

CRIMINOLOGÍA VIAL. UN NUEVO ENFOQUE MULTIDISCIPLINAR DE LA SEGURIDAD VIAL

JOSÉ MARÍA GONZÁLEZ GONZÁLEZ¹, JUAN ANTONIO CARRERAS ESPALLARDO²

I. INTRODUCCIÓN A LA CRIMINOLOGÍA VIAL — II. CONCEPTO DE CRIMINOLOGÍA VIAL— III. INTERVENCIÓN CON EL CONDUCTOR — IV. PERFIL CRIMINAL DEL DELINCUENTE VIAL — V. VICTIMOLOGÍA VIAL — I. INTRODUCCIÓN A LA CRIMINOLOGÍA VIAL — II. CONCEPTO DE CRIMINOLOGÍA VIAL— III. INTERVENCIÓN CON EL CONDUCTOR — IV. PERFIL CRIMINAL DEL DELINCUENTE VIAL — V. VICTIMOLOGÍA VIAL — VI. INTERVENCIÓN CON LAS VÍCTIMAS — VII. CLASIFICACIÓN DE LAS VÍCTIMAS — a. Tipologías para víctimas de siniestros viales — b. Víctima falsa — c. Víctima real — VIII. MEDIDAS DE PREVENCIÓN VICTIMAL — a. Mecánicas — b. Legislativas - c. Informativas y de infraestructura viaria IX. UNA NUEVA NOMENCLATURA: DEL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN AL SINIESTRO VIAL - X.DISUASIÓN GENERAL Y ESPECÍFICA - XI. PREVENCIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL - a.Prevencción primaria - b. Prevencción secundaria - c. Prevencción terciaria - XII.LA PREVENCIÓN DESDE EL FACTOR HUMANO - XIII. CONTROL SOCIAL: DESDE LA PERSPECTIVA DE LA EDUCACIÓN (VIAL) - XIV.BIBLIOGRAFÍA

I. INTRODUCCIÓN A LA CRIMINOLOGÍA VIAL

Antes de profundizar en qué es la criminología vial hay que decir que estamos hablando de una disciplina dentro de la criminología, que está empezando a tener su auge y se le está empezando a valorar por parte de algunas personas que creen que es necesaria su intervención en todo lo relacionado con los siniestros viales. Al ser novedoso nos vemos en que no hay nada escrito sobre ella, no sólo en nuestro país, sino en ningún otro; aunque existen algunos trabajos o estudios científicos que versan sobre la agresividad en la conducción, o algunos sobre los perfiles de delincuentes viales, pero sólo tratando algunos aspectos específicos en el tema que nos ocupa, y no existiendo un tratado o manual que describa los aspectos criminológicos generales en seguridad vial.

La Criminología Vial es la ciencia que estudia los delitos contra la seguridad vial como fenómeno social e individual, e incluye básicamente el estudio de sus causas y la medición de su extensión. Pero no solo se centra en la delincuencia vial en sentido estricto sino que

¹ Policía local de Coria (Cáceres)

² Criminólogo, periodista y policía local

también actúa sobre las conductas antisociales y la reacción que provocan en las vías, lo que se conoce con el nombre de "comportamiento desviado".

Entonces, la criminología vial se ocupa del estudio y la prevención de los comportamientos delictivos y desviados dentro de las vías, de las formas de control social (formal e informal) y de la reacción social frente a estos comportamientos. Sin olvidar, por supuesto, a las víctimas, que son las grandes perjudicadas de todo el entramado vial, ellas por el contrario del delincuente o causante, no han buscado la situación final.

Como vemos esta disciplina va encaminada al estudio y tratamiento del delincuente vial o conductor antisocial y a intentar restituir la víctima a su estado original antes del siniestro, tarea que es sumamente difícil.

Y gracias a que la criminología es una ciencia empírica e interdisciplinar, la criminología vial se nutre de multitud de ciencias y disciplinas, (una gran ventaja que tenemos los criminólogos), que podemos aplicar y estudiar métodos diversos para su estudio. Así, por ejemplo, interviene la sociología, la política criminal en seguridad vial, victimología vial, criminología ambiental, derecho penal y procesal, etc.

En 1970 el Dr. Willian Haddon, epidemiólogo estadounidense, propuso una Matriz (Figura 1) formada por dos dimensiones, la primera compuesta por las fases del siniestro vial: antes, durante y después y los factores intervinientes en el siniestro: humano, vehículo y vía.

La matriz permite interconectar ciencias diferentes y disciplinas diversas, pero que están vinculadas por tener en su campo de estudio aspectos de la siniestralidad vial.

Lo que nos establece un campo enorme para empezar a estudiar. Esta matriz, aunque sea ya clásica (pero en la actualidad constituye la clasificación más extendida y utilizada en la materia), sigue poniendo en valor los aspectos más relevantes de las fases de un siniestro vial; y al igual que otras materias que estudian la seguridad vial, la criminología vial debe regirse por lo establecido en ella, ya que nos hace de guía y nos establece el camino a estudiar.

