



Isaac Llorente Blanco
Cabo 1º de la Guardia Civil
Especialidad de Motorista de la Agrupación de
Tráfico de la Guardia Civil

**ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS EN
MATERIA DE SEGURIDAD VIAL
INFORMES TÉCNICOS CRIMINOLÓGICOS**

ASPECTOS CRIMINOLÓGICOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL INFORMES TÉCNICOS CRIMINOLÓGICOS

Sumario: 1.- INTRODUCCIÓN 2.- POLÍTICA CRIMINAL DE LA SEGURIDAD VIAL 3.- JUSTIFICACIÓN DE LA CRIMINOLOGÍA DEL TRÁFICO 4.- ENCUADRE LEGISLATIVO 5.- IMPLANTACIÓN DE LOS INFORMES CRIMINOLÓGICOS 6.- MARCO CONCEPTUAL DE REFERENCIA 7.- MODELO OPERATIVO 8.- METODOLOGÍA 9.- INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTOS 10.- CONCLUSIONES.

Resumen: El derecho a la vida y a la integridad personal son los derechos humanos más esenciales. La sociedad no debe dejar de preocuparse por el creciente problema de salud pública que existe por culpa de la delincuencia vial. La criminología, en base a su conocimiento empírico de la conducta desviada, propone una metodología a seguir para atajar las conductas delictivas de algunos de los usuarios de las vías públicas. Para ello utiliza las técnicas que desarrolla su ciencia como una herramienta, como puede ser el “informe técnico criminológico”. Dicho informe recoge los factores criminógenos más relevantes de los delincuentes del tráfico, combatiendo la violencia vial con el máximo rigor del ordenamiento jurídico, ayudando y auxiliando a los órganos judiciales para la mejor elección de la pena, valorando el peligro o riesgo causado y la probabilidad de reincidencia individual.

Abstract: The right to life and personal integrity are the most essential human rights. Society should not stop worrying about the growing public health problem that exists due to road crime. Criminology, based on its empirical knowledge of deviant behavior, proposes a methodology to follow to tackle the criminal behavior of some users of public roads. To do this, he uses the techniques that his science develops as a tool, such as the “criminological technical report”. This report includes the most relevant criminogenic factors of traffic criminals, combating road violence with the maximum rigor of the legal system, helping and assisting the judicial bodies for the best choice of sentence, assessing the danger or risk caused and the probability of individual recidivism.

Palabras clave: Criminología vial. Tráfico. Seguridad vial. Informes. Factores riesgo.

Keywords: Road criminology. Traffic. Road safety. Reports. Risk factors.

1 INTRODUCCIÓN

• LA CRIMINOLOGÍA COMO CIENCIA

Cabe definir la criminología como una ciencia empírica y multidisciplinar que se ocupa del estudio del crimen, la persona infractora, la víctima y el control social del comportamiento delictivo, tratando de suministrar una información válida y contrastada sobre la génesis del delito, la dinámica y variables principales del crimen, así como los programas de prevención eficaz del mismo, las técnicas de intervención positiva sobre el delincuente y los diversos modelos o sistemas respecto al delito (García-Pablos, 2003).

Las investigaciones criminológicas tienen como propósito principal intentar comprender la conducta de los individuos, describiendo los fenómenos criminógenos lo más amplio y preciso posible, estableciendo factores de riesgo y factores de protección que favorezcan o disminuyan la conducta desviada. Para ello, la metodología utilizada en las investigaciones criminológicas es semejante a las empleadas en las ciencias sociales y naturales. Se utilizan estrategias de análisis empírico, que tienen como pilar básico la observación de los fenómenos de los que se ocupa, y el establecimiento de hipótesis, explicaciones y predicciones a partir de sus observaciones (Redondo y Garrido, 2013), aunando los conocimientos respecto a la materia de interés como es el estudio del crimen, entendido como se denomina en Sociología “la desviación”, definida esta “como el interés en el estudio de las acciones que rompen de alguna manera el orden social preexistente”, así como, “todo aquel comportamiento que se aparta de los valores y normas aceptados por la mayoría del grupo social” (Antón, 2009).

García-Pablos (2003) explica en su manual que el delito se presenta como un problema social y comunitario. Los problemas sociales reclaman una actitud por parte del investigador, que la escuela criminológica de Chicago denominó “empatía”. Empatía desde luego no significa simpatía ni complicidad con el infractor y su mundo, sino interés, aprecio, fascinación por el profundo y doloroso drama humano. Dicha pasión y actitud de compromiso con el escenario criminal y sus protagonistas son perfectamente compatibles con la distancia del objeto y la neutralidad requeridos por el científico.

• LA CRIMINOLOGÍA EN LA SEGURIDAD VIAL

Sobre cómo se comportan las personas dentro del entorno de las vías públicas la criminología tiene mucho que aportar. La criminología vial o del tráfico dispone de un material amplio y un saber experimental como ciencia práctica encargada de las conductas socialmente llamativas (Káiser, 1979), es la ciencia encargada de analizar de forma empírica las conductas desviadas de los usuarios de las vías públicas (Mendoza, 2018), con el fin de identificar los factores criminógenos que influyen en la seguridad vial, proponiendo respuestas para disminuir la delincuencia vial y los siniestros de tráfico (Llorente, 2020).

