + CARECE POR DECISIÓN JUDICIAL	2		2
CIBA + VIGENCIA POR PUNTOS	1		1
CIBA + NEGATIVA	3	1	4
CIBA + NEGATIVA + ATENTADO	1		1
CIBA + NEGATIVA + TEMERARIA	1		1
<b>Total CIBA POR SEXO</b>	<b>45</b>	<b>10</b>	<b>55</b>

Es apreciable la diferencia entre los hombres y las mujeres en este tipo de delitos en la distribución existente en el año 2021, mientras que los hombres han delinquido en un 82% del total de la muestra, las mujeres lo han hecho en un 18%.

A continuación se analizará la incidencia por sexo teniendo en cuenta el segundo artículo más veces infringido en Elda en el año 2021, en lo que a seguridad vial se refiere.

Tabla 31. Distribución por sexo de atestados instruidos por carecer de autorización administrativa para conducir (2021)

<b>ATESTADOS INSTRUIDOS POR CARECER DE PERMISO DE CONDUCCIÓN...</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>Total</b>
CARECER POR DECISIÓN JUDICIAL	8		8
CARECER NO HABER OBTENIDO	19	1	20
CARECER NO HABER OBTENIDO + CIBA	1		1
CARECE POR DECISIÓN JUDICIAL + CIBA	2		2
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR PUNTOS + CIBA	1		1
PÉRDIDA DE VIGENCIA POR PUNTOS	15	1	16
<b>Total general</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>48</b>

En este periodo estudiado, los hombres han sido los investigados en un 96% de los atestados instruidos por este precepto, mientras que las mujeres en un 4%.

Terminadas las distribuciones por sexo y delitos específicos más repetidos, se pasa a continuación al estudio de otras variables de fundamental relevancia, como es la edad de los infractores.

Tabla 32. Distribución por edad y sexo en la criminalidad vial en Elda (2021)

<b>Rango edad</b>	<b>HOMBRE</b>	<b>MUJER</b>	<b>Total general</b>	<b>%</b>
<b>19-28 años</b>	31	4	35	34%
<b>29-38 años</b>	19	3	22	21%
<b>39-48 años</b>	14	3	17	16%
<b>49-58 años</b>	23	1	24	23%
<b>59-68 años</b>	3	1	4	4%
<b>69-78 años</b>	1	1	2	2%
<b>Total general</b>	<b>91</b>	<b>13</b>	<b>104</b>	<b>100%</b>

Encabeza la tasa de criminalidad vial en Elda en este periodo el rango de edad comprendido entre los 19 y los 28 años, siendo de esta manera los más jóvenes los mayores delincuentes viales, haciéndolo con un 34% del total. Les siguen de cerca los comprendidos entre 49 y 58 años, con un 23% del total y con un 21% los comprendidos entre 29 y 38 años, es decir, el segundo tramo de edad según el análisis. Para completar