MATRIZ DE HADDON: FACTORES DE RIESGO				
¿DÓNDE INTERVENIR?				
¿CUÁNDO INTERVENIR?	PERSONA (huésped)	VEHÍCULO (vector)	MEDIO AMBIENTE FÍSICO (vía) SOCIOECONÓMICO	
PRE-EVENTO	Alcohol y/o drogas, experiencia al volante, fatiga, etc.	Velocidad, inestabilidad, sistemas de frenos, ruedas, etc.	Diseño vía, estado superficial, condiciones climáticas	Legislación, exceso de velocidad, uso de cinturón de seguridad, permiso de conducción, etc.
EVENTO	Uso cinturón, casco, enfermedades previas.	Velocidad, masa y geometría del vehículo, rigidez, airbag.	Objetos en la vía, mediana, postes.	Legislación y situación del mercado de vehículos, observancia límites de velocidad.
POST-EVENTO	Otras enfermedades previas, edad, etc.	Peligro incendio o explosión, capacidad extracción, etc.	Proximidad a la asistencia sanitaria.	Disponibilidad y rapidez de asistencia sanitaria y rehabilitación, sistema de seguro médico, calidad asistencial.

Figura 1: Adaptado de Mackenzie y Fowler, 2000.

II. CONCEPTO DE CRIMINOLOGÍA VIAL

Antes de profundizar en la definición de criminología vial, vamos a definir los dos conceptos (criminología y seguridad vial) por separado para poder comprender mejor a posteriori cuál es su significado en común y su campo de actuación.

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 Maillo, 2009). Pero la criminología no solo se centra

en la delincuencia en 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". Entonces, la criminología se ocupa del estudio y la prevención de los comportamientos delictivos y desviados, de las formas de control social (formal e informal) y de la reacción social frente a estos comportamientos. El concepto más extendido y estudiado es el de "ciencia empírica (de la práctica) 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. Aporta conocimientos, si son verificados, sistemáticos y ciertos, porque en el método de estudio predomina más lo práctico que lo normativo. En el estudio de la siniestralidad vial, la criminología, basada en una nueva disciplina de criminología vial, trata de ofrecer soluciones prácticas, en base a experimentos reales y a la observación, desarrolladas en la carretera, tanto urbana como interurbana, para tratar de reducir el número de siniestros viales y por ende, de víctimas.

Y 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 accidente y, en caso de que éste se produzca, con las menores consecuencias posibles"

Y la podemos desglosar en sus cuatro tipos:

1. **La Seguridad Vial Primaria:** pretende evitar que se produzca el siniestro vial, e implica, estrategias, intervenciones y medidas dirigidas hacia la prevención; socializando al conductor y demás usuarios de las vías.
2. **La Seguridad Vial secundaria:** tiene como objetivo minimizar consecuencias en caso de que se produzca el siniestro, interviniendo en la estructura de la red viaria y en las medidas de seguridad de los vehículos.
3. **La Seguridad Vial Terciaria:** está constituida por aquellas estrategias y/o intervenciones que se ponen en práctica una vez ocurrido el siniestro vial.
4. **La Seguridad Vial Cuaternaria:** encaminada a la atención de las víctimas (ya sean primarias o secundarias) y a la reinserción de las mismas en la sociedad.

La clasificación expresada anteriormente, está actualmente consolidada y es usada cotidianamente en el campo de la educación y seguridad vial, pero no contiene nada en lo

relativo a la reeducación y reinserción del conductor, y no se le puede englobar en ninguno de los cuatro puntos expuestos en la definición.

Podríamos incluirle en la seguridad vial primaria, pero no sería del todo correcto, ya que el conductor está socializado vialmente, pero esa socialización es errónea o incorrecta, y necesita otro tipo de intervención con él, para que pueda integrarse de nuevo en la sociedad vial y convivir en ella de forma responsable.

Por eso proponemos un quinto punto a la clasificación mencionada:

5. La Seguridad Vial Quinaria: encaminada a la reinserción y reeducación del conductor antisocial y desviado.

Según la clasificación dada (incluidos los cinco puntos), observamos -exceptuando el punto número dos- como el factor humano es el predominante y causante de todos ellos (Figura 2), por tanto la criminología juega un papel fundamental y puede intervenir en los puntos antes referenciados y así como ciencia multidisciplinar intentar, en primer caso, prevenir, continuando después por minimizar las consecuencias y ayudar tanto a la víctima como al victimario.



Figura 2: factores que causan los siniestros viales.(Juan Vecino Manibardo, 2012).

Por todo lo anterior podemos definir la **CRIMINOLOGÍA VIAL** como:

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 COMO INFORMAL Y A LA REACCIÓN SOCIAL QUE CAUSAN LOS SINIESTROS VIALES.

III. INTERVENCIÓN CON EL CONDUCTOR

Con el conductor se puede intervenir de dos formas, antes de cometer el delito y después. La información y concienciación es fundamental en ambas fases, dirigida a todos los sectores sociales. La criminología vial estudia todos los factores que tengan alguna relación con el siniestro vial y trata de dar una respuesta criminológica, fundada, equitativa y que por un lado sirva de componente retributivo y por otro resocializador o de reinserción. Aquí, el criminólogo estudia el caso y propone la pena más adecuada para el delincuente, con la finalidad de que no vuelva a reincidir; siguiendo el ejemplo de países como Francia e Inglaterra, donde se solicitan con asiduidad los dictámenes periciales criminológicos en los procesos de delincuencia vial. Gracias a la modificación que produjo la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, en el Código Penal, los dictámenes periciales criminológicos cogen aún más fuerza por ampliar la alternatividad penológica que permite elegir entre las penas de prisión, multa y trabajos en beneficio de la comunidad, adaptándolas como mejor proceda al infractor vial.

Y dentro de estas penas que se le pueden imponer al infractor nos encontramos con los trabajos en beneficio de la comunidad, denominados TASEVAL (talleres de actividades de

seguridad vial), que se presentan como un conjunto de actividades de sensibilización y reeducación, directamente relacionado con el delito cometido por el infractor, personalizándolo y así conseguir el efecto deseado, que no es otro que conseguir que no reincidan en este tipo de delitos y que consigan resolver de una forma exitosa las situaciones que plantea el tráfico rodado sin repercutir negativamente en su conducta al volante.