2 POLÍTICA CRIMINAL DE LA SEGURIDAD VIAL

El derecho a la vida y el derecho a la integridad personal son los derechos más básicos y primarios de todos los reconocidos en el texto constitucional español.

No cabe duda de que, desde que existe el tráfico viario y la circulación por las vías públicas, este se ha convertido en un fenómeno de masas (Káiser, 1979), como tal, se han generado una serie de riesgos y peligros para las personas, como pueden ser los delitos viales o los siniestros de tráfico.

En la actualidad, para intentar subsanar estos riesgos y peligros se ha creado dentro del Código Penal (CP), en el Capítulo IV del Título XVII del libro II “Los Delitos contra la Seguridad Vial”, en sus artículos 379 al 385 ter, califican las conductas punibles en relación a la conducción de vehículos a motor, como pueden ser:

- Circular a velocidad excesiva de sesenta kilómetros por hora en vía urbana y a ochenta kilómetros por hora en vía interurbana.
- La conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y otras drogas.
- La conducción con temeridad manifiesta y poniendo en peligro la vida de las personas.
- El abandono del lugar del siniestro en el que concurren víctimas.
- La negativa a someterse a las pruebas de alcohol y otras drogas.
- Conducir con la pérdida de vigencia del permiso por la pérdida total de los puntos o decisión judicial o sin haberlo obtenido nunca.
- Colocar obstáculos imprevisibles, derramando sustancias o sustrayendo o anulando la señalización.

Estas conductas descritas anteriormente son las que el prólogo la Ley Orgánica 15/2017, la cual modifica el CP, denomina como “violencia vial”, exponiendo que con el fin de evitar que determinadas acciones del tráfico queden impunes, hay que tener el objetivo de incrementar el control de riesgo sobre estos usuarios de las vías públicas.

En definitiva, la violencia vial son todas aquellas conductas que de un modo intencionado no guardan las más elementales normas de la circulación, realizando acciones de acosos e intimidación que causan un riesgo para la integridad física de los usuarios de las vías, como pueden ser:

- Circular a una extremada velocidad.
- Realizar maniobras de adelantamiento de forma brusca y agresiva.
- No guardar correctamente la distancia de seguridad.
- Acosar con ráfagas al conductor que circula delante.
- Circular bajo condiciones meteorológicas a sin precaución.
- Tocar el claxon recurrente e injustificadamente.
- Circular bajo sustancias que modifican la capacidad de conducción.
- No respetar los pasos para peatones o las señales de prioridad.

Hay que destacar que, según la Dirección General de Tráfico en el año 2022, los delitos contra la seguridad vial alcanzaron el 42 % de las diligencias urgentes que tramitaron los fiscales de toda España, esto es un aumento considerable respecto a años atrás. Este volumen de acusaciones y condenas por delitos viales de peligro es el mayor de la serie histórica y desde la reforma llevada a cabo por la Ley Orgánica 15/2007, ha superado la “barrera psicológica” de las 100.000 condenas, como muestra el fiscal coordinador de Seguridad Vial “tras la pandemia y las restricciones propias de la misma hemos comprobado que ha habido un cambio en los hábitos viales de la ciudadanía, de

tal forma que se han incrementado estos delitos y se ha producido una pérdida de conciencia vial que sí se tenía hasta no hace mucho” (Del Río, 2022).

Según la memoria de la fiscalía del año 2022, el balance provisional de siniestralidad vial de nuestras carreteras refleja una reducción en el número de víctimas, pero también expone que, al analizar la estadística judicial, este descenso de las cifras no ha tenido incidencia alguna en la delincuencia vial en España, la cual sufre el mayor aumento de los últimos años, tanto de procedimientos judiciales iniciados, como acusaciones formuladas y sentencias de condenas recaídas.

Como se puede comprobar en la nota de prensa del balance provisional de siniestralidad vial facilitado por la DGT, el número de fallecidos en siniestro de tráfico se ha visto incrementado en un 4 % en el año 2022, con 1.145 personas que han dejado la vida en nuestras carreteras y una disminución en el número de heridos en un 10 %. Como expone en esa misma nota de prensa el ministro del Interior “debemos seguir trabajando en atajar las causas, reducir los fallecidos y contribuir a concienciar a la ciudadanía sobre el drama de los siniestros de tráfico y sus dolorosas consecuencias”. Otro punto de interés que demuestra la dimensión del problema, es que el 41 % de los ingresos en la unidad de cuidados intensivos de hospitales españoles son debidos a los siniestros viales.