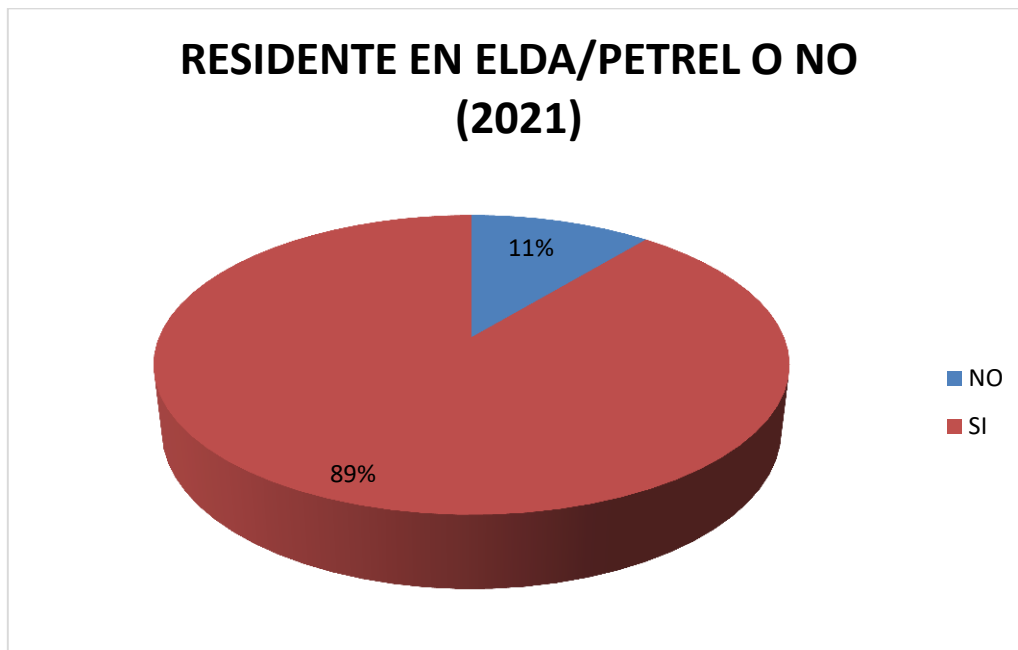


el estudio de las edades, se indica a continuación la edad media del infractor en este periodo.

Tabla 33. Promedio de edad denunciados en Elda (2021)

Promedio edad
37'8 años

En el siguiente apartado de estudio se tendrá en cuenta la residencia o no en la conurbación Elda-Petrel, siendo distribuida esta variable como sigue:



**Figura 6:** Porcentaje de la residencia en Elda o no de los infractores en el año 2021.

De los 104 atestados instruidos, en 93 los investigados eran vecinos de las localidades de Elda o de Petrel, mientras que 11 residían en otras poblaciones, observando el porcentaje en la Figura 6.

Se procede a continuación al desglose del tipo de vehículos y gama de vehículos de la criminalidad vial en Elda en el año 2021.

Tabla 34. Gama de vehículos y tipo de vehículos utilizados (2021)

Vehículo	GAMA ALTA	GAMA BAJA	GAMA MEDIA	Total general	%
----------	-----------	-----------	------------	---------------	---

Vehículo	GAMA ALTA	GAMA BAJA	GAMA MEDIA	Total general	%
BICICLETA			1	1	1%
CICLOMOTOR		1	7	8	8%
FURGONETA	1		9	10	10%
MOTOCICLETA			2	2	2%
QUAD			1	1	1%
TURISMO	22	11	49	82	79%
<b>Total general</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>69</b>	<b>104</b>	<b>100%</b>
<b>%</b>	<b>22%</b>	<b>12%</b>	<b>66%</b>	<b>100%</b>	

Indica la Tabla 34 que los turismos son los vehículos que más han sido utilizados en la perpetración de los delitos contra la seguridad vial en Elda en el año 2021, contando con un 79% del total, seguidos muy de lejos por las furgonetas, con un 10% y los ciclomotores con un 8%. En cuanto a la gama, la gama media supuso un 66% del total, es decir, 2 de cada 3 vehículos que cometieron un delito contra la seguridad vial era de gama media.

Se tendrá en cuenta en la siguiente tabla la accidentalidad dentro de los delitos contra la seguridad vial, con el siguiente resultado.

Tabla 35. Intervención de accidente o no (2021)

ACCIDENTE	Nº	%
NO	64	62%
SI	40	38%
<b>Total general</b>	<b>104</b>	<b>100%</b>

Se extrae que en un 38% del total de los delitos cometidos existió un accidente de tráfico, mientras que no lo hubo en el 62% restante.

En cuanto al momento en el que se produce el delito, se investigará a continuación el día de la semana y el mes en que se tuvo conocimiento del ilícito penal, que como ya se ha visto, es de vital importancia.