IV. PERFIL CRIMINAL DEL DELINCUENTE VIAL

Uno de los objetivos de la criminología vial, es la prevención, y para ello debemos saber en qué “grupo de riesgo” nos debemos centrar, por eso hay que dibujar un perfil del delincuente vial, pero antes de comenzar a dibujar ese perfil queremos quedar claro que en el tráfico viario todo conductor está próximo a la situación delictiva, cualquiera es un delincuente potencial; la línea entre delito o no, es muy próxima, la cual se puede cruzar en cualquier instante.

Dicho esto, lo bueno que tenemos para dibujar un patrón delictivo es que contamos con infinidad de datos estadísticos para ello.

Podríamos afirmar que el perfil del infractor penal en materia de seguridad vial corresponde a los siguientes datos sociodemográficos:

- Son mayoritariamente HOMBRES.
- Solteros.
- De 22 a 35 años. (Aunque algunos estudios recientes dan otro intervalo de edad, de 35 a 45 años).
- Con una antigüedad del permiso de conducción de más de 5 años.
- Estudios inferiores a los universitarios.
- Siendo las infracciones que más cometen:
 - la de circular sin permiso de conducción.
 - y, conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida.

Y basándonos en la literatura científica y en la experiencia piloto realizada en Elche (Alicante), con la colaboración del Ministerio Fiscal, el Centro de investigación CRIMINA y la Policía Local de Elche, sobre “dictámenes periciales”³ en materia de seguridad vial, en

³ Vid. Modelo de Dictamen Pericial elaborado por Juan Antonio Carreras Espallardo (2013) al final.

la que participa Juan Antonio Carreras Espallardo, coautor del presente capítulo⁴, podríamos decir que hay tres patrones o perfiles bien diferenciados, que son los siguientes:

- **PRIMER PERFIL:** está el que tiene problemas con el alcohol o las drogas, que es delincuente ocasional, y no existe correlación entre el delito cometido y su gravedad.
- **SEGUNDO PERFIL:** el antisocial, al que le influyen factores ambientales. El entorno es determinante para ese delincuente vial.
- **TERCER PERFIL:** el dependiente de un factor situacional, basado en los motivos que le llevan a uno a coger el vehículo, ya sea todos los días por trabajo o dos veces para ir a zonas de ocio. Se basa más en la probabilidad.

Entre los principales factores de riesgo asociados a los delitos contra la seguridad vial, cabe destacar el consumo de alcohol y el hecho de no estar en posesión del permiso de conducción, y algunas variables sociodemográficas, como la edad, el estado civil o el hecho de tener antecedentes penales.

Respecto al alcohol, diversos estudios han constatado que el consumo (y el abuso) de alcohol se hallan estrechamente relacionados con la conducta infractora al volante (Dobson, Brown, Ball, Powers y McFadden, 1999; Donovan, Marlatt y Salzberg, 1983; Wilson y Jonah, 1985). Y en otra investigación nos establecen que las personas solteras, divorciados o viudos tienen una probabilidad más alta de reincidir en la conducción bajo la influencia del alcohol que las personas que están casadas o viven en pareja (C, de Baca et al.;2001; Nochajski y Wiczorek, 2000).

Sabemos que uno de los factores más sólidos en la comisión de hechos delictivos es la edad. Generalmente, se asume que la criminalidad surge en la adolescencia, y que el delito alcanza en la edad joven-adulto su punto álgido. Quetelet en el año 1833 dibujó la “curva de la edad”, en la que establecía que la comisión de los delitos comenzaba a una edad temprana e iban disminuyendo con el tiempo. Pero excepcionalmente, en los delitos contra la seguridad vial no cumple este parámetro, ya que se pueden cometer dependiendo del permiso o licencia que se obtenga, en algunas conductas aunque hay otras que se cometen a cualquier edad (infringiendo doblemente la legislación al cometer el delito específico y el de carencia de permiso o licencia de conducción) y se mantienen durante un periodo de

⁴ Comisionado por el Fiscal de Sala del Estado de Seguridad Vial Bartolomé Vargas Cabrera (2013).

tiempo constante. Cabe destacar que para los delitos relacionados con la conducción careciendo de permiso/ licencia (art. 384 CP en España), será condenado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción. La edad mínima requerida para la obtención del permiso de conducción será la siguiente: 15 años cumplidos para el permiso de la clase AM; No obstante, hasta los 18 años cumplidos no autoriza a transportar pasajeros; 16 años cumplidos para el permiso de la clase A1; 18 años cumplidos para el permiso de la clase A2, B, B+E, BTP, C1, C1+E; 20 años cumplidos para el permiso de la clase A; 21 años cumplidos para el permiso de la clase C, C+E, D1, D1+E y 24 años cumplidos para el permiso de la clase D, D+E.

La clasificación tipológica de SEELIG habla de infractores de las normas de circulación, dentro de los denominados “delincuentes por falta de disciplina social”. A ellos se refiere cuando dice “que son individuos que no presentan ninguna tendencia criminal, pero que sin embargo no son capaces de mantenerse dentro de los límites establecidos por las leyes. No presentan ninguna característica física, psicológica o de carácter típica que los diferencie del resto de las personas normales”. No obstante esta clasificación hoy en día tiene demasiados detractores, para seguir vigente.