Como dato criminológico, el aumento de estos indicadores de la actividad judicial y la mortalidad es preocupante, según las manifestaciones de los fiscales delegados se puede deber a la vuelta “relativa” a la normalidad tras la pandemia, derivada de la efervescencia producida en nuestros hábitos circulatorios por un mal entendido sentimiento de recuperación de la libertad de restricciones y confinamiento sufrido, en detrimento y pérdida de parte de la conciencia vial adquirida por la ciudadanía antes de la pandemia.

3 JUSTIFICACIÓN DE LA CRIMINOLOGÍA DEL TRÁFICO

Surge la justificación del criminólogo como parte integrante del estudio y análisis de los delitos contra la seguridad vial de una continua demanda por parte del Poder Judicial.

En la nota de prensa dimanada de la Fiscalía General del Estado en 2011, el señor fiscal de la Sala de Coordinador de Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas Carrera, comunica que “se considera de extraordinario interés la potenciación de los estudios criminológicos sobre la delincuencia vial. Profundizar en las causas de los delitos contra la seguridad vial, significa colaborar con una justicia más humanizada a la real entidad de los hechos y diseñar, en general una respuesta más acertada para la prevención de las grandes tragedias que tienen lugar en las vías públicas”.

Es de importancia reseñar que en la comparecencia del día 11 de marzo de 2015 en el diario de sesiones del Congreso de los Diputados, este mismo fiscal expuso que:

“El gran volumen que ha alcanzado la delincuencia vial en su aplicación en los tribunales y en la implicación de casi toda la plantilla del ministerio fiscal en ella, los delitos de peligro son una tercera parte de los escritos de acusación que formula el ministerio fiscal, llegando al treinta y seis por ciento del total nacional, de cada cien condenas de todo el país, treinta y seis son por delitos viales... además, existe una amplia cifra negra respecto a los delitos viales,

puesto que la persona sorprendida hoy, ha cometido el delito y ha podido cometer veinte más antes de ser sorprendida, demandando una estadística de criminología, una autentica estadística real, capaz de coordinar bases de datos existentes, con especialistas en estadística y criminología, para intentar indagar y profundizar en las causas del origen de estas conductas, porque así las estrategias serán más precisas y acertadas.” (Vargas, 2015).

4 ENCUADRE LEGISLATIVO

Según la Circular 10/2011 respecto a los delitos contra la seguridad vial, el que fue fiscal general del Estado D. Cándido Conde-Pumpido, indica que para mejorar la persecución de las conductas de peligro los hechos delictivos podrán investigarse mediante informes técnicos.

En esta línea, la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim) en el Capítulo III donde habla “De la identidad del delincuente y de sus circunstancias personales”, en los artículos 377 y 378 exponen que, si el Juez de Instrucción considera conveniente podrá pedir informes fundados sobre el procesado, a los Alcaldes o funcionarios de policía o tomar declaración acerca de la conducta del procesado a todas las personas que por su conocimiento que tuvieran de este puedan ilustrarle sobre ello. Además, en el artículo 456 de esta misma ley, comenta sobre los informes periciales que habilitan al juez de una asistencia para conocer o apreciar algún hecho o circunstancia importante en el sumario que fuese necesario o conveniente para conocimientos científicos o artísticos.

En la reforma de la LECrim., mediante la Ley 41/2015, en el Título III bis, titulado “Proceso por aceptación de decreto”, claramente hace referencia a los delitos contra la seguridad vial, donde tiene cabida la criminología del tráfico. Este proceso tiene por objeto que el Ministerio Fiscal ejerza la acción penal, proponiendo la imposición de una multa o trabajos en beneficio de la comunidad y, en su caso, de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, además de la acción civil dirigida a la obtención de la restitución de la cosa juzgada.

El fiscal encargado del proceso por aceptación de decreto, debe observar los requisitos exigibles, los cuales la ley dice que son:

1. Que el delito este castigado con pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad que no exceda de un año y que pueda ser suspendida la pena conforme al artículo 80 del CP, con o sin privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.
2. Que el Ministerio Fiscal entienda que la pena en concreto aplicable es la pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad y, en su caso la pena de privación de derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.
3. Que no esté personada la acusación popular o particular en la causa.

Es de reseñar, que también el CP en el artículo 66.1-6 permite modular la sanción penal en atención a las circunstancias personales del delincuente y la menor o mayor gravedad del hecho. El artículo 80.1 del CP, en su párrafo segundo, para la suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad se valorarán las circunstancias del delito cometido, las circunstancias personales del penado, sus antecedentes, su conducta posterior al hecho, en particular su esfuerzo por reparar el daño causado, sus

circunstancias familiares y sociales y los efectos que quepa esperar de la propia suspensión de la ejecución y medidas que fueren impuestas. El artículo 385 ter donde nos habla de la rebaja en un grado la pena por el menor riesgo causado.