Tabla 36. Día de la semana y mes en que se produjo el delito (2021)

Día/mes	L	M	X	J	V	S	D	Total
ENERO	1				1	3	2	7
FEBRERO			1	4		1		6
MARZO	1	1	1		1	2		6

Día/mes	L	M	X	J	V	S	D	Total
ABRIL			1	1			1	3
MAYO	1	2			1	2	4	10
JUNIO		1		1	1	3	5	11
JULIO					3	1	1	5
AGOSTO	1	1	1		3	3	1	10
SEPTIEMBRE		2	3	1	3	1	1	11
OCTUBRE			1	2	5	2	2	12
NOVIEMBRE	1	4			2	3	5	15
DICIEMBRE	1		2		5			8
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>104</b>

En cuanto a los meses con más atestados instruidos por delitos contra la seguridad vial, destaca noviembre con 15, seguido de octubre con 12 y mayo y agosto con 10. Si se toma la atención a los días de la semana, los viernes encabezan la lista con 25, seguido de los domingos con 22 y los sábados con 21.

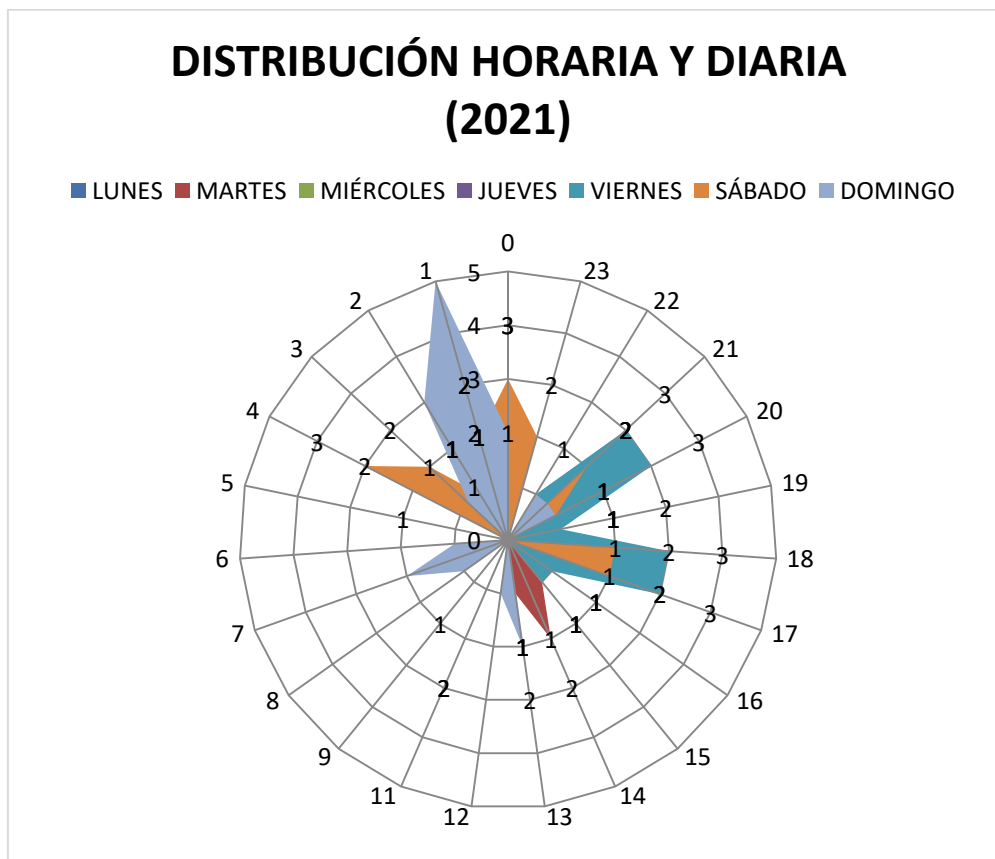
En la siguiente tabla, se muestran las horas de la infracción de los delitos y los días de la semana.