V. VICTIMOLOGÍA VIAL

La Victimología vial es una disciplina que estudia, dentro de la criminología vial, los factores que rodean los siniestros viales. La clasificación tipológica de las víctimas, el estudio del delincuente del tráfico y de los factores que inciden en las medidas de acción preventiva de tipo mecánico, legislativo, de infraestructuras e informativo, podrán repercutir en la reducción de los siniestros viales.

Uno de los objetos de estudio de la criminología es la víctima, la gran olvidada históricamente, y a la que no se le ha prestado atención hasta el año 1973, en el Simposium de Jerusalén, donde Benjamín Mendelsohn estableció sus postulados. No olvidemos el papel del criminólogo alemán Hans Von Hentig en la defensa de las víctimas. Estos dos autores son considerados los padres del estudio de la victimología.

El estudio de las víctimas se realiza desde una perspectiva multidisciplinar, desde diversos campos de estudio. Así, no solamente se estudian los siniestros viales en los que

interviene un victimario por delito, sino también aquellos que dejan víctimas sin mediar delito penal. Hay un interés concreto en el papel que desarrolla la víctima en el *iter criminis* ya que su intervención puede modificar el comportamiento del victimario o simplemente del suceso criminal.

En España se sigue desde hace algunos años una política criminal –referida a la seguridad vial- de endurecimiento de penas y represión del comportamiento de los conductores infractores. Sin embargo baja el número de siniestros de tráfico, con su consiguiente reducción de víctimas mortales, pero los juicios por delitos contra la seguridad vial abarcan la mitad de las causas judiciales. Las frecuentes campañas de diversos entes y la modificación de las leyes viales tienen sus efectos positivos en la reducción de los siniestros viales. Las asociaciones Stop Accidentes, Vida en la carretera, DIA, PAT-APAT y AESLEME son ejemplos de ello. También las diversas campañas de la Plataforma Ponle Freno, de la DGT y del representante en España de la Carta Europea de Seguridad Vial, Raimundo García Cuesta, entre otros. Las estadísticas están ahí, cada año se reducen los fallecidos en nuestro país.

La victimología vial actual se acerca a la esfera de la persona no culpable en el desenlace traumático que deja un siniestro vial. En los últimos años la estrategia en materia de normativa viaria ha ido criminalizando las conductas de los conductores, como peligro potencial de la circulación. Desde los colectivos victimales se defiende que debemos basarnos en un concepto real denominado ‘siniestros’, dejando el concepto de accidente obsoleto, por no ser exacto, ya que si realmente fuese un accidente no habría culpa de las partes, que sí existe en los siniestros, generalmente por fallo en el factor humano.

Es en la nueva violencia vial, donde hay personas que provocan el siniestro del tráfico y otras (las víctimas) que se ven envueltas en él sin buscarlo, por el simple hecho de circular libremente. El infractor se convierte así en un enemigo para la sociedad, en un violento, casi definido como “terrorista viario”.

Los delincuentes viales se convierten en centro de atención del Derecho penal del enemigo, expresión acuñada por Günther Jakobs en 1985 en referencia a las normas que en el Código Penal alemán (Strafgesetzbuch o StGB) sancionaban penalmente conductas, sin que se hubiere afectado el bien jurídico, pues ni siquiera se trataba del inicio de la ejecución. Estas normas no castigan al autor por el hecho delictivo cometido, castigan al

autor por el hecho de considerarlo peligroso, que es lo que ocurre en nuestra legislación con los delitos de peligro abstracto, como lo son la mayoría contra la seguridad vial, ergo alcoholemias.

El conductor es percibido como una “fuente de peligro” y la conducción como una conducta peligrosa y arriesgada. Así, lo que históricamente se ha considerado como una utilidad - hablamos de la conducción - hoy pasa a ser una conducta delictiva si no se ponen los medios necesarios, y el vehículo como el arma del delito, una herramienta de hierro, poderosa y capaz de producir daños irreversibles. Y recordando su comiso en los delitos contra la seguridad vial, como ocurre con otras armas (cuchillos, pistolas, etc.) en el resto de delitos del Código Penal.

Los riesgos del tráfico rodado no son nuevos, siempre han estado ahí, pero asistimos actualmente a una nueva atención a las víctimas de los siniestros viarios. El foco se sitúa en el conductor como un peligro y en la víctima como la protagonista inocente. Pero no olvidemos que ambos roles están presentes en la misma persona. Solo una acción desafortunada puede convertir a esa persona en victimario o víctima.

Los medios de comunicación contribuyen a ofrecer la realidad, sobre el número de siniestros viales, de heridos y de fallecidos. La colaboración ciudadana hace posible conocer el mal estado de las infraestructuras viarias, la defectuosa señalización, la persistencia de “puntos negros”, etc. Pero recordemos que el más importante, y sobre en el que más debemos incidir es en el “factor humano”, el verdadero causante de todos los sucesos viales.

VI. INTERVENCIÓN CON LAS VÍCTIMAS

Siempre que hablamos de víctimas de siniestros viales pensamos solo en aquellos que han tenido el accidente en sí y nos olvidamos de esos familiares y amigos que han perdido a un ser querido o ese accidentado que ya no va a poder valerse por sí mismo y tendrá que contar para todo de las personas que le rodean. Las víctimas sufren carencias, no saben dónde acudir y en ocasiones reciben informaciones contradictorias, y como tónica general no saben qué hacer después del siniestro. Siendo las víctimas de los siniestros viales las grandes olvidadas de todo el entramado vial.