El art. 803 bis c de la LECrim se refiere al contenido que tiene que enviar el Ministerio Fiscal al juzgado de instrucción para su aprobación y notificación, el cual debe contener los siguientes puntos:

1. Identificación del investigado.
2. Descripción del hecho punible.
3. Indicación del delito cometido y medición sucinta de la prueba existente.
4. Breve exposición de los motivos por los que se entiende, en su caso, que la pena de prisión debe ser sustituida.
5. Penas propuestas. A los efectos de este procedimiento, el Ministerio Fiscal podrá proponer la pena de multa o trabajos en beneficio de la comunidad y en su caso, la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, reducida hasta un tercio respecto de la legalmente prevista, aun cuando suponga la imposición de una pena inferior al límite mínimo previsto en el CP.
6. Peticiones de restitución e indemnización, en su caso.

Por lo tanto, como viene reflejado en el CP y en la LECrim, la figura criminólogo está perfectamente encuadrada legislativamente como apoyo al fiscal, y a su vez supone un alivio en la sustancial carga de trabajo que suele soportar la Administración de Justicia. La implementación en la causa judicial del “informe técnico criminológico” es de esencial importancia para conocer todas las circunstancias que rodean la conducta delictiva, el riesgo causado y la probabilidad individual de cometer más delitos de este tipo, para que permita al Ministerio Fiscal mayores garantías procesales en su legitimación para ejercitar la acción penal.

Recordando la Memoria de Fiscalía del año 2010, la cual el Sr. fiscal jefe de la Fiscalía de Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas Cabrera, impulsó una iniciativa dirigida a incorporar en la fase de instrucción penal de las causas por delitos contra la seguridad vial un informe pericial criminológico sobre el investigado, con la finalidad de ponderar e individualizar la pena a imponer conforme al artículo 66.1-6 del CP, exponiendo que el informe criminológico constituye una herramienta de trabajo dirigida a configurar una hipótesis explicativa de la conducta del investigado y su pronóstico de reincidencia atendiendo a los siguientes fines:

- Estudio de las causas de todo orden generadoras de los hechos punibles.
- Conocer la peligrosidad del sujeto y formular un juicio, en su caso sobre el riesgo causado.
- Determinar el tipo de pena o medida a aplicar y en todo caso la adopción de medidas cautelares.

5 IMPLANTACIÓN DE LOS INFORMES CRIMINOLÓGICOS

La inclusión del informe criminológico en materia de seguridad vial ya tiene un cierto recorrido. En el año 2010, de la mano del fiscal coordinador de Seguridad Vial y del fiscal jefe de Alicante, introducen el interés criminológico en los procesos judiciales de delincuencia vial, en colaboración con la Policía Local de Elche y a través del

centro Crimina vinculado a la Universidad de Elche, incorporando informes criminológicos en el proceso penal por delitos contra la seguridad vial.

Posteriormente, en el año 2015 surge otro proyecto de inclusión de informes criminológicos de riesgo en los atestados de los delitos viales cometidos por personas multirreincidentes, realizados por la Policía Local de Murcia, a lo que se van sumando diversas policías locales, como la Policía Local de Madrid, Ourense y Lugo, entre otras.

Desde el año 2015, se ha ido intentando implantar los informes técnicos criminológicos en materia de seguridad vial en el seno de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Por fin y después de un largo camino no lleno de dificultades, se consigue realizar el primer informe de este tipo en el año 2021, el cual tuvo una acogida muy ilusionante, tanto parte del fiscal de la Sala de Seguridad Vial, el cual comunicó que “leído su informe técnico criminológico, le reconozco el esfuerzo y el trabajo realizado. Le agradezco mucho su excelente aportación a la seguridad vial y le invito a continuar en este sentido por la violencia vial”, como por el catedrático Redondo Illescas que ha desarrollado la “teoría del triple riesgo delictivo”, marco teórico en la que se basan los informes redactados que el mismo comunica “el informe puede resultar de utilidad técnica en el ámbito de la seguridad vial”.

6 MARCO CONCEPTUAL DE REFERENCIA PARA EL INFORME

Para la elaboración del informe técnico criminológico se toma como referencia teórica el modelo unificado sobre la delincuencia elaborado por el catedrático en Psicología y profesor de Criminología el doctor D. Santiago Redondo Illescas (2015), denominado modelo de “triple riesgo delictivo” (TRD), el cual estructura las vigentes teorías criminológicas entre sí de una forma integrada y compatible.

Este modelo agrupa el análisis de tres fuentes de estudio: a) “los riesgos personales” de quien actúa de modo antisocial (RP); b) “las carencias de apoyo prosocial” que los anteriores recibieron o reciben (CA); c) la exposición de los individuos a las posibles “oportunidades delictivas” (OP).

Las confluencias de riesgo correspondientes a las tres categorías indicarían la probabilidad de que el individuo cometa delitos, ponderando la magnitud global del riesgo delictivo (Redondo, 2015), aplicando la siguiente fórmula.

$$f(\text{RP}, \text{CA}, \text{OP}) = \text{Probabilidad delictiva}$$

7 MODELO OPERATIVO

Siguiendo el modelo teórico del TRD se procede a identificar los diversos factores de riesgo y de protección individuales comunes en el comportamiento delictivo, como pueden ser: víctima de abuso en la infancia, abandono escolar, escaso autocontrol, búsqueda de emociones fuertes, baja empatía, locus de control externo y el consumo de sustancias que modifiquen la conducta, entre otros.