Tabla 37. Día de la semana y hora en que se produjo el delito (2021)

HORAS	L	M	X	J	V	S	D	Total
00:00 a 01:00		3			1	3	2	9
1:00 a 2:00	1		1		2	2	5	11
2:00 a 3:00	1			1		1	3	6
3:00 a 4:00					1	2	1	4
4:00 a 5:00					2	3		5
5:00 a 6:00		1						1
6:00 a 7:00							1	1
7:00 a 8:00							2	2
8:00 a 9:00							1	1
9:00 a 10:00			1					1
10:00 a 11:00								
11:00 a 12:00	2				2			4
12:00 a 13:00							1	1
13:00 a 14:00		1	1	2	1		2	7
14:00 a 15:00		2				1		3
15:00 a 16:00		1	1		1			3
16:00 a 17:00		1	1		1			3
17:00 a 18:00		1		2	3	2	1	9
18:00 a 19:00			1		3	2		6
19:00 a 20:00	2	1	1	1	1			6

HORAS	L	M	X	J	V	S	D	Total
20:00 a 21:00			1	1	3	1	1	7
21:00 a 22:00			2	2	3	2	1	10
22:00 a 23:00					1		1	2
23:00 a 00:00						2		2
<b>Total general</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>104</b>

En el año 2021 la franja horaria en la que más delitos contra la seguridad vial fueron objetos de instrucción de atestado a los juzgados, fue 1:00 a 2:00, con un total de 11 veces, seguido de la franja comprendida entre las 21:00 y las 22:00 con 10 y de 00:00 a 1:00 y 17:00 a 18:00 con 9. Curiosamente en todo el año no se controló ningún delito contra la seguridad vial entre las 10:00 y las 11:00. A continuación se presenta la gráfica donde se refleja la extracción de estos datos.



**Figura 7:** Distribución horaria y diaria de la criminalidad vial en Elda en el año 2021.

Para finalizar los resultados y siguiendo con la metodología utilizada, se plasma como último dato el promedio de antigüedad de los vehículos involucrados en delitos contra la seguridad vial en Elda en el año 2021.

Tabla 38. Promedio antigüedad de los vehículos objeto de delito (2021)

Promedio de antigüedad vehículo
13,34

## 6. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Tras el análisis descriptivo de la criminalidad vial en los años 2019, 2020 y 2021, se procede a comentar las conclusiones obtenidas en la investigación.

En cuanto al número de atestados instruidos en cada año objeto de investigación las cifras alcanzan un total de 103 en el año 2019, 98 en el año 2020 y 104 en el año 2021. Son cifras muy semejantes en las que parece que no ha intervenido la situación de restricciones impuestas por los gobiernos centrales y autonómicos por la pandemia mundial provocada por la Covid-19. Además, en cuanto al sexo, los hombres han obtenido mayoría, suponiendo el 86% en el primer año, 90% en el segundo y 87'5% en el último. Por lo que se podría concluir al realizar análisis comparativo que la situación de pandemia no ha intervenido en cuanto a número y distribución por sexo en la criminalidad vial en Elda. No obstante habría que resaltar que esta conclusión no puede considerarse cierta, ya que si bien es obvio que el número de atestados instruidos es similar, hay que considerar que en el año 2020 y a principios del 2021, años donde más restricciones de movilidad en materia Covid-19 existían, había por parte de los agentes policiales más facilidad para controlar vehículos y conductores que en el 2019, puesto que en las calles del municipio de Elda (como en otros muchos de España) se podía notar que la afluencia de usuarios de la vía era enormemente menor durante las restricciones, y que además de esto, quien lo hacía estaba cometiendo ya una infracción por deambular fuera del domicilio en determinados horarios (si carecía motivo legítimo), cosa que servía a los agentes policiales para identificar a los conductores y pasar a la comprobación de si se estaba cometiendo algún tipo de delito contra la seguridad vial (y en general cualquier otro, ya que aunque los delitos contra la seguridad vial son competencia exclusiva de la Policía Local, no es su única competencia). De

modo que sí que es cierto que el número de atestados en los tres periodos investigados es muy similar, pero es obligatorio resaltar que en los dos últimos, esto es, 2020 y 2021, existía un mayor control y vigilancia en este aspecto, al no estar ocupados los agentes de policía en otras incidencias que son propias de sus funciones y que si hubiera existido mayor movilidad y afluencia de personas, sin duda habrían tenido. Por lo tanto se puede decir que la llamada cifra negra de la criminalidad en el año 2019 podría ser mayor a la de los años sucesivos de estudio, puesto que se dejaban de controlar muchos más vehículos y conductores que probablemente conducían bajo la influencia del alcohol, carecían de permiso de conducir o cometían cualquier otro tipo de delito contra la seguridad vial sin haber sido nunca descubiertos. Curiosamente la balanza queda equilibrada en número de delitos contra la seguridad vial en los tres años de investigación y los motivos expuestos son los que produjeron este equilibrio.