Estas víctimas sufren un proceso doloroso en cuanto a las secuelas físicas, mentales y emocionales relacionadas con el siniestro, que les hacen cambiar su estilo de vida. Estos desordenes postraumáticos condicionan en cierto modo la libertad y los procesos de socialización de estas personas, que ven como tras el lance fatal del siniestro, necesitan de mecanismos que accionen tanto ayudas como políticas necesarias para mitigar o reducir el daño a todos sus niveles de su existencia.

Hay varios tipos de víctimas en un siniestro vial, la primaria que sufre el siniestro de forma directa, y las secundarias que son esas personas que están alrededor de la víctima primaria, como marido, esposa, hijos, que también sufren y se ven con un cambio en sus vidas por el sufrimiento de su ser querido.

Pero también la victimización que sufren en un segundo estadio, cuando tienen que recordar el suceso, cuando tienen que declarar de nuevo, acudir al Juzgado, revivir en definitiva los hechos traumáticos a los que fueron sometidas por el victimario. Y por último los medios de comunicación, ya que según traten la noticia, va a tener una influencia diferente en todos los elementos que componen la génesis del delito vial.

VII. CLASIFICACIÓN DE LAS VÍCTIMAS

Son diversas las clasificaciones o tipologías formuladas acerca de las víctimas. Así, son muchos los autores que han formulado sus planteamientos, algunos de ellos que están relacionados en cuanto a definiciones. Mendelsohn se basa en el grado de culpabilidad que tiene la víctima en relación con el infractor. Así a mayor culpabilidad de la víctima menor culpabilidad del victimario y a la inversa. En victimología vial interesa conocer la víctima completamente inocente o “ideal”, por ejemplo los niños que viajan en el vehículo y que no participan de forma activa. También la víctima tan culpable como el infractor o víctima voluntaria, en aquellos casos relacionados con las carreras ilegales o el desafío tipo duelo donde dos vehículos circulan en sentido contrario hasta que uno de ellos se aparte. También tenemos la víctima más culpable que el infractor, que es aquella víctima provocadora (con su conducta incita a cometer la infracción mediante insultos, por ejemplo una discusión entre dos conductores o una mala maniobra de uno tomada a mal por el otro, que desemboca en una disputa arriesgada en la carretera) y la víctima por imprudencia (aquella

que provoca un siniestro vial por su falta de control, de diligencia). Y por último, la víctima simuladora (como la que acusa falsamente a otro de haberle provocado un siniestro), y la víctima imaginaria, con problemas mentales (delirios de persecución, paranoias,...) que cree haber sufrido un siniestro o haberlo sufrido a consecuencia de una imaginada persecución.

Von Hentig establece cinco categorías de clases generales y luego seis tipos psicológicos, pero destacamos aquellas relacionadas con los impulsos y la eliminación de inhibiciones de la víctima (víctima con ánimo de lucro que por codicia es fácilmente victimizable, por estafadores por ejemplo). Nos referimos a aquellas que con ánimo de lucro aceptan participar en un siniestro vial con la promesa de recibir una indemnización. En cuanto a la propensión a ser víctima o víctima propensa, nos interesa la víctima falsa, que se autovictimiza para obtener un beneficio, por ejemplo busca un siniestro vial para cobrar un seguro.

Son muchos los autores, como Jiménez de Asúa, Seelig, Fattah, Wolfgang, Aniyar, Neuman, Gerardo Landrove Díaz, etc., éste último que clasifica las víctimas recopilando los postulados de estos autores y con muy buena aceptación.

Pero en victimología vial nos interesan las tipologías victimales que estén relacionadas con los siniestros de tráfico. Generalmente van a ser víctimas fungibles, pero cuando sean infungibles (insustituibles) tendremos grandes posibilidades de prevenir el delito. Por lo tanto tenemos que incidir de forma genérica con medidas de prevención dirigidas a toda la sociedad. Si cabe, hay determinadas víctimas, por ejemplo las personas mayores y los niños, que son propensas a convertirse en víctimas de atropellos, por ello debemos incidir también en educación vial destinada a esos colectivos.

Según la naturaleza de la infracción podemos hablar de victimización antisocial, no constitutiva de delito, y victimización criminal, constitutiva de delito. Según las personas, tenemos la primaria, secundaria y terciaria. Según la extensión del hecho hablamos de directa -proyectada sobre la víctima en sí (atropello)- e indirecta, que es consecuencia de la directa y recae sobre personas que tienen una relación estrecha con el agredido (las consecuencias que tiene para la familia ese atropello). Tengamos en cuenta los factores victimógenos, que predisponen a una persona o grupo a ser víctimas y su importancia para

determinar lo que llamamos “víctimas vulnerables”. Estos factores son endógenos o exógenos (edad, sexo, domicilio, etc.).

a. TIPOLOGÍAS PARA VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

1. VÍCTIMA FALSA:

- Imaginaria
- Simulada.

2. VÍCTIMA REAL:

- Inocente (directa o indirecta).
- Por imprudencia.
- Voluntaria.
- Provocadora.
- Culpable.

La diferencia entre víctima falsa o real viene puesta de manifiesto por la propia consideración de víctima, es decir, la víctima real es un sujeto que ha sido victimizado, mientras que la víctima falsa es la que creemos en principio que ha sido victimizada, pero que a posteriori se demuestra su falsa victimización.

b. VÍCTIMA FALSA

Hay autores que niegan su consideración por cuanto no se trata de víctima en sentido estricto, sin embargo, a efectos operativos nos interesan porque también su falsa consideración de víctima puede llevar consigo alguna responsabilidad a posteriori.