Más en concreto, se identifican los factores criminógenos característicos de los delitos contra la seguridad vial mediante la recopilación bibliográfica de información, basada fundamentalmente en informes y estudios publicados por organismos privados y oficiales de reconocida experiencia sobre la seguridad vial, como por ejemplo: la Dirección General de Tráfico (DGT), Asociación Empresarial de Seguros (UNESPA), el Ministerio Fiscal y el Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), entre otros.

Después del análisis bibliográfico y en base a la experiencia, se observa que los principales factores criminógenos de riesgo relacionados con la delincuencia en el tráfico son los siguientes:

- **CONSUMO ABUSIVO DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS**

Es sabido que la combinación del consumo de alcohol y otras drogas junto con la conducción es uno de los factores de riesgo más significativo para provocar un siniestro de tráfico o cometer una conducta delictiva. La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los mayores factores de inseguridad vial, según un estudio realizado por el Observatorio de Seguridad Vial, el cual indica que en España el 82 % de las personas consideran que el alcohol influye mucho en la conducción (Sánchez, 2008).

El consumo abusivo de alcohol y otras drogas son uno de los mayores estresores personales, lo que genera una espiral destructiva que produce grandes problemas familiares, sociales y laborales, que impiden desarrollar en la persona una vida plena. Estas sustancias que modifican la conducta inciden radicalmente en la toma de decisiones y en el sistema de control de impulsos, lo que provoca en la mayoría de los casos conductas desinhibidas, siendo estas consecuencias llevadas a la conducción estando íntimamente ligadas para fomentar conductas de riesgo penadas por la ley.

Para ver la magnitud del problema, según un artículo del director del Área de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, D. Jesús Monclus (2023), el cual indica que del total de los conductores que están involucrados en los siniestros de tráfico, uno de cada tres había tomado alcohol antes del siniestro, siendo dos de cada tres los conductores muertos (66 %) que dieron positivo, y cuando se trata de otras drogas del comercio ilegal (anfetaminas, cocaína, cannabis, opiáceos, etc.) uno de cada cinco conductores muertos (22 %) las habían ingerido antes del siniestro vial, a su vez, según la memoria de Fiscalía del año 2010 el delito por la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas es sin duda el que más relevancia tiene entre los delitos cometidos contra la seguridad vial, siendo el año 2022 el 55 % de los escritos de acusación y el 57 % de las sentencias condenatorias eran debidos al artículo 379.2 del CP, el cual tipifica la conducción bajo la influencia de alcohol y otras drogas.

- **CARRERAS DELICTIVAS**

Un importante indicador de la delincuencia vial es el análisis de las carreras delictivas, pues se puede apreciar que los individuos que tienen una gran versatilidad criminal, también tienden a cometer delitos contra la seguridad vial.

La “carrera delictiva” se puede definir como el periodo entre el cual una persona inicia su comportamiento delictivo y lo cesa definitivamente. En ocasiones pueden ser

carreras delictivas largas o cortas, de carácter intenso o leve, dependiendo de las circunstancias que rodean a la persona. Como muestra el profesor Ovejero:

”... se puede tener en cuenta que un ambiente familiar, cultural y educativo pobre unido a una fuerte desestructuración familiar lleva, con toda seguridad a un menor rendimiento escolar con conductas problemáticas, este bajo nivel educativo, puede producir desempleo y a su vez problemas económicos, todo ello unido a que esa familia tenga una vivienda con serias deficiencias y en un barrio que hace aumentar el unirse a las malas compañías, además si a eso añadimos el correspondiente ostracismo social, el etiquetado y otros procesos cognitivos, tendremos una idea aproximada de por qué las carreras delictivas suelen ser largas y continuas” (Ovejero. 2009).

- **IMPULSIVIDAD**

La falta de autocontrol es una de las causas fundamentales del hecho antisocial, en especial, la incapacidad para resistir la tentación de realizar algo que se anticipa placentero pero que lo prohíben las leyes (Garrido y Redondo, 2009).

El conductor con una alta impulsividad tiende a adoptar conductas de riesgo al volante, infracciones o delitos contra la seguridad vial, llegando incluso a considerarse la impulsividad como un rasgo de la personalidad en la que más diferencias existen entre infractores y no infractores (Lijarco, J.I.; Escamilla, C.; López, C.; Puchades, R.; Marti-Belda, A.; Bosó, P.; Montoro, L. 2016).

- **BÚSQUEDA DE SENSACIONES**

La relevancia que tiene como factor de riesgo la búsqueda de emociones fuertes en la delincuencia común es más que aceptada. Zuckerman la define como un rasgo que implica “la búsqueda de experiencias y sensaciones variadas, nuevas y complejas, y la disposición a asumir riesgos físicos, sociales, legales y financieros al fin de lograr tales expectativas”. (Zuckerman, 1994, citado en Garrido y Redondo, 2019).