En cuanto al tipo de delitos presuntamente cometidos, la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o sustancias psicotrópicas o estupefacientes (CIBA) ha sido el que más veces se ha repetido, con un total de 57 veces en el año 2019, 47 veces en el año 2020 y 55 veces en el año 2021. De modo que se aprecia un ligero descenso en el primer año con restricciones (2020), si bien se recupera en 2021. En esta tipología de delito, tipificado en el artículo 379.2 del CP se observa esta pequeña variación, tal vez debida a las restricciones de movilidad explicadas en el apartado 2.4. pero sin duda siendo influida también por lo anteriormente expuesto en relación a la cifra negra y al volumen de control policial practicado.

En lo referente al artículo 384 CP, la distribución de infracciones se produjo de la siguiente manera: 44 veces en el año 2019, 46 veces en 2020 y 48 veces en 2021. Por lo tanto, apreciando la similitud de estas cifras con tendencia incluso ascendente, se puede determinar que en este tipo de delito no influyó absolutamente nada la existencia de restricciones, puesto que no hay tendencia negativa en el análisis longitudinal de este delito, contando con lo expuesto sobre la capacidad de vigilancia y control, que debe influir positivamente en el ligero aumento.

Por todo lo expuesto, recordando la primera hipótesis ( $H_1$ ) de la investigación, que afirma que la tipología y el número de delitos contra la seguridad vial en el municipio de Elda en los años de pandemia (2020-2021) han variado con respecto al

2019, se puede concluir que no es cierta, ya que en su esencia son muy similares tanto en número como en tipo de delito.

Los resultados obtenidos en cuanto a las edades de los delincuentes viales indican que el promedio de edad del infractor contra delitos de la seguridad vial en Elda en el año 2019 fue de 39'4 años, mientras que en el 2020 fue de 41'4 años y en el 2021 descendió a 37'8 años. A priori no parece un dato a tener muy en cuenta puesto que en un rango de cuatro años se encuentra esta variabilidad.

Los accidentes son parte fundamental en la seguridad vial. En esta investigación, se ha querido contabilizar el número de delitos en los que además existe un accidente de tráfico, probablemente provocado por la conducta típica del delito que acarrea. Con los resultados obtenidos, se puede concluir que en el año 2019 un 41% de los delitos contra la seguridad vial, además ocurrió un accidente; en el año 2020 esto pasó en un 23% de los delitos y en el año 2021 en un 38%. Un dato a tener en cuenta es que en la mayoría de los accidentes de tráfico que ocurren en la ciudad de Elda, alguno de los implicados suele dar aviso a la Policía Local. Esto ocurre porque por lo general, siempre se acude al auxilio del mismo, a diferencia de poblaciones mayores que únicamente se atiende cuando hay heridos o por el resultado de los vehículos se dificulta la fluidez del tráfico. Debido a esta circunstancia, los agentes que actúan en la confección del pertinente informe o incluso de un parte amistoso de accidente, pueden percatarse si además de la colisión entre unidades de tráfico se está cometiendo algún delito, que como se ha visto en su mayoría están relacionados con la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o estupefacientes y la carencia de permiso de conducir. Por lo que se puede afirmar que en prácticamente todos los accidentes se puede comprobar si además se está cometiendo un delito por parte de alguno de los conductores, circunstancia única en este estudio y de vital importancia, porque no todos los conductores que circulan ebrios y no todos los conductores que carecen de permiso de conducir sufren accidentes, aumentando así la cifra negra de la criminalidad. Por este motivo en el año 2019 hubo un porcentaje más alto en esta variable analizada, ya que simplemente hubo más accidentes al haber más densidad de tráfico que en los otros dos periodos de estudio.