VÍCTIMA IMAGINARIA. Comprendería aquella persona que debido a determinados factores bio-psicosociales va a creerse víctima de un delito. Suelen ser personas que sufren enfermedades, paranoicos, individuos con personalidad histriónica, aquellos que mienten hasta creerse sus propias ideas, algunas psicosis, delirium, esquizofrenia, etc. También son habituales los menores de edad y los ancianos.

VÍCTIMA SIMULADA. Aquellos individuos que mediando algún tipo de interés propio o ajeno, actúan como si verdaderamente fueran víctimas, sabiendo interiormente que no lo son. Por ejemplo, una simulación de siniestro vial para cobrar el seguro. Puede tener

responsabilidad penal. La víctima imaginaria cree realmente que es víctima, y la simulada sabe que no lo es, pero actúa como si lo fuera.

c. VÍCTIMA REAL

Comprende el caso más habitual de víctima, incluye aquellas hipótesis en las que hay una víctima real, que ha sufrido las consecuencias lesivas por parte del victimario.

VÍCTIMA INOCENTE. Es la víctima inocente accidental, el caso más común en los siniestros del tráfico, aquella cuya victimización se produce por causa ajena a la persona, el caso fortuito producido por otra persona, en siniestro de tráfico en el que el conductor ha llevado todas las precauciones necesarias y sin embargo se convierte en víctima. Puede ser directa (cuando de algún modo ha podido evitar el accidente, aunque no se le reprocha que no lo haya logrado) o indirecta (cuando no tiene ninguna posibilidad de controlar el suceso, por ejemplo los pasajeros del vehículo).

VÍCTIMA POR IMPRUDENCIA. Aquella víctima que ejecuta una acción imprudente que la convierte en víctima. Por ejemplo rebasa una señal de STOP y para evitar colisionar con otro vehículo choca contra una vivienda o vehículo.

VÍCTIMA VOLUNTARIA. Entendemos que es la persona que se ofrece como sujeto pasivo en la comisión de un delito. Se caracteriza por el carácter voluntario y libre que manifiesta en su actuación. Tiene que haber un pacto o acuerdo entre el sujeto pasivo y el activo. El grado de responsabilidad víctima-victimario es del 50% cada uno (simulación de siniestro de tráfico).

VÍCTIMA PROVOCADORA. Engloba los supuestos en los que la víctima incita al sujeto activo a cometer la conducta delictiva, muy próxima a la voluntaria. La víctima provoca hasta que el sujeto activo desarrolla la acción victimizante. Porcentaje víctima 75%, victimario 25%. La diferencia de la voluntaria en que hay provocación, mientras que en la voluntaria hay un acuerdo.

VÍCTIMA CULPABLE. La víctima presenta un 100% respecto al hecho victimizante, y el victimario no presenta responsabilidad. Hay un intercambio de roles, el hipotético victimario pasa a ser víctima y viceversa, lo habitual es que se absuelva de responsabilidad penal al hipotético victimario. Por ejemplo tirarse delante de un coche para que lo atropelle.

VIII. MEDIDAS DE PREVENCIÓN VICTIMAL

Son infinitas las medidas que se pueden llevar a cabo, que no forman un catálogo cerrado, sino que son ampliables y modificables, adaptándolas a la realidad del entorno, y que pueden favorecer la reducción de víctimas en el ámbito de la circulación rodada. Estas medidas pueden ser de tipo mecánico, incidiendo en los sistemas de los vehículos; de tipo legislativo, con nuevas políticas criminales que regulen nuevas realidades; y de tipo informativo en la infraestructura viaria, encaminadas a señalar mejor las vías públicas, con información más directa a los conductores. Las estudiamos a continuación:

a. MECÁNICAS

- Limitación mecánica del límite de velocidad de los vehículos a 120 kilómetros por hora, que es el máximo permitido en España, a través de un limitador obligatorio por ley.
- Instalación del dispositivo de control de alcoholemia en los vehículos, para impedir que sea conducido por una persona que arroje una tasa positiva de alcohol.
- Control en los tiempos de conducción.

b. LEGISLATIVAS

- La implantación del carné por puntos supuso un paso adelante, en la prevención de violencia viaria y en la reducción del número de víctimas mortales. Se han realizado reformas en materia sancionadora administrativa y penal, pero es necesario abordar los siniestros de tráfico, no como accidentes, sino como siniestros violentos. El delincuente viario es tratado de forma distinta al resto, tanto a nivel policial como judicial. No existe esa consideración de haber cometido un delito en la persona del victimario.
- Elaboración de unos modelos comunes, unificados para todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la instrucción de atestados por siniestros de circulación y delitos contra la seguridad vial, con una exhaustiva recogida de datos, ampliando diligencias de atención a las víctimas y de prevención social hacia los victimarios.
- Creación de la Ley contra la victimología vial, que incluya los delitos contra la seguridad vial y un protocolo asistencia a víctimas de estos delitos.
- Los funcionarios de policía deberían estar formados para tratar a las víctimas de modo comprensible, constructivo y tranquilizador, informándole sobre todo del

proceso y derechos que le asisten. Además de involucrarse en la detección de falsas víctimas y del proceso comunicativo de malas noticias.

c. INFORMATIVAS Y DE INFRAESTRUCTURA VIARIA

- Mayores inversiones en seguridad vial.
- La información, donde juegan un papel fundamental los medios de comunicación y la formación, basada en la educación vial como base en nuestra enseñanza, desde educación infantil y sin olvidarla en la tercera edad. Reforzada con cursos para profesionales y colectivos determinados.
- Más información sobre los derechos de las víctimas en los siniestros de tráfico y consecuencias para los victimarios.
- Mayor inversión en infraestructura viaria, eliminando puntos negros y dotando a las carreteras de elementos de seguridad (guardarrailes, asfalto antideslizante, eliminación de curvas, etc.).
- Intensificar la vigilancia policial en los intervalos horarios cuando se producen más siniestros viales.