Cobra mayor interés en los individuos que buscan satisfacer esas pulsiones a través de la conducción de vehículos a motor, pues la fácil accesibilidad a este medio hace que en cualquier momento se opte por conducir a gran velocidad o a una velocidad inadecuada, lo que implica asumir un riesgo que la mayoría de las veces no está controlado.

- **ACTITUD PROPENSA A LOS SINIESTROS DE TRÁFICO**

Existe un amplio consenso de que las actitudes de las personas influyen considerablemente en el ámbito de la seguridad vial, la disposición, creencias y la manera de comportarse a la hora de conducir un vehículo a motor puede desencadenar conductas de más riesgo. Si el individuo valora que los siniestros de tráfico no son relativamente frecuentes y tiende a pensar que es probable que no le pase nada, es fácil que se adopte un estilo de conducción con más riesgos (Montoro, 2014).

Otras creencias erróneas que fomentan las actitudes proclives a provocar un siniestro de tráfico son el no reconocer la acción de conducir como peligrosa, menos percepción

de los riesgos, excesiva confianza en su conducción, una mejor valoración de ellos mismos como conductores y mal valoración de los demás y la de responsabilizar de todo lo que les pasa a agentes externos y no reconocer la culpabilidad de su propia conducta.

- ESTILOS DE CONDUCCIÓN

La Universidad de Granada publicó un estudio sobre la reincidencia en el tráfico, señalando que uno de los mejores predictores de la delincuencia vial es el estilo de conducción incauto (Padilla, Doncel, Gluiotta y Castro, 2018).

Se puede definir los estilos de conducción como aquellas formas y hábitos que normalmente adoptamos a la hora de ejercer la acción de conducir por las vías públicas. Cada vez que conducimos un vehículo a motor solemos adoptar un estilo de conducción característico, los cuales se pueden catalogar como estilo agresivo, pasivo o defensivo.

Ahora bien, hay que ser prudente a la hora de analizar los mismos, puesto que no siempre se adopta un estilo de conducción puro, la mayoría de los conductores se mueven de una catalogación a otra, dependiendo de las circunstancias personales, ambientales o situacionales. También es interesante para la interpretación de los resultados identificar el estilo de conducción realizado, pues arroja una claridad metodológica que ayuda a la valoración del riesgo causado en las conclusiones del informe (Llorente, 2022).

- **Estilo defensivo** es el de aquel conductor que circula confiado en su propio comportamiento, sin esperar que los demás se comporten de una forma adecuada y prevista, teniendo en cuenta que las condiciones de la vía o del vehículo no siempre son óptimas. Circula anticipándose a los riesgos propios de la circulación. Por ejemplo, una buena observación de nuestro entorno, una adecuada velocidad y mantener la distancia de seguridad permite anticiparse a las reacciones de los demás conductores y usuarios de la vía, minimizando los riesgos.
- **Estilo pasivo** es el de aquel conductor que, aunque conduce confiado en su comportamiento, también confía en que los demás se comporten de una forma adecuada y prevista, sin percibir por ello los riesgos adecuadamente. Este exceso de confianza en el comportamiento de los demás implica no observar correctamente el entorno, perdiendo la capacidad de reacción necesaria para evitar todo tipo de percance.
- **Estilo agresivo** es el de aquel conductor que no guarda las más elementales normas del tráfico, utiliza conductas agresivas, intimidatorias o de acoso que ponen en riesgo la integridad física de los demás usuarios de la vía pública, asumiendo unos riesgos innecesarios y realizando maniobras imprudentes y bruscas.

Como explica el catedrático de Seguridad Vial D. Luis Montoro (2014) el conductor violento “utiliza el automóvil como medio para aumentar su nivel de agresividad, dando lugar a estilos de conducción violenta y temeraria, donde la competitividad es bastante frecuente. En consecuencia, hacen el espacio público un lugar extremadamente peligroso para las personas”.

8 METODOLOGÍA

Para la confección del informe criminológico se realizan diversas técnicas como pueden ser las entrevistas personales semiestructuradas, perfilamiento indirecto, la observación documental o experimental y la realización de diversos cuestionarios; donde se obtiene la información necesaria sobre los riesgos personales, su carencia o apoyo prosocial y las oportunidades delictivas.

Una de las principales fases de recogida de información es la entrevista personal. La primera observación que se debe plantear al realizar la entrevista, es si la persona sobre la que recae el estudio se encuentra sin deterioros cognitivos, para luego obtener dentro del marco teórico la información necesaria que ayude a identificar los indicadores que fomentan la influencia criminológica.

Una vez identificados los factores de riesgo y de protección se analiza que factores de riesgo se consideran más relevantes, pues según la intensidad con la que se manifiesten puede influir en el individuo con mayor o menor medida, pudiendo estar asociados a otros factores de riesgo de distinta naturaleza, lo que potenciaría recíprocamente el riesgo entre las características personales, falta de apoyo prosocial y las oportunidades delictivas; esta acumulación de riesgos inter-fuentes implican una alta probabilidad de la conducta delictiva (Redondo, 2015).