Han sido objeto de análisis diferentes variables que gozan de importancia en el apartado de resultados pero que se puede concluir que se encuentran dentro de lo esperado en cuanto a la investigación, como pueden ser el promedio de edad de los

delincuentes viales, el protagonismo que cobran los turismos en esta clase de investigaciones al ser el tipo de vehículo más utilizado por los conductores, la residencia o no en Elda, etc.; no obstante, y dado que establecer conclusiones de todas las variables utilizadas en la investigación podría resultar interminable, a continuación se pretende hacer hincapié en la segunda hipótesis enunciada del estudio (H<sub>2</sub>), que afirma que los delitos contra la seguridad vial en el municipio de Elda se cometen en su mayoría los fines de semana. Tras la comprobación de los resultados se obtiene que en el año 2019, indudablemente se instruyeron más atestados contra la seguridad vial los fines de semana, abarcando viernes, sábado y domingo, llegando en estos tres días a la cifra de 65 sobre los 103 del total es decir, un 63'10%. En cuanto a 2020, el sábado alcanza la cifra máxima con 23 atestados instruidos sobre 98, seguido del jueves con 13 y el domingo con 16, si bien es cierto que el viernes se contabilizaron 12, por lo que el fin de semana supuso un 53% de las instrucciones. En el año 2021, vuelve a subir incidencia en el fin de semana, donde se contabilizaron 25 atestados instruidos los viernes, 22 los domingos y 21 los sábados completando un 65'38% del total de ese año, muy por encima del resto de los días de la semana. En general y con referencia a la hipótesis formulada se puede asegurar que indudablemente se cometieron más delitos contra la seguridad vial los fines de semana, tanto en el año previo a la pandemia como en los sucesivos. Existió un receso en el año 2020, el año que sufrió más restricciones de movilidad, y como se ha explicado con anterioridad, fue un año en el que la vigilancia aumentó al no existir tanta cantidad de servicios que realizar, sobre todo en horas de madrugada, donde el confinamiento domiciliario era más exigente. Se pueden tener en cuenta por lo tanto principios criminológicos relacionados con la criminología ambiental, donde cobra protagonismo la formulación clásica la Teoría de las actividades rutinarias de Cohen y Felson (1979) que postula que la realización de un acto delictivo requiere la convergencia en tiempo y espacio de tres elementos: 1) un posible ofensor motivado, 2) un objetivo adecuado y 3) ausencia de vigilantes. Junto a esta teoría, también se podrían unir las del patrón delictivo (Brantingham & Brantingham, 1981) y la Teoría de la elección racional (Cornish & Clarke, 1986), formando así las teorías de la oportunidad. Al no darse en este periodo pandémico sometido a restricciones de libre movilidad la citada ausencia de vigilantes o guardianes, los delincuentes viales tuvieron, sobre todo en el año 2020, un cuidado especial al encontrarse sometidos a mayor control, por lo que tuvieron que cambiar la estrategia para no ser descubiertos. Esto no



quita que la cifra negra siga existiendo, puesto que es un asunto que no se puede solucionar, pero con toda seguridad disminuiría en estos periodos tan específicos.

Para finalizar las conclusiones y la investigación, y continuando con la explicación criminológica, es necesario resaltar la criminalidad distribuida en meses, La distribución en general sufre altibajos dependiendo de los meses de análisis, pero lo especialmente relevante es la focalización del año 2020, entre los meses de marzo a junio. En estos meses se encontraba en vigor el primer estado de alarma promulgado por el Gobierno de España, desde el 14 de marzo de forma exacta hasta el 21 de junio. Cabe destacar que desde que se promulgó este estado, se instruyó un único atestado en marzo, 4 en abril, 4 en mayo 10 en junio, sumando un total de 19 atestados por delitos contra la seguridad vial en tres meses. Si bien es cierto que en el mes de junio ascendieron en total a 14 (10 dentro del estado de alarma y 4 fuera de él), esta sucesión de meses con ese número de atestados tan bajo es la mínima de los tres años de investigación. Es más, comparando esos meses con el año 2019 se obtiene que entre marzo y junio se instruyeron 37 atestados, prácticamente el doble que, en 2020, mientras que en el año 2021 entre marzo y junio fueron 30 los atestados instruidos. Todo esto da más fuerza a lo expuesto anteriormente en relación a la Teoría de las actividades rutinarias de Cohen y Felson (1979), aplicadas en este caso a la criminalidad vial de Elda en los años 2019, 2020 y 2021.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alberola, P (6 de noviembre de 2020). El Consell Decreta el Confinamiento de Elda y Petrer. Diario Información. <https://www.informacion.es/>
- Bautista, R. (2012). *La obediencia de las normas de tráfico: predictores psicosociales del cumplimiento normativo tras la reforma del Código penal de 2007 en materia de seguridad vial*. Tesis Doctoral. Universidad Miguel Hernández de Elche.
- Bernabeu, F. J. (2013). *El Delincuente Vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*. Tesis Doctoral. Universidad Miguel Hernández.
- Brantingham, P. (1991). *Environmental Criminology* (2nd ed.). Prospect Heights, Illinois: Waveland Press.
- Brantingham, P. & Brantingham, P. (1991). *Introduction to the 1991 reissue: notes on environmental criminology*. *Environmental Criminology*, 1-6
- Carreras, J.A. (2016). *Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial*. (3ª ed). Criminología y justicia editorial
- Cohen, L., & Felson, M. (1979). *Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach*. *American Sociological Review*, 44, 588-608.
- Cornish, D.B., & Clarke, R.V. (1986). *The Reasoning Criminal: Rational Choice Perspectives on Offending*. New York, NY: Springer-Verlag
- Cué, Carlos E. (14 de marzo de 2020). *El Gobierno informa de que es la única autoridad en toda España, limita los desplazamientos y cierra comercios*. El País. <https://elpais.com>
- Díaz, D.J. (2021). *Los delincuentes contra la seguridad vial. Aspectos Generales*. S.I.P.L.G. Área de publicaciones.
- Excmo. Ayuntamiento de Elda (2022). Elda, Alicante. Recuperado de <http://http://turismo.elda.es/>
- Felson, M., & Clarke, R.V. (1998). *Opportunity Makes the Thief. Practical theory for crime prevention*. Police Research Series, Paper 98. Home Office. London.
- Felson, M., & Cohen, L. (2008). *Routine activity theory*. In *Environmental criminology and crime analysis* (pp. 70–77)

- Gabinete de Prensa (28 de enero de 2021). *La Policía Local de Elda vigilará el cumplimiento del confinamiento perimetral mediante controles en puntos fijos y también de manera aleatoria*. Ayuntamiento de Elda. <https://elda.es>
- Garrido, V. Stangeland, P., & Redondo, S. (2006). *Principios de Criminología* (3ª ed.) Tirant lo Blanch
- González, J. M. (2020). *La Criminalidad Vial agravada y su perfilación. El desván de la Criminología Vial*. <https://eldesvan.criminologiavial.com/2020/10/la-criminalidad-vial-agravada-y-su.html>
- González, J.M. & Carreras, J.A. (2016). *Criminología vial. Criminología y Justicia* editorial.
- Guisado, P. & Carpio, J.A. (13 de marzo de 2021). *Cronología de la Pandemia: Un Año desde el Estado de Alarma*. RTVE. <https://www.rtve.es/>
- Kaiser, G. (1979). *Delincuencia de tráfico y su prevención general*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Ley 17/2017, de 13 de diciembre, de coordinación de policías locales de la Comunitat Valenciana.
- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Middendorff, W. (1981). *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico*. Editorial Espasa Calpe, Madrid.
- Serrano, A. (2009). *Oportunidad y delito*. Madrid: Dykinson.
- Rodríguez Manzanera, L. (1999). *Criminología*. Méjico: Porrúa.
- Vozmediano, L. & San Juan, C. (2010). *Criminología ambiental. Ecología del delito y de la seguridad*. Barcelona. Editorial UOC.

**LISTA DE TABLAS**

Tabla 1. Condenas por Comunidades Autónomas según delitos del Código Penal (año 2018). Fuente: elaboración propia. ....	10
Tabla 2. Número de habitantes de Elda. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE. ....	12
Tabla 3. Nº de atestados instruidos en el año 2019 según sexo.....	19
Tabla 4. Desglose de los atestados instruidos por tipo de delito del año 2019. ....	20
Tabla 5. Delitos contra la seguridad vial en Elda año 2019. ....	21
Tabla 6. Atestados donde intervine CIBA por sexo .....	22
Tabla 7. Atestados por carecer de permiso distribuido por sexo (2019). ....	22
Tabla 8. Rango de edades y distribución por sexo en la criminalidad vial de Elda (2019) .....	23
Tabla 9. Promedio edad denunciados año 2019. ....	23
Tabla 10. Gama de vehículos y tipo de vehículos utilizados (2019).....	24
Tabla 11. Intervención de accidente o no. ....	25
Tabla 12. Día de la semana y mes en que se produjo el delito.....	25
Tabla 13. Día de la semana y hora en la que se produjo el delito .....	26
Tabla 14. Promedio antigüedad de los vehículos objeto de delito. ....	28
Tabla 15. Nº de Atestados instruidos en Elda según sexo (2020) .....	29
Tabla 16. Desglose de los Atestados instruidos por tipo de delito de año 2020. ....	29
Tabla 17. Delitos instruidos contra la seguridad vial en Elda, año 2020. ....	30
Tabla 18. Atestados instruidos donde interviene CIBA, por sexo (2020).....	30
Tabla 19. Distribución por sexo de atestados instruidos por carecer de autorización administrativa para conducir (2020).....	31
Tabla 20. Rango de edades y distribución por sexo en la criminalidad vial de Elda (2020). ....	32
Tabla 21. Promedio edad denunciados año 2020. ....	32
Tabla 22. Gama de vehículos y tipo de vehículos utilizados (2020).....	33
Tabla 23. Intervención de accidente o no (2020). ....	34
Tabla 24. Día de la semana y mes en que se produjo el delito (2020) .....	34
Tabla 25. Día de la semana y hora en que se produjo el delito (2020).....	35
Tabla 26. Promedio antigüedad de los vehículos objeto de delito (2020).....	36
Tabla 27. Nº de atestados instruidos en el año 2021 según sexo.....	37

Tabla 28. Desglose de los atestados instruidos por tipo de delito del año 2021 .....	37
Tabla 29. Delitos contra la seguridad vial en Elda, año 2021. ....	38
Tabla 30. Atestados donde interviene CIBA por sexo, año 2021.....	38
Tabla 31. Distribución por sexo de atestados instruidos por carecer de autorización administrativa para conducir (2021).....	39
Tabla 32. Distribución por edad y sexo en la criminalidad vial en Elda (2021) .....	39
Tabla 33. Promedio de edad denunciados en Elda (2021) .....	40
Tabla 34. Gama de vehículos y tipo de vehículos utilizados (2021).....	40
Tabla 35. Intervención de accidente o no (2021) .....	41
Tabla 36. Día de la semana y mes en que se produjo el delito (2021) .....	41
Tabla 37. Día de la semana y hora en que se produjo el delito (2021).....	42
Tabla 38. Promedio antigüedad de los vehículos objeto de delito (2021).....	44

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1- SITUACIÓN MAPA ELDA. I.V.E.....	11
Figura 2- PORCENTAJE RESIDENCIA ELDA (2019).....	19
Figura 3- DISTRIBUCIÓN HORARIA Y DIARIA CRIMINALIDAD VIAL EN ELDA AÑO 2019.....	27
Figura 4- PORCENTAJE RESIDENCIA ELDA (2020).....	32
Figura 5- DISTRIBUCIÓN HORARIA Y DIARIA CRIMINALIDAD VIAL EN ELDA AÑO 2020.....	35
Figura 6- PORCENTAJE RESIDENCIA ELDA (2021).....	40
Figura 7- DISTRIBUCIÓN HORARIA Y DIARIA CRIMINALIDAD VIAL EN ELDA AÑO 2021.....	44