Estas son algunas de las medidas que se tendrían que llevar a cabo para reducir el número de víctimas por siniestros viales en nuestras carreteras. Sabemos que todo lo que se haga es poco, y que hay que seguir trabajando mientras haya una persona que pierda la vida en la carretera. El trabajo unificado de todos los colectivos y la concienciación de los participantes en el tráfico rodado hará de esta utopía una realidad. La criminología y victimología vial seguirán estudiando de cerca la figura del victimario y de la víctima para buscar puntos clave donde incidir.

IX. UNA NUEVA NOMENCLATURA: DEL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN⁵ AL SINIESTRO VIAL

Habremos observado que en la definición de criminología vial hablamos de siniestro vial y no de accidente de circulación o tráfico, que según la Orden Ministerial de 18 de Febrero de 1993 es la definición legalmente establecida (que no quiere decir que sea correcta actualmente).

Si tenemos en cuenta los tiempos actuales, los avances del tráfico y sobretodo de sus normas, principalmente las penales, con la tipificación de los delitos contra la seguridad vial y otros relacionados con los siniestros viales, el término accidente va dejando de ser correcto para referirse a estos hechos, ya que estamos diciendo que es algo que tiene que ver con el azar o la casualidad y como sabemos tiene poco de fortuito y eventual, sino más bien de evitable y negligente.

J. Stannard Baker define el accidente de circulación como: "Aquel suceso eventual, producido como ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas". Por su parte López-Muñiz Goñi (2004) lo define como "cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de manera anormal, dentro o fuera de la carretera, o produzca lesiones en las personas o daños a terceros".

Como vemos es necesaria una redefinición del término más consecuente con la realidad victimal. Los accidentes de tráfico o circulación (hechos de tránsito en países sudamericanos) pasarían a llamarse siniestros de tráfico o viales (suceso vial), con unas características especiales: si hay víctimas (tanto leves, como graves o fallecidos) sería agresión vial; si es con daños materiales: daños del tráfico; y en tercer lugar, si se debe a factores ajenos al factor humano (que ya es raro, por ejemplo cae un árbol por el viento): sería accidente de tráfico.

⁵ Definición de accidente de circulación:

Son objeto de esta estadística los que reúnan las circunstancias siguientes:

- 1.1 Producirse, o tener origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- 1.2 Resultar a consecuencia de los mismos:
 - a) Una o varias personas muertas o heridas.
 - b) Sólo daños materiales.
- 1.3 Estar implicado al menos un vehículo en movimiento.



Figura 3: Nueva definición de los accidentes de tráfico.

X. DISUASIÓN GENERAL Y ESPECÍFICA

La disuasión general se refiere a medidas que afectan a la totalidad de los conductores, mientras que la disuasión específica se refiere al efecto del castigo en los infractores individuales. La disuasión específica asume que el castigo seguro, rápido y severo aumenta la percepción de una persona de que será castigada si comete un delito contra la seguridad vial, y ello disuade a los infractores de repetir el comportamiento ilegal (Taxman & Piquero, 1998).

La disuasión específica, cuando afecta a los infractores contra la seguridad vial, implica una variedad de sanciones, como por ejemplo la pena de prisión, la retirada del permiso de conducción, multas, trabajos en beneficio de la comunidad (programas TASEVAL) y otros programas formativos en seguridad vial.

XI. PREVENCIÓN DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

La prevención equivale a disuadir al infractor potencial de los delitos contra la seguridad vial con la amenaza del castigo y guiarle por un camino en el cual tiene que seguir una trayectoria correcta sin incumplir ninguna norma establecida en las leyes de la seguridad vial y en las penales. En consecuencia, concibiendo la prevención criminal (eficacia preventiva de la pena) y operando en el proceso de motivacional del infractor (disuasión).

Otros autores entienden también por prevención el efecto disuasorio mediato, indirecto, perseguido a través de instrumentos no penales, que alteran el escenario criminal modificando alguno de los factores o elementos del mismo (espacio físico, diseño arquitectónico y urbanístico, actitudes de las víctimas efectividad y rendimiento del sistema legal, etc.) Se pretende así poner trabas y obstáculos de todo tipo al autor en el proceso de ejecución del plan criminal o desviado mediante una intervención selectiva en el escenario del crimen que “encarece”, sin duda, los costes de éste para el infractor, con el consiguiente efecto disuasorio.

La Criminología Vial debe contemplarla como una “prevención social” ya que la conducción es una interacción social por excelencia. El conductor tiene una interacción clara con su vehículo y con la vía, pero no menos prioritaria con los demás conductores, peatones y no usuarios de las vías próximas, cuyos bienes pueden ser afectados por los siniestros viales.

Lo que a rasgos generales es un problema social, ya que la interacción con el fenómeno circulatorio es un fenómeno de masas. Y esta prevención no interesa exclusivamente a los poderes públicos, sino a todos, ya que los efectos de una mala prevención afecta a la sociedad en general, y no tenemos más que ver todos los días las imprudencias cometidas en nuestras vías y los resultados lesivos de las mismas.

La prevención se subdivide en primaria secundaria y terciaria.

a. PREVENCIÓN PRIMARIA

Los programas de prevención primaria se orientan a las causas mismas, a la raíz del conflicto, para neutralizar éste antes de que el propio problema se manifieste. Tratan pues,

de crear los requisitos necesarios o de resolver las situaciones carenciales criminógenas, primando la educación, formación, la socialización de los conductores y de los demás usuarios de las vías. Aquí entra de lleno la EDUCACIÓN VIAL, como motor fundamental de la prevención en los delitos contra la seguridad vial, una buena planificación de esta educación ayudaría a la disminución de los efectos negativos de esta clase de delitos y disminuiría el riesgo de sufrir un siniestro vial en nuestras vías.

La evidencia de que la actitud social ante el riesgo es una clave fundamental para la seguridad vial, implica que los usuarios de las vías públicas han de ser socializados, formados y educados de modo que adquieran hábitos socio-viales responsables. Un comportamiento vial seguro se manifiesta en un uso correcto de los vehículos, de las vías públicas y sobre todo en una actitud social preventiva.

Las exigencias de prevención primaria suelen atenderse a través de estrategias de política cultural, económica y social, cuyo objetivo último es “dotar a los ciudadanos – como afirma Luderssen– de capacidad social para superar de forma productiva eventuales conflictos”.

Todo empieza por el conocimiento general por parte del conductor de las medidas generales para el control de las conductas que no respetan las normas de comportamiento al ser responsables de los mandos de un vehículo a motor, conoce de radares que colocados estratégicamente, controlan la velocidad inadecuada, controles de alcoholemia, drogas, de cinturones, de telefonía móvil y que la vigilancia de los agentes, aunque de escasa presencia, pueden intervenir ante cualquier infracción que cometa, ello le supone un factor positivo para inhibir cualquier conducta infractora.

b. PREVENCIÓN SECUNDARIA

La interacción social es la clave de la siniestralidad vial: la relación del conductor con los otros conductores, peatones, no usuarios de las vías y normativa que lo ordena. Ese comportamiento social es fruto de la percepción del riesgo de cada conductor.

La llamada prevención secundaria, por su parte, actúa más tarde en términos etiológicos: no cuando, ni dónde, el conflicto criminal se produce o genera, sino cuando y donde se manifiesta, cuando y donde se exterioriza. Opera a corto y mediano plazo, y se orienta selectivamente a actos concretos, particulares, sectores de la sociedad: aquellos grupos y subgrupos que exhiben mayor riesgo de padecer o protagonizar el problema criminal. La prevención secundaria se plasma en la política legislativa penal y en la acción policial, fuertemente polarizada por los intereses de la prevención general.

Programas de prevención policial, de control de medios de comunicación, de ordenación urbana y utilización del diseño arquitectónico como instrumento de autoprotección, desarrollados en barrios bajos, son ejemplos de “prevención secundaria”.

La prevención secundaria esta dirigida a los infractores para que no vuelvan a cometer las mismas u otras transgresiones, conocen las medidas de prevención general y también las consecuencias de no respetar las normas, pero dado el grado de reincidencia, parece ser que por sí solas, no son todo lo efectivas que se desean y la tasa de reincidencia en infracciones en los delitos contra la seguridad vial y las infracciones administrativas derivadas del tráfico son muy altas.

Los reincidentes, en vez de modificar su conducta a base de “días de multa” y la retirada de puntos del permiso de conducción o la retirada del mismo, se afanan en adquirir las últimas tecnologías y pagar abogados para eludir las sanciones. Por lo que la efectividad de la norma se va reduciendo.

Aun así, los actos insolidarios, temerarios, agresivos o transgresores, son detectados en una ínfima proporción del total que se comenten, la cifra negra de la criminalidad del tráfico es muy alta, la impunidad esta “asegurada” en la mayoría de los casos. Esto plantea la necesidad de buscar otras alternativas más eficaces de prevención, tanto primaria como secundaria y terciaria que trabajen en la modificación del “factor humano”.

c. PREVENCIÓN TERCIARIA

La prevención terciaria, por último, tiene un destinatario perfectamente identificable: la población reclusa, penada; y un objetivo preciso: evitar la reincidencia. Es, de las tres modalidades de prevención, la de más acusado carácter punitivo. Y los programas “rehabilitadores”, “resocializadores” en que se concreta –muy alejados, por cierto,

etiológica, cronológica y espacialmente de las raíces últimas del problema criminal– se llevan a cabo en el propio ámbito penitenciario. La plena determinación y selectividad de la población destinataria de tales programas, así como los elevados índices de reincidencia que se aprecian en ella, no compensan el déficit etiológico de la prevención terciaria, sus insuperables carencias, dado que ésta implica una intervención.

XII. LA PREVENCIÓN DESDE EL FACTOR HUMANO

Desde el factor humano, la prevención se entiende como una conducta, un comportamiento dirigido a evitar situaciones percibidas como peligrosas, o a realizar conductas que aseguren que, en el caso de que el peligro se convierta en realidad, se puedan disminuir sus consecuencias.

Esta prevención empieza con una buena cultura vial apoyándose en programas de educación vial en todas las fases de nuestra vida, desde que eres un niño hasta la tercera edad; ya que en cada fase de nuestro ciclo vital actuamos de una manera diferente como usuario de la vía e incluso hay momentos que interactuamos de forma conjunta. Por eso hay que abogar por la implantación de estos programas desde la infancia y que vayan desarrollándose a la par del desarrollo de la persona, y así se aumentará la eficacia de los mismos.



Figura 4: Estructura de la prevención.

Es necesario conocer la prevención desