

DELINCUENCIA VIAL Y REINCIDENCIA: UN ANÁLISIS DE SU PREVALENCIA Y CONCURRENCIA CON LA DELINCUENCIA COMÚN EN LA PROVINCIA DE ALICANTE¹

Rebeca BAUTISTA ORTUÑO² y Fernando MIRÓ LLINARES

Centro CRÍMINA para el estudio y prevención de la delincuencia.
Universidad Miguel Hernández de Elche

Resumen: La transgresión de las normas penales de tráfico sigue siendo actualmente un fenómeno frecuente y peligroso para la seguridad vial, que requiere de su abordaje científico para delimitar los factores asociados al mismo. Partiendo de evidencias científicas previas que sugieren relaciones estrechas entre la delincuencia común y la reincidencia en este contexto con la delincuencia vial, se ha propuesto un estudio que tiene los siguientes objetivos: 1) analizar la prevalencia y tipología de los delitos contra la seguridad vial, 2) determinar el perfil de los infractores y 3) analizar el poder explicativo y predictivo de la delincuencia común y de la reincidencia en delitos de tráfico. Además de la información descriptiva de los delitos y circunstancias concurrentes, los resultados del análisis de regresión logística aplicados a los datos de una muestra de expedientes policiales de 496 infractores de la provincia de Alicante señalan que poseer antecedentes penales por delincuencia común es un buen predictor

¹ Esta investigación ha sido realizada gracias a una acción de la Dirección General de Tráfico. Tampoco hubiera sido posible la misma sin el ingente trabajo previo que llevó a cabo el Dr. Francisco Bernabeu Ayela recopilando toda la información y creando la base de datos que hemos utilizado para llevar a cabo los análisis. Queremos agradecerle personalmente que nos haya cedido la misma así como sus reflexiones teóricas y su estudio plasmados en su brillante tesis doctoral.

² Correspondencia a quién se remitirá la correspondencia, rbautista@umh.es

del delito por conducción sin permiso, mientras que el perfil del delincuente por conducción bajo los efectos del alcohol se corresponde en mayor medida, con el de la población general. De cara a la prevención en este ámbito, se sugiere seguir investigando en esta línea.

Palabras clave: *Seguridad Vial, normas penales de tráfico, reincidencia, delincuencia común.*

Abstract: *Violation of traffic laws continues to be a frequent and dangerous occurrence for public safety which requires a scientific approach to delimiting associated factors. Based on earlier scientific evidence suggesting a close relationship between ordinary crime and recidivism in this context and traffic crime, we designed a study with the following objectives: 1) analyze the prevalence and typology of traffic safety crimes; 2) determine offenders' profiles; and 3) analyze the explanatory and predictive power of ordinary crime and recidivism for traffic crimes. In addition to descriptive information about crimes and concurrent circumstances, the results of the logistic regression analysis applied to data from a sample of police reports of 496 offenders in the province of Alicante indicate that having a record of prior ordinary offenses is a good predictor for the crime of driving without a license, while the profile of the offender who drives under the influence of alcohol correlates to a greater extent with the general population. With the goal of preventing such crimes, we suggest further research along these lines.*

Key words: *Traffic safety, traffic laws, recidivism, ordinary crimes*

Introducción

La reincidencia criminal es uno de los fenómenos que más preocupa a los profesionales dedicados al estudio y tratamiento de la delincuencia desde cualquier ámbito, sean legisladores o científicos sociales, puesto que se trata de una problemática que afecta, de manera transversal, a cualquier área relacionada con la convivencia y el bienestar social. En el ámbito del Tráfico y la Seguridad Vial concretamente, y desde que en 2008 entrara en vigor la reforma penal a partir de la que tipificaron como delitos una serie de comportamientos que anteriormente se sancionaban sólo administrativamente, la nueva tipología delictiva creada a partir de entonces ha provocado que la investigación social haya centrado su interés en el análisis, no solamente del perfil de los conductores que se involucran en acciones que actualmente constituyen un delito, sino también del de aquellos que, de manera reiterada, transgreden las normas de tráfico.

Por una parte, desde disciplinas como la Criminología y el Derecho penal, que han abogado por el modelo de la disuasión como paradigma central para el diseño y aplicación de la mayoría de acciones preventivas (Andenaes, 1974; Cavaiola y Wuth, 2002; Piquero y Pogarsky, 2002; Davey y Freeman, 2011), constituye un reto analizar por qué no parece tener eficacia el castigo, atendiendo a los postulados de la prevención especial negativa, sobre aquellas personas que han sido sancionadas por transgredir la ley y, sin embargo, siguen incumpliendo las normas de tráfico. A pesar de que, en los últimos años, además de la reforma del código penal anteriormente citada, se han implementado en el nuestro y otros países medidas coactivas dirigidas particularmente a este tipo de conductores, lo cierto es que los resultados arrojados por la literatura científica al respecto de su eficacia, no son muy esperanzadores (Miró y Bautista, 2013). Por ejemplo, en un metaanálisis llevado a cabo recientemente para analizar la eficacia del carné por puntos para reducir la accidentalidad viaria y el incumplimiento de la normativa de tráfico, los resultados indican que, aunque a corto plazo, el número de transgresiones pueden llegar a reducirse significativamente (alrededor del 30%), estos efectos no duran a largo plazo si esta medida no se complementa con otras acciones como el incremento de la certeza percibida de ser sancionado (Castillo-Manzano y Castro-Nuño, 2012).

Al margen de la eficacia de las medidas implementadas, es un hecho que el fenómeno de la reincidencia en el contexto de la seguridad vial es un problema de importancia creciente, a la luz de los últimos datos arrojados por la Dirección General de Tráfico (2014), los cuales muestran que existe un porcentaje significativo de conductores españoles que son reincidentes y multirreincidentes, y que, con su comportamiento reiteradamente peligroso al volante, son responsables de una gran parte de la siniestralidad viaria de nuestro país. Estas evidencias van en consonancia con los resultados obtenidos en el estudio de Realpe y Serrano-Maíllo (2014, en prensa), realizado a partir de los datos del barómetro de 2013 del Centro de Investigaciones Sociológicas con una muestra de más de 2400 participantes, donde, tras someter a prueba la hipótesis de la generalidad de la desviación, han obtenido una tipología de infractores de tráfico que muestra que, solamente un 32,9% presenta una baja o moderada probabilidad de incumplimiento, frente a una mayoría de conductores españoles presentan probabilidades significativas de transgredir un amplio abanico de normas en este ámbito.