Otra de las técnicas utilizadas es la observación directa, que es una valiosa herramienta de recogida de información, pues permite obtener datos relevantes de la persona, no solamente por lo que comunica, sino por cómo lo expresa. Este trabajo de campo se caracteriza por el estrés que genera la propia entrevista donde la persona deja entrever la información que no puede simular tan fácilmente.

Se debe analizar las fuentes de datos disponibles sobre la persona, como pueden ser antecedentes policiales y judiciales, los cuales proporcionan información sobre los patrones de conducta y muestran su versatilidad criminal y la carrera delictiva de forma objetiva.

Para complementar las anteriores técnicas, se puede realizar cuestionarios para verificar la existencia de deterioro cognitivo (test de Pfaffer), o trastornos relacionados con el consumo de alcohol (AUDIT) u otras drogas (ASSIST), o cuestionarios para valorar la percepción de riesgo (DGT).

Una de las circunstancias que se puede dar a la hora de realizar el análisis de una persona, es que la misma no acepte la voluntariedad y la colaboración para salvaguardar esta importante fuente de información, pudiendo utilizar la técnica del perfilamiento indirecto, es decir, “inferir los rasgos de personalidad de un sujeto sin contar con su participación explícita, sabiendo registrar los indicadores observacionales y conductuales” (Sotoca, González y Halty, 2019); formulando las inferencias de los factores de riesgo criminógenos para llegar a las conclusiones por medio de formas alternativas a la entrevista personal, como pueden ser entrevistas con personas del entorno o el análisis documental.

9 INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

Una vez realizadas las técnicas reseñadas, se catalogan los factores de riesgo personales, de carencia de apoyo prosocial y las oportunidades delictivas que se observen, evaluando los factores de las diversas categorías e identificando de una forma dicotómica las que más influencia criminológica se aprecie, y en base a la relación de convergencia que tengan entre ellas y la acumulación de las mismas, se dictamina un pronóstico de una forma lógica, razonable y motivada donde se podrá dar respuesta a lo requerido por la administración de justicia en lo relativo a los motivos de la realización de la conducta delictiva, las circunstancias personales, familiares y sociales, así como el peligro generado y la valoración del riesgo causado, además de la probabilidad individual de la reincidencia en los delitos relacionados contra la seguridad vial.

10 CONCLUSIONES

La seguridad vial está íntimamente ligada a los derechos más esenciales de nuestro ordenamiento jurídico, como son la vida y la seguridad personal.

Por ello, combatir la delincuencia en el tráfico debe de ser una prioridad, garantizando los derechos de las personas que son víctimas de la violencia vial, así como los derechos jurídicos de quien comete la acción, valorando individualmente estas conductas de alto riesgo, y tratando de aportar una información válida y contrastada sobre la génesis, dinámica y variables principales del delito vial, encaminado a establecer la pena que más favorezca a la reinserción del penado, conjugando a su vez el resarcimiento del daño causado.

La Criminología es la ciencia empírica encargada de suministrar esta información, por lo tanto, el criminólogo del tráfico debe servir de apoyo a la justicia y está capacitado para esclarecer las dificultades probatorias de este tipo de delitos, elaborando un “informe técnico criminológico” que aporte los elementos de juicio necesarios para interponer las medidas más adecuadas dentro de los principios de nuestro ordenamiento jurídico.

Al igual que otros países con políticas desarrolladas en este sentido, como puede ser Francia, Alemania e Inglaterra, España debe unirse a esta innovadora técnica criminológica. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene una larga trayectoria como defensora acérrima de los derechos de todos los usuarios de las vías públicas.

Por ello se debe seguir con este proyecto con la intención de identificar y minimizar los graves riesgos para la circulación que se están cometiendo, con la finalidad de salvar cientos de vidas y heridos cada año, empujado por el gran impacto positivo a nivel judicial y académico que tiene el “informe técnico criminológico”, que es visto como una herramienta útil y eficaz que contribuye a rebajar los siniestros de tráfico y la delincuencia vial, mejorando cada día la seguridad vial en España.

REFERENCIAS

Antón, J.M. (2009). *Delito como cuestión social*. Solo Soluciones.

Carreras, J. A. (2015). *Aspectos Criminológicos en Materia de Seguridad Vial*. Criminología y Justicia.

Constitución Española (C.E). Art. 15. 29 de diciembre de 1978. (España).

Circular 10/2011, de 17 de noviembre. Sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio fiscal en materia de seguridad vial. Fiscalía General del Estado, 17 de noviembre de 2011. (España).

Del Río, L. (2023). *Aumentan las condenas por delincuencia vial*. Revista Tráfico y Seguridad Vial. Extraído el 15 de septiembre de 2023 en: <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2023/07JULIO/0713-delitos-viales-fiscalia.shtml#>

Dirección General de Tráfico. (2023). *Aumentan las condenas por delincuencia vial*. Extraído el 10 de septiembre de 2023 de:

<https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2023/07JULIO/0713-delitos-viales-fiscalia.shtml>

Dirección General de Tráfico. *Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030*. Madrid. Extraído el 16 de septiembre de 2023 de: https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030_Resumen.pdf

Dirección General de Tráfico. Nota de prensa. Balance anual de siniestralidad vial. Extraído el 16 de septiembre de: <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/1.145-personas-fallecieron-en-siniestros-de-trafico-durante-2022/>

Fiscalía General del Estado. (2010). Memoria. Extraído el 10 de septiembre de 2023 de: <https://www.fiscal.es/documents/20142/8e16bfc8-8140-3f23-2d72-ffd5d483f35e>

Fiscalía General del Estado. (2022). Memoria elevada al Gobierno de S.M. Extraído el 10 de septiembre de 2023 de:

https://www.fiscal.es/memorias/memoria2023/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/capitulo_III/cap_III_5_4.pdf

García-Pablos, A. (2003). *Tratado de Criminología*. Tirant lo Blanch.

Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. Boletín Oficial del Estado, 1 de diciembre de 2007, nº 288. (España).

- Lijarco, J.I., Escamilla, C., López, C., Puchades, R., Marti-Belda, A., Bosó, P. y Montoro, L. (2016). *Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial, sensibilización y reeducación vial*. Documentos Penitenciarios 15. Ministerio del Interior. Extraído el 15 de septiembre de 2023 de: https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/archivos-y-documentacion/documentacion-y-publicaciones/publicaciones-descargables/instituciones-penitenciarias/PROSEVAL_Manual_para_el_profesional_126160454_web.pdf
- Kaiser, G. (1979). *Estudios de Psicología Criminal. Delincuencia del Tráfico y su Prevención General*. Espasa-Calpe S.A.
- Llorente, I. (2020). *La Criminología en los Siniestros de Tráfico*. Revista informativa y de Ciencias Policiales de la Unión Federal de Policía, n.95, p. 53.
- Llorente, I. (2022). *La Criminología en los Siniestros de Tráfico*. Suboficiales, Revista de la Asociación Escala de Suboficiales de la Guardia Civil. ASES GC Profesional, n. 34, p. 90.
- Mendoza, M. (2018). *El Origen de un Grave Riesgo para la Seguridad Vial* (Trabajo Fin de Grado no publicado). Universidad a Distancia de Madrid.
- Milddendorff, W. (1976). *Estudios de Psicología Criminal. Estudios sobre la Delincuencia del Tráfico en el Tráfico*. Espasa-Calpe S.A.
- Monclus, J. (2023). *Driving under the influence in Spain and proposals to save 650 lives annually*. Extraído el 14 de septiembre de 2023 en: <https://www.linkedin.com/pulse/driving-under-influence-spain-proposals-save-650-lives-jesus-monclus>
- Montoro, L. (2014). Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial. Extraído 15 de septiembre de 2023 en: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nuestros_servicios/permisos-de-conducir/recuperapuntos/2014-0841_INCOVIA_manual_formador.pdf
- Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Extraído el 9 de septiembre de 2023 de: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Ovejero, A. (2009). *Fundamentos de Psicología Jurídica e Investigación Criminal*. Ediciones Universidad de Salamanca.
- Padilla, J., Doncel, P., Gugliotta, A. y Castro, C., (2018) *Which drives are at risk? Factors that determine the profile of the roffender driver*. Accident Analysis and Prevention. Volumen 119.
- Real Decreto de 14 de septiembre por la que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Boletín Oficial del Estado, nº 260, de 17 septiembre de 1982. (España).
- Redondo, S.y Garrido, V. (2013). *Principios de Criminología*. Tirant lo Blanch, 2013.

Redondo, S. (2015). *El origen de los delitos*. Tirant Humanidades.

Sanchez, F. (2008). *Actitudes frente al riesgo vial*. Revista Intervención Psicosocial, n. 1, p. 57.

Sotoca, A., González, J.L. y Halty, L. (2019). *Perfiles Criminales. Principios, técnicas y aplicaciones*. Síntesis.

Semicyuc. Los siniestros de tráfico provocan 4 de cada 10 ingresos por lesión grave en la UCI. Extraído el 16 de septiembre de 2023 de: <https://semicyuc.org/2023/05/prensaretrauci/>

Vargas, B. (2015). Diario de sesiones del Congreso de los Diputados, 11 de marzo de 2015. Extraído el 8 de septiembre de 2023 de: http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/DS/CO/DSCD-10-CO-766.PDF

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ASSIST:	Alcohol, smoking and substances involvement screening test.
AUDIT:	Alcohol use disorders identification test.
CA:	Carencia de apoyo prosocial.
CE:	Constitución Española.
CP:	Código Penal.
DGT:	Dirección General de Tráfico.
LECrim:	Ley de Enjuiciamiento Criminal.
OMS:	Organización Mundial de la Salud.
OP:	Oportunidades delictivas.
RP:	Riesgos personales.