Por otra parte, y en lo que respecta al perfil del delincuente y a su relación con la reincidencia, la investigación criminológica ha utilizado, desde los inicios de la existencia del tráfico rodado, el estudio

y análisis de los antecedentes penales que poseen los delincuentes de tráfico. Aunque inicialmente sólo fueron descubiertas relaciones superficiales y extrínsecas, con la creciente densidad automovilística, pronto se redescubrieron covariaciones entre la delincuencia de tráfico y la criminalidad clásica (Kaiser, 1983). Concretamente, la evidencia empírica arrojada en los estudios internacionales que se han llevado a cabo al respecto, sugieren que los delincuentes comunes llevan a cabo delitos de tráfico con una frecuencia tres o cuatro veces superior a la de la población general (e.g. Middendorff, 1981), y que la probabilidad de ser condenado por una conducta delincuencia común suele venir asociada a un número mayor de infracciones de tráfico (e.g. Elander, West y French, 1993; Junger, Terlouw, y Van de Heijden, 1995; Middendorff, 1981). Hay autores que consideran que quienes tienen en su haber delitos de otra clase, cometen más infracciones de tráfico, y esas infracciones representan, lo que podría denominarse, un síntoma precoz de criminalidad, o de una inadaptación social propia de la personalidad criminal exteriorizada en el sector de la convivencia automovilística (Silva, 1974). La importancia y alcance de esa interrelación podría explicarse a partir de la presencia de una mayor predisposición en los deincuentes reincidentes por la realización de conductas antisociales y por la desobediencia de los preceptos legales y de las medidas jurídicas.

En cuanto al perfil de los implicados, Middendorff (1981) afirma que, el homicidio o lesiones culposas son los delitos de tráfico que parecen estar menos relacionados con la criminalidad general. Por otra parte, las conductas que más se relacionan con la delincuencia común son conducir en estado de embriaguez, darse a la fuga en caso de accidente, conducir a pesar de habersele retirado el carné, o cometer repetidas veces infracciones simples de tráfico. Los delincuentes de tráfico autores de delitos culposos se aproximan más al cuadro del perfil masculino de la población, mientras que los fugitivos en accidente, los conductores sin permiso y, sobre todo, los delincuentes por embriaguez, se asemejan, de modo creciente, al de la criminalidad clásica. Mientras que los condenados por embriaguez al volante y por fuga del conductor presentan características comunes y diferenciadas del resto de delincuentes de tráfico, el perfil que más se distancia del resto es el de aquellos que han conducido vehículos sin asegurar y/o a pesar de haberles sido retirado el permiso de conducción (Bernabeu, 2013; Kaiser, 1979).

Algunos estudios más recientes en el Reino Unido han examinado amplias cohortes de conductores y han confirmado el nexo entre la comisión de delitos graves de tráfico y la propensión a cometer otros tipos de delitos. Por ejemplo, Ross (1992) encontró que el 40% de los

conductores que presentaron altas tasas de alcoholemia, el 50% de los conductores peligrosos y el 79% de los conductores sin permiso tenían un historial delictivo. Por su parte, Broughton (2007) ha demostrado que los conductores masculinos con antecedentes por delitos clásicos son más propensos que los no delincuentes a la comisión de delitos de alcoholemia y la conducción peligrosa. También se ha encontrado una fuerte interrelación entre el delito, la desviación social y el comportamiento de riesgo en el tráfico (Palk, Davey y Freeman, 2007).

En el ámbito español y desde el grupo de investigación CRÍMINA de la Universidad Miguel Hernández de Elche, se inició recientemente un proyecto de análisis de los distintos perfiles criminológicos extraídos de una muestra de delincuentes viales, que motivó la puesta en marcha de una investigación que tenía como objetivo el análisis de los factores asociados al delincuente vial. Con la colaboración de la Policía local de Elche y de la Policía Nacional, se revisaron y se registraron los datos de los expedientes policiales de 496 conductores de la provincia de Alicante que cometieron delitos de tráfico, obteniéndose información valiosa acerca de las características personales, sociales y ambientales de los delincuentes de tráfico. Uno de los datos más relevantes de aquél estudio que, sin embargo, no llegó a ser analizado con todo el alcance posible, fue la existencia de un numeroso grupo de delincuentes viales que, además, tenían antecedentes penales por otros delitos. Se abrió así la posibilidad de analizar la influencia de la multirreincidencia en delitos comunes en la comisión de delitos viales, por medio de un estudio con metodología cuantitativa que permitiera determinar la covariación de estas dos circunstancias. Esto permitiría no sólo cuantificar el porcentaje de delincuentes viales con antecedentes, sino, además, identificar si un factor de riesgo para la reincidencia de delitos contra la seguridad vial (o de alguno de ellos) lo constituye el haber cometido o no otros delitos y de qué tipo. Por este motivo, y dada la inexistencia en España de estudios que analicen en qué medida existe relación entre determinadas formas de delincuencia vial y de delincuencia común, el presente estudio empírico se ha planteado con el fin de alcanzar dos objetivos. En primer lugar, analizar la prevalencia de los delitos contra la seguridad vial cometidos por una muestra de conductores de la provincia de Alicante, así como describir las circunstancias concurrentes en cada uno de ellos, para poder determinar el perfil de los infractores. En segundo lugar, analizar el poder explicativo y predictivo de la delincuencia común y de la reincidencia en delitos de tráfico, en los diferentes delitos de tráfico registrados.

Metodología

Muestra

Para la consecución de los objetivos propuestos se ha llevado a cabo un análisis de las bases de datos del Cuerpo de Policía Local de Elche y del Cuerpo Nacional de Policía. Concretamente, se ha utilizado un conjunto de datos sobre 496 delitos de tráfico, cometidos en el término municipal de Elche y enviados por la Policía Local a la autoridad judicial entre el 1 de diciembre de 2007 y el 31 de agosto de 2008. Se ha escogido esta fecha de inicio porque fue la de entrada en vigor de una importante reforma penal de los delitos contra la seguridad vial (ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de Seguridad Vial).

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

Variables

Se evaluaron las siguientes variables generales:

- Tipo de delito contra la seguridad vial, edad, sexo, nacionalidad, datos temporales (fecha y hora), y número y tipo de antecedentes delictivos, divididos en los siguientes grupos: delitos contra la propiedad, delitos contra las personas, delitos contra la salud, delitos contra la autoridad y otros.

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

- En las conducciones influenciadas, tasa máxima medida (en el caso del alcohol), tipo de detección (relacionada con un accidente, detectada en un control, o simple, es decir, porque el conductor muestra indicios de no encontrarse en condiciones para conducir o por otros motivos distintos a los señalados anteriormente) y motivación aducida para el consumo: estar

«de copas», haber sido inducido a conducir en ese estado, por motivos de trabajo o negocios, al salir de la jornada laboral, por la existencia de problemas personales, por haber estado en una celebración festiva, por haberse producido la circunstancia de forma imprevisible, o por otras circunstancias. Además, se le preguntó al implicado si creía que estaba en condiciones para conducir, y si conocía que conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas es un delito tipificado en el Código Penal.

- En los delitos por conducción sin permiso, se distingue entre las conducciones sin permiso por vulneración de una decisión judicial de su retirada, por conducir después de haber perdido los puntos que le habilitan para poder hacerlo, o sin haberlo obtenido nunca. Además, se incluyen datos sobre los condicionantes que han provocado esa conducción sin permiso: porque le ha dejado alguien el vehículo, porque lo ha utilizado sin consentimiento del dueño, porque considera que debía utilizar un vehículo para trabajo u otras gestiones a pesar de no tener permiso, porque ha sustraído el vehículo, porque no ha podido obtener el permiso a pesar de haberlo intentado, o por otras razones distintas o no especificadas.
- Por último, se identificó también a los sujetos reincidentes como aquellos que habían cometido más de un delito de tráfico en un mismo momento o en momentos distintos a lo largo del periodo analizado.

Procedimiento

La información analizada en el presente estudio fue facilitada por el Cuerpo de la Policía Local de Elche y por el Cuerpo Nacional de la Policía, acerca de los delitos de tráfico cometidos en la provincia de Alicante y recogidos tanto a) en controles rutinarios, b) en intervenciones policiales en accidentes de tráfico con un resultado de daños, así como c) por detecciones fortuitas al observar conductas irregulares en la conducción, en un periodo de 9 meses, tras la entrada en vigor de la reforma penal de 2007 en materia de seguridad vial en España.

Las fases que se siguieron para llevar a cabo el estudio empírico y alcanzar los objetivos propuestos fueron las siguientes:

1. Construcción y depuración de una base de datos para el análisis cuantitativo de los mismos.

2. Análisis exploratorio de las variables a partir del que determinar la prevalencia de los diferentes tipo de delito de tráfico y de las circunstancias concurrentes.
3. Construcción de modelos de regresión logística binaria múltiple para el análisis multivariado de las variables y la determinación de la influencia de otros tipos de delincuencia en los diferentes delitos de tráfico detectados.

Instrumento

La plantilla que se utilizó para la recogida de los datos fue la que se muestra en la figura 1.

Figura 1. Plantilla utilizada por los agentes de policía para la recogida de los datos

Toma de Datos

Accidente: 722/2008 ¿Sabe que es delito? Sí

ALCOHOLEMIA / DROGAS

Droga:

Tasa Maxima: 0.53

Relacionado con accidente

Relacionado con control

Alcoholemia Simple

Cree estar en condiciones

MOTIVO ALEGADO / CIRCUNST.

Estar De Copas

Imprevisible

Inducido A Conducir

Negocio Profesion

Al Salir De Trabajar

Cel. Familiar Despedida

Otros:

OMISIÓN SOCORRO FUGA

Relacionada con accidente

De daños materiales

Con heridos: 0

Con muertos: 0

Relacionada con alcohol

CREACION OBSTACULOS

Poner obstáculos

No restablecer

Otros:

CONDUCIR SIN PERMISO

Tipo de Permiso:

CLASE DE DELITO

Retirada Decision Judicial

Pérdida de Puntos

Nunca Obtenido

MOTIVO CONDUCCIÓN

Se Lo Ha Dejado Alguien

Sin Consentimiento Del Dueño

Con Ocasión Trabajo Gestiones

Por Sustraccion De Vehiculo

No Pudo Obtener Carnet

Otros:

CONDUCCIÓN TEMERARIA

Exclusivamente Velocidad

Temeridad Manifiesta

Conduccion Suicida

Relacionado Con Accidente

Relacionado Con Alcoholemia

NEGATIVA/DESOBEDIENCIA

Con Accidente

Simple

Control

Juzgado: 1

Implicado: A

Estado Civil:

ATESTADO LESIONES

Conducción Imprudente (heridos): 0

Conducción Imprudente (Muertos): 0

DAÑOS MATERIALES

Materiales

Registro: 1 de 468

Resultados

Muestra general de delitos

Tras la depuración de la base de datos inicial, el número total de delitos de tráfico que se analizaron fue de 493, cometidos por una muestra de 407 infractores, con una edad comprendida entre los 14 y los 76 años ($M=32,9$, $Dt=11,1$), de los cuales, el 90,4% eran hombres y el 74,2% tenían nacionalidad española. El 17,9% cometieron más de un delito de tráfico dentro del periodo temporal analizado y el 30% presentaban antecedentes penales.

Como se aprecia en la tabla 1, la mayoría de delitos cometidos por la muestra durante el periodo temporal analizado, fueron los de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, imprudencia con resultado de lesiones y, por último, el de conducción sin permiso.

Tabla 1. Frecuencias de delitos de tráfico detectados

TIPO DE DELITO	FRECUENCIA (%)
Alcoholemia	232 (47,1%)
Drogas	2 (0,4%)
Omisión del deber de socorro	5 (1%)
Homicidio imprudente	2 (0,4%)
Lesiones por causa del tráfico	145 (29,4%)
Negativa al sometimiento de pruebas de alcoholemia	7 (1,4%)
Conducir sin permiso	93 (18,9%)
Conducción temeraria	6 (1,2%)
Daños materiales	1 (2%)
Total	493

Se analizó, también, la distribución de los delitos en función del día de la semana y mes en el que fueron detectados. La tabla 2 muestra que los delitos se concentran, en su mayoría, en los días correspondientes al fin de semana. La distribución de los mismos, sin embargo, es más homogénea a lo largo de todos los meses del año del periodo temporal analizado. Por lo que respecta al momento temporal en el que fueron detectados, el 30% de los delitos cometidos fueron registrados entre las 00.00 h y las 6:40 h y el 50% de ellos fueron cometidos antes de las 12.30 h.

En cuanto a la relación entre los delitos de tráfico, la reincidencia y la concurrencia de otras formas de delincuencia, los resultados de los análisis muestran que existe una relación significativa entre los tipos de delitos de tráfico detectados y los antecedentes penales por delincuencia común ($\chi^2=77,263$, $p<0,000$), así como entre los primeros y la reincidencia en delitos de tráfico ($\chi^2=45,818$, $p<0,000$).

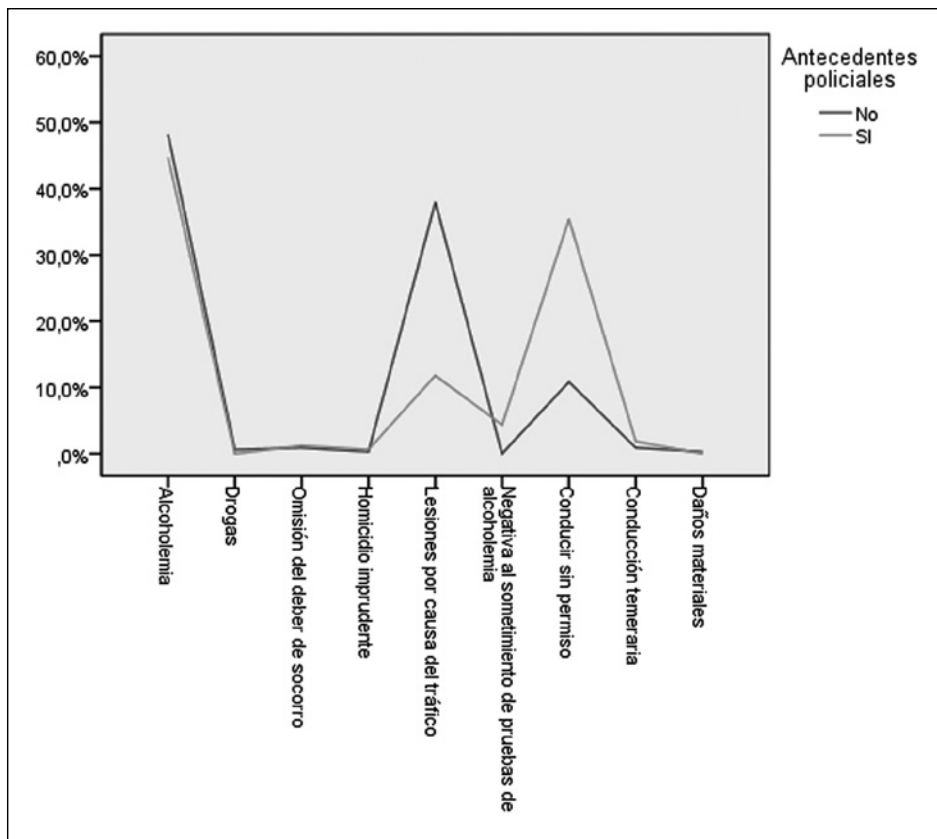
Tabla 2. Tabla de contingencia delitos de tráfico

Mes * Día de la semana

		DÍA SEMANA							TOTAL
		LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	
Mes	Diciembre	10	4	5	10	3	16	13	61 (12,4%)
	Enero	4	4	4	7	5	7	13	44 (8,9%)
	Febrero	4	4	5	2	13	16	13	57 (11,6%)
	Marzo	7	3	2	6	9	12	16	55 (11,2%)
	Abril	3	6	6	11	4	10	15	55 (11,2%)
	Mayo	5	7	9	8	8	17	9	63 (12,8%)
	Junio	5	4	12	2	6	6	14	49 (9,9%)
	Julio	3	6	4	7	8	7	14	49 (9,9%)
	Agosto	3	5	9	10	9	11	13	60 (12,2%)
Total		44 (8,9%)	43 (8,7%)	56 (11,4%)	63 (12,8%)	65 (13,2%)	102 (20,7%)	120 (24,3%)	493

El gráfico 1 muestra las tendencias en la distribución de los delitos detectados en función de la presencia o no de antecedentes policiales por delitos anteriores distintos a los de tráfico. Como se aprecia en el mismo, mientras que para el resto de delitos las tendencias son similares, el porcentaje de infractores que conduce sin el permiso reglamentario es significativamente mayor entre aquellos conductores con antecedentes por delitos previos. Esta tendencia se invierte, sin embargo, cuando se analizan los delitos por lesiones, que son más frecuentemente cometidos por sujetos sin antecedentes delictivos.

Gráfico 1. Distribución de los delitos en función de los antecedentes policiales

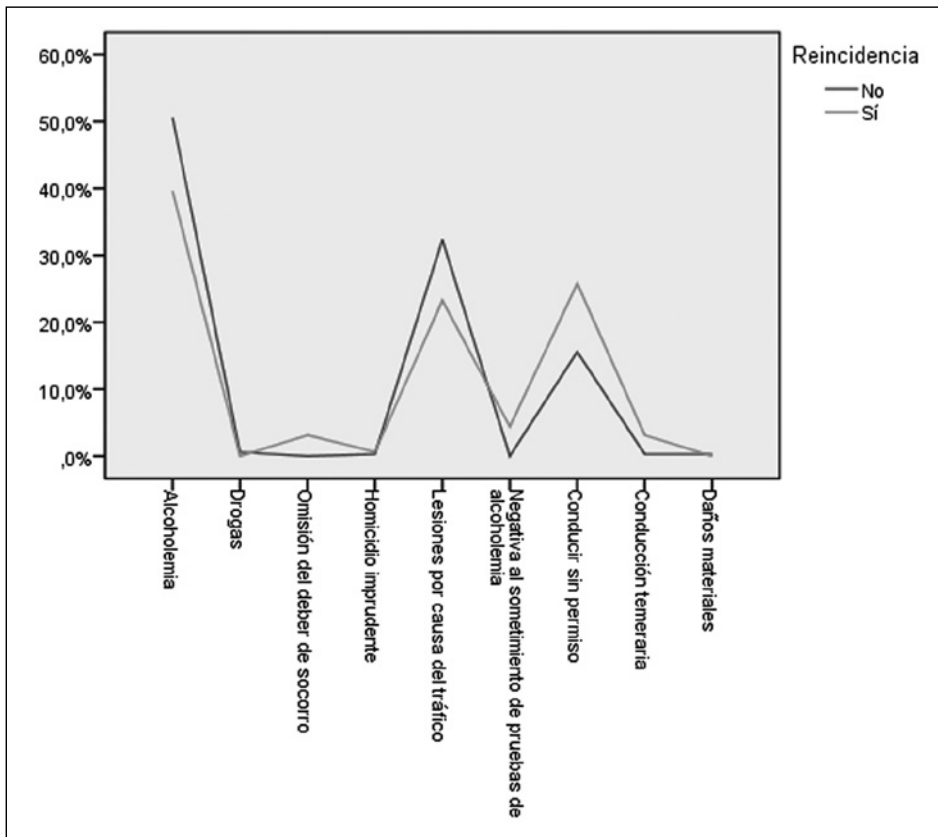


A la hora de interpretar el gráfico 1 es necesario tener en cuenta que, de entre el total de expedientes registrados por la policía como delitos de lesiones y son enviados a la autoridad judicial, un porcentaje de los mismos (imposible de estimar con los datos disponibles de los expedientes policiales), no son finalmente tratados como delito, por lo que se puede considerar que ese aumento que se observa en el gráfico no se corresponde exactamente con la realidad.

Por lo que respecta a la distribución de los tipos de delito en función de la reincidencia, el gráfico 2 muestra que el porcentaje de delitos por conducir sin el permiso reglamentario es mayor entre aquellos infractores reincidentes, por cometer varios delitos de tráfico, que entre aquellos que no lo son. Tal y como se

ha comentado anteriormente, aunque el porcentaje de delitos de lesiones es mayor entre aquellos que solamente han cometido un delito de tráfico, hay que tener en cuenta que esa frecuencia no tiene por qué corresponderse con el total real de este tipo de infracción penal.

Gráfico 2. Distribución de los delitos en función de la reincidencia



Tras analizar la concurrencia de los delitos de tráfico detectados con circunstancias concretas como la delincuencia común o la reincidencia, a continuación se muestran los análisis descriptivos y de regresión sobre los delitos de alcoholemia y conducción sin permiso por ser los más frecuentes y, por tanto, de interés para el estudio.

No se ha profundizado en los delitos de omisión del deber de socorro, las negativas a someterse a las pruebas de detección alcohólica o la creación de obstáculos en la vía pública, por los motivos expuestos de su baja incidencia, lo que no permite un análisis por menorizado. Tampoco se refiere a los delitos de imprudencia, por su difícil determinación inicial en el ámbito policial, siendo común que no se pueda comprobar, hasta después pasado un considerable lapso de tiempo y además en otro ámbito que no es el policial, si el tratamiento posterior es como delito o como un accidente de tráfico, limitándose muchas veces a una cuestión de responsabilidad civil.

Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas

De los 232 delitos de alcoholemia registrados, el 94% fueron cometidos por hombres, un 70,7% eran españoles y la media de edad fue de 34,3 años (Dt=10,5), siendo el límite inferior 17 años (un 1,3% de los delitos de alcoholemia fueron cometidos por menores) y el superior 69 años. El 72,8% de los sujetos que infringieron esta norma penal no cometieron otros delitos de tráfico a lo largo del periodo analizado (fueron considerados no reincidentes), y, además, el 69% de los mismos no tenían antecedentes penales por otros tipos de delitos diferentes a los de tráfico. El 31% restante habían cometido una media de 4 delitos (Dt=4,6) anteriormente, cuya tipología y frecuencias se pueden consultar en la Tabla 3. La tasa media de alcoholemia fue de 0,83 mg/L en aire espirado (Dt=0,32), cuyos valores oscilaron entre 0,31 mg/L y 2,14 mg/L.

Tabla 3. Frecuencia de delitos distintos a los de tráfico de la muestra de delitos de alcoholemia

DELITO	%*
Contra la propiedad	12,1%
Contra las personas	9,9%
Contra la salud	5,2%
Contra la autoridad	10,8%
Otros	20,7%

* Sobre el total de la muestra de delitos de alcoholemia registrados.

Tabla 4. Tabla de contingencia delitos de alcoholemia**Mes * Día de la semana**

		DÍA SEMANA							TOTAL
		LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	
Mes	Diciembre	2	2	1	5	1	9	7	27 (11,6%)
	Enero	2	1	2	3	2	4	7	21 (9,1%)
	Febrero	3	1	1	2	7	12	9	35 (15,1%)
	Marzo	4	2	0	2	6	8	8	30 (12,9%)
	Abril	0	4	4	3	2	6	6	25 (10,8%)
	Mayo	2	2	3	5	2	14	5	33 (14,2%)
	Junio	1	1	2	0	3	2	10	19 (8,2%)
	Julio	2	1	1	3	5	1	6	19 (8,2%)
	Agosto	0	1	3	3	5	4	7	23 (9,9%)
Total	16 (6,9%)	15 (6,5%)	17 (7,3%)	26 (11,2%)	33 (14,2%)	60 (25,9%)	65 (28%)	232	

La tabla 4 muestra la distribución de los delitos de alcoholemia cometidos en función del mes del año y día de la semana en el que fueron detectados. Como se observa, y según el periodo analizado, del total de delitos de alcoholemia detectados, el mayor porcentaje se concentra en los días correspondientes al fin de semana. No parece existir, sin embargo, una tendencia clara en cuanto a su distribución por meses, siendo febrero el que presenta una mayor frecuencia de registros. En cuanto a la hora del día, el 50% de las transgresiones se detectaron en un periodo comprendido entre las 00:00 h. y las 7:45 h de la mañana aproximadamente.

Por lo que respecta a las razones por las que fueron detectados los delitos de alcoholemia, el 48% fue debido a su concurrencia con

un accidente de tráfico, el 6,9% de los delitos se detectaron en un control preventivo y el 45,1% debido a que el conductor del vehículo presentaba un comportamiento anómalo al volante.

El 45,7% de los delitos de alcoholemia aparecen relacionados con «estar de copas», el 11,2% con «celebraciones» y el 4,3% con «negocios o motivos profesionales».

Por último, el 95,7% de los delitos de alcoholemia se produjeron aún a sabiendas de que no se estaba en condiciones para conducir, reconociéndose además, en el 90,1% de los casos que se sabía acerca de que la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas constituye un delito.

Con objeto de analizar la influencia de las variables relacionadas con la reincidencia y con el pasado delictivo y determinar su influencia en los delitos de alcoholemia, se construyó un modelo de regresión logística múltiple, cuyos resultados se presentan a continuación. Concretamente, las variables que se introdujeron como predictoras fueron reincidencia, antecedentes penales, número total de delitos cometidos distintos a los de tráfico y tipos de delitos (contra la propiedad, contra las personas, contra la salud y contra la autoridad).

Dado el carácter exploratorio de los objetivos de este trabajo, así como la falta de modelos robustos previos que analicen de forma conjunta las variables contempladas en esta investigación, que permitan, por lo tanto, priorizar la entrada de unas sobre otras en el modelo, el criterio que se eligió para su construcción fue el simultáneo.

Tras llevar a cabo las pruebas de bondad de ajuste, la ausencia de significación estadística de la prueba de Hosmer y Lemeshow ($\chi^2=2,708$, $gl=5$, $p=0,745$), indica que, globalmente, el modelo con las siete variables predictoras introducidas, ajusta bien los datos. Sin embargo, el tamaño del efecto obtenido fue ínfimo (R^2 de Nagelkerke=0,03) y, como se puede ver en la Tabla 5, ninguna de las variables predictoras presenta una influencia significativa en los delitos de alcoholemia.

Se puede afirmar, por tanto, que la evidencia empírica sugiere que este tipo de delito de tráfico no está relacionado ni con la delincuencia común ni con la reincidencia de otros delitos de tráfico.

Tabla 5. Modelo de regresión logística para la probabilidad de que ocurra un delito de alcoholemia

Modelo	B	E.T.	Wald	gl	Sig.	Exp(B)	I.C. 95% para EXP(B)	
							Inferior	Superior
Reincidencia	-0,406	0,203	4,008	1	0,045	0,666	0,448	0,992
Antecedentes penales	-0,041	0,246	0,028	1	0,866	0,959	0,593	1,553
Número de delitos cometidos	-0,002	0,080	0,001	1	0,975	0,998	0,853	1,166
Delitos contra la propiedad	-0,091	0,140	0,419	1	0,518	0,913	0,694	1,202
Delitos contra las personas	-0,210	0,164	1,625	1	0,202	0,811	0,587	1,119
Delitos contra la salud	0,580	0,363	2,553	1	0,110	1,786	0,877	3,639
Delitos contra la autoridad	0,310	0,248	1,565	1	0,211	1,363	0,839	2,214
Constante	0,035	0,122	0,082	1	0,775	1,036	0,448	0,992

Conducción sin permiso

De los 93 delitos por conducción sin permiso registrados, el 93,5% fueron cometidos por hombres, un 57% eran españoles y la edad media fue de 30,3 años (Dt=10,1), siendo el límite inferior 14 años (un 9,7% de los delitos de conducción sin permiso fueron cometidos por menores) y el superior 57 años. El 55,9% de los conductores que infringieron esta norma penal no habían cometido otros delitos de tráfico (fueron considerados no reincidentes), mientras que el 61,3% tenían antecedentes penales por otro tipo de delitos diferentes a los de tráfico. La media de delitos cometidos por estos últimos fue de 4,9 (Dt=6,8), cuya tipología y frecuencias se pueden consultar en la tabla 6.

Tabla 6. Frecuencia de delitos distintos a los de tráfico de la muestra de delitos por conducción sin permiso

DELITO	%*
Contra la propiedad	29%
Contra las personas	21,5%
Contra la salud	6,5%
Contra la autoridad	22,6%
Otros	47,3%

* Sobre el total de la muestra de delitos por conducción sin permiso registrados.

Tabla 7. Tabla de contingencia delitos por conducción sin permiso**Mes * Día de la semana**

		DÍA SEMANA						TOTAL	
		LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO		DOMINGO
Mes	Diciembre	2	1	0	0	0	1	1	5 (5,4%)
	Enero	1	2	0	1	0	0	2	6 (6,5%)
	Febrero	0	0	1	0	2	1	1	5 (5,4%)
	Marzo	0	0	0	0	0	1	3	4 (4,3%)
	Abril	0	0	1	0	1	2	1	5 (5,4%)
	Mayo	2	3	2	1	3	2	2	15 (16,1%)
	Junio	2	2	5	2	1	2	3	17 (18,3%)
	Julio	0	3	1	3	1	5	5	18 (19,4%)
	Agosto	1	3	3	1	2	5	3	18 (19,4%)
Total		8 (8,6%)	14 (15,1%)	13 (14%)	8 (8,6%)	10 (10,8%)	19 (20,4%)	21 (22,6%)	93

La tabla 7 muestra la distribución de los delitos por conducción sin permiso cometidos según el mes del año y día de la semana en el que fueron detectados. Como se observa, y según el periodo analizado, del total de delitos por conducción sin permiso detectados, el mayor porcentaje se concentra en los días correspondientes al fin de semana. Parece, además, que la tendencia en cuanto a su distribución por meses, es la de concentrarse en los de verano, siendo los meses de julio y agosto los que presentan una mayor frecuencia de registros. Mientras que el 35% de los delitos se detectaron entre las 00.00 h y las 12:00 h, la mayor parte de los mismos, el 65% restante, se concentran en las horas de tarde.

Tabla 8. Motivos para conducir sin el permiso reglamentario aludidas por los infractores

MOTIVOS	%*
Vehículo prestado	43 %
Vehículo tomado prestado sin permiso del dueño**	1,1 %
Por trabajo/gestiones	12,9 %
Vehículo robado**	2,2 %
Por no haber podido obtener el permiso	2,2 %
Otros motivos (permiso caducado, urgencia médica...)	28 %

* Sobre el total de la muestra de delitos por conducción sin permiso registrados

** En el 1,1% de los casos la policía descubre, tras realizar las comprobaciones pertinentes, que el vehículo ha sido tomado prestado sin conocimiento del dueño y en el 2,2% de los casos se comprueba que el vehículo es robado.

Por lo que respecta a los motivos por los que los infractores no poseían el permiso de conducción reglamentario, al 15,1% se les fue sustraído por decisión judicial y el 84,9% restante nunca lo habían obtenido. En la Tabla 8 se muestran las razones por las que los sujetos justificaron la conducta de conducir sin poseer el permiso para hacerlo.

De la misma forma en la que se ha procedido para los delitos de alcoholemia, y para dar respuesta a los objetivos de esta investigación, se procedió a realizar un análisis de regresión logística binaria múltiple para analizar las posibles relaciones existentes entre la prevalencia del delito por conducción sin permiso y otras circunstancias como la reincidencia en delitos de tráfico, los antecedentes penales por delincuencia común, el número de delitos cometidos y su tipo (contra la propiedad, contra las personas, contra la salud y contra la autoridad).

Las pruebas ómnibus sobre los coeficientes del modelo permiten rechazar la hipótesis nula de que los coeficientes de regresión de todos los términos incluidos en el modelo sean cero ($\chi^2=45,776$, $gl=7$, $p=0,000$). La ausencia de significación estadística de la prueba de Hosmer y Lemeshow ($\chi^2=12,284$, $gl=4$, $p=0,015$), indica que, globalmente, el modelo con las siete variables predictoras introducidas, ajusta bien los datos. Aunque se ha obtenido un tamaño del efecto pequeño (R^2 de Nagelkerke=0,14), debido a que, solamente una de

las variables predictoras se relaciona con este delito, el modelo obtenido permite una clasificación correcta del 81,1% de los casos.

Tabla 9. Modelo de regresión logística para la probabilidad de que ocurra un delito de conducción sin permiso

Modelo	B	E.T.	Wald	gl	Sig.	Exp(B)	I.C. 95% para EXP(B)	
							Inferior	Superior
Reincidencia	0,381	0,255	2,224	1	0,136	1,463	,887	2,413
Antecedentes penales	1,392	0,287	23,555	1	0,000	4,023	2,293	7,057
Número de delitos cometidos	0,046	0,079	0,342	1	0,559	1,047	0,897	1,222
Delitos contra la propiedad	0,009	0,140	0,004	1	0,947	1,009	0,767	1,328
Delitos contra las personas	-0,049	0,167	0,086	1	0,770	0,952	0,687	1,321
Delitos contra la salud	-0,606	0,410	2,181	1	0,140	0,545	0,244	1,219
Delitos contra la autoridad	-0,044	0,251	0,031	1	0,860	0,957	0,585	1,565
Constante	-2,219	0,195	129,100	1	0,000	0,109	0,887	2,413

En la tabla 9 se presenta el modelo de regresión construido. Los resultados obtenidos muestran que el delito de conducción sin permiso es cuatro veces más probable cuando se poseen antecedentes penales por delincuencia común. El resto de variables introducidas no se relacionan significativamente con este tipo de delito.

Discusión y conclusiones

Delitos de tráfico y perfil del delincuente

De entre todos los delitos de tráfico que se detectaron en el periodo analizado por este trabajo, el de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas constituye el más frecuente, seguido por los registrados como delitos de lesiones por causa del tráfico (aunque anteriormente ya se puntualizó que, como en el momento de su detección se desconoce si finalmente serán considerados delitos propiamente, no han formado parte de aquellos delitos frecuentes sobre los que se han llevado a cabo análisis más exhaustivos) y, por último, el delito de conducción sin permiso.

Congruentemente con algunas características que se extraen de la literatura científica previa, el perfil del delincuente de tráfico en la provincia de Alicante, se corresponde con ser hombre, de una edad algo superior a los 30 años y de nacionalidad española. Aunque menos del 20% fueron considerados reincidentes, hay que señalar que sólo se pudo evaluar esta variable a partir del número de delitos cometidos por cada sujeto a lo largo del periodo de tiempo analizado, por lo que no se puede concretar, con estos datos, si efectivamente la tasa de reincidencia real es superior. Además, un 30% de los delincuentes de tráfico de la muestra presentan antecedentes penales.

Por otra parte, aunque los delitos de tráfico se concentran en los días correspondientes al fin de semana, no se puede afirmar taxativamente que el día concreto pueda ser un factor de riesgo o que haya una correlación real tan elevada como a priori pueda parecer, entre el día de la semana y la delincuencia vial. Para determinar el peso real de esta variable habría que ponderar el total de detecciones en función del número de controles de policía realizados cada día, puesto que, la vigilancia policial se refuerza los fines de semana. Es obvio, no obstante, que el aumento del número de controles durante estos periodos responde al hecho de que es durante el tiempo de ocio cuando los individuos se involucran en actividades que, en combinación con la conducción, pueden derivar en delitos, como, por ejemplo, conducir tras haber ingerido bebidas alcohólicas, pero sigue siendo conveniente puntualizar que, a partir de estos datos no se deben extraer conclusiones definitivas al respecto.

Por último, las tendencias en la distribución de los diferentes tipos de delitos de tráfico registrados en función de los antecedentes penales indican una posible relación entre la delincuencia común y el delito por conducción sin permiso, diferencias que no se dan de manera tan acentuada cuando se observan las distribuciones del resto de infracciones penales de tráfico. Estas distribuciones, por el contrario son más parecidas cuando se analizan en función de la reincidencia, lo que hace sospechar que esta variable no tiene un peso predictivo importante, como se confirma para cada uno de los delitos de tráfico concretos analizados posteriormente.

Delitos de alcoholemia

El perfil del delincuente por infracciones penales relacionadas con el exceso de alcoholemia es bastante similar al del delincuente de tráfico obtenido anteriormente. Casi la totalidad de casos corresponden a hombres españoles, con una edad aproximada a

los 35 años y en su mayoría ni son reincidentes (con las limitaciones de la operativización que se llevó a cabo de esta variable, tal y como se ha señalado anteriormente) ni poseen antecedentes por delincuencia común.

La concentración de estos delitos a lo largo del fin de semana parece más real, teniendo en cuenta que el motivo principal por el que los infractores fueron detectados fue por «estar de copas» y, además, la tasa de delitos detectados en controles preventivos es muy pequeña.

Llama la atención que casi la totalidad de los infractores transgredieran la norma penal siendo conscientes de que su estado no era el apropiado para conducir y, por otra parte, de que, además supieran que esa transgresión que estaban cometiendo constituía un delito, sancionado, en consecuencia, de forma más severa que cualquier otra infracción administrativa. Estos resultados son coherentes con aquellos obtenidos en estudios anteriores (e.g. Bautista, 2012), a partir de los que se afirma que si la certeza percibida del castigo es baja, la severidad de las penas asociadas a la transgresión de normas no influye en la toma de decisiones a la hora de involucrarse en un acto delictivo, por lo que podemos sospechar que la probabilidad percibida de ser detectado debía ser baja entre los infractores de la muestra.

Finalmente, los resultados del análisis de regresión logística llevados a cabo para determinar la influencia de la reincidencia y de la delincuencia común en los delitos de alcoholemia muestran, como se sospechaba tras los resultados obtenidos en el análisis exploratorio previo, que ninguna de esas variables está relacionada con este delito de tráfico, por lo que parece que el perfil de estos infractores se corresponde en mayor medida con el de la población general, más que con el de un delincuente común.

Delitos por conducción sin permiso

Por su parte, el perfil del delincuente por conducción sin permiso es, como apunta la literatura, distinto al resto de delincuentes de tráfico. En su mayoría son hombres y de edades inferiores a las del resto de delitos, característica congruente con la circunstancia de que hay un porcentaje elevado de menores que transgreden esta norma penal directamente por no poseer el permiso reglamentario, solamente susceptible de ser obtenido a partir de la mayoría de edad. En este caso, el porcentaje de conductores extranjeros es mucho mayor, lo que vuelve a ser coherente con no poseer el permiso en nuestro país, incluso aunque en el suyo de origen sí lo tuvieran. De hecho, la

razón fundamental por la que este tipo de delincuentes conduce sin permiso es no haberlo obtenido nunca.

Otra de las diferencias respecto a los perfiles descritos anteriormente es que hay un porcentaje mayor de reincidentes y, además, que el 60% tienen antecedentes penales por delincuencia común, siendo los delitos contra la propiedad y contra la autoridad los más frecuentemente cometidos por esta muestra. No es de extrañar, por lo tanto, que, según se deriva de los resultados del análisis de regresión, el 14% de los delitos por conducción sin permiso se pueda atribuir al hecho de poseer antecedentes penales, siendo cuatro veces superior la probabilidad de infringir esta norma cuando el sujeto es un delincuente común.

El presente estudio ha supuesto una primera aproximación al análisis de la concurrencia de los delitos de tráfico con otro tipo de delincuencia en nuestro país, sin embargo, se hace necesario seguir avanzando en este sentido, puesto que el mismo parte de una serie de limitaciones que se deberían solventar de cara a futuros trabajos dentro de esta misma línea. En primer lugar, y con el fin de poder esbozar un perfil del delincuente de tráfico en España más exhaustivo sería interesante poder llevar a cabo una investigación empírica con una muestra representativa de delincuentes de tráfico de todo el ámbito nacional. De esa forma, los resultados a partir de los cuales poder describir tanto los perfiles del delincuente de tráfico, como las relaciones entre estos delitos y la delincuencia común, podrían ser extrapolados a la población.

En segundo lugar, y teniendo en cuenta la importancia del análisis de la reincidencia del delincuente vial para diseñar acciones efectivas con objeto de prevenir la misma, sería indispensable, diseñar un instrumento para la evaluación de las variables y la recogida de datos que permitiera obtener información, de la misma forma que se procede para averiguar los antecedentes penales de los conductores, acerca de los posibles delitos de tráfico que hubiera cometido en el pasado.

Otra de las limitaciones ha radicado en la imposibilidad de conocer a posteriori cuáles de los numerosos expedientes registrados como delitos de lesiones por causa del tráfico, finalmente han sido considerados como tales por la autoridad judicial, circunstancia que ha impedido que pudiéramos indagar más acerca del perfil de este tipo de delincuente.

En definitiva, esta primera aproximación al análisis descriptivo en nuestro país de la relación entre la reincidencia en delincuencia

vial y otros factores de delincuencia ha arrojado importantes resultados al identificar, entre otras cuestiones, las relaciones existentes entre determinados delitos de tráfico, como la conducción sin permiso y la delincuencia común, o la inexistencia de un perfil de delincente común cuando analizan otros delitos viales como conducir con una tasa excesiva de alcoholemia. Sin embargo, las posibilidades de análisis, el procedimiento y la propia metodología empleada han puesto de manifiesto la necesidad de seguir ampliando los objetivos y llevando a cabo estudios empíricos más ambiciosos dentro de esta línea para obtener información valiosa tanto para la prevención de los comportamientos peligrosos al volante y de sus consecuencias, así como para la promoción de conductas responsables al volante.

Referencias

- ANDENAES, J. (1974). *Punishment and deterrence*. Ann Arbor: The University of Michigan.
- BAUTISTA, R. (2012). *La obediencia a las normas de tráfico: predictores psicosociales del cumplimiento normativo tras la reforma del Código Penal de 2007 en materia de Seguridad Vial*. Tesis doctoral no publicada. 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 no publicada. Universidad Miguel Hernández de Elche.
- BROUGHTON, J. (2007). The correlation between motoring and other types of offence. *Accident: analysis and prevention*, 39(2), 274-83.
- CAVAIOLA, A. A., y WUTH, C. (2002). *Assessment and treatment of the DUI offender*. Nueva York: Haworth Press.
- CASTILLO-MANZANO, J. I. y CASTRO-NUÑO, M. (2012). Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis. *Transport Policy*, 21, 191-201.
- DAVEY, J. D. y FREEMAN, J. E. (2011). Improving road safety through deterrence-based initiatives. *Sultan Qaboos University Medical Journal*, 11 (1), 29-37.
- Dirección General de Tráfico (2014). El desafío de la reincidencia. *Tráfico y Seguridad Vial*. En <http://revista.dgt.es/es/reportajes/2014/0402reincidentes.shtml#>. U5jnCZuKDWN. Recuperado el viernes, 6 de junio de 2014.

- ELANDER, J., WEST, R., y FRENCH, D. (1993). Behavioural correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294.
- JUNGER, M., TERLOUW, G.-J., y VAN DE HEIJDEN, P. (1995). Igitur Archives. Crime and accident involvement in young road users. En G. B. Grayson (ed.), *Behaviourial Research in Road Safety V*. Crowthorne: Transportation and Road Research Laboratory.
- KAISER, G. (1979). *Delincuencia de tráfico y su prevención general - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XIX*. Madrid: Espasa Calpe, S.A.
- KAISER, G. (1983). *Criminología. Una introducción a sus fundamentos científicos*. Madrid: Espasa-Calpe S.A.
- MIDDENDORFF, W. (1981). *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico - Estudios de Psicología Criminal - Vol. XII*. Madrid: Espasa Calpe.
- MIRÓ, F. y BAUTISTA, R. (2013). ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial. *InDret. Revista para el Análisis del Derecho*, 4/2013, 1-53. Disponible en: <http://www.indret.com/pdf/1001.pdf>.
- PALK, G. R., DAVEY, J. D., y FREEMAN, J. E. (2007) The relationship between traffic offending and other general criminal activity: The role of alcohol, time and place. In *International Conference on Alcohol Drugs and Traffic Safety (2007)*, 26-30 August 2007, Seattle.
- PIQUERO, A. R., y POGARSKY, G. (2002). Beyond Stafford and Warr's reconceptualization of deterrence: personal and vicarious experiences, impulsivity, and offending behavior. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 39(2), 153-186.
- REALPE, M. S. y SERRANO-MAÍLLO, A. (2014). Infractores españoles en la conducción de vehículos a motor: ¿generalistas o especialistas?. En F. Miró, L. Summers, J. R. Agustina y J. E. Medina (eds.), *Crimen, oportunidad y vida diaria*. Madrid: Dykinson (en prensa).
- ROSS, H. L. (1992). *Confronting Drunk Driving: Social Policy for Saving Lives*. New York, NY: Yale University Press.
- SILVA, V. (1974). *La infracción de tráfico en la Criminología contemporánea - Discurso en la Academia Gallega de Jurisprudencia y Legislación*. La Coruña: Imprenta Moret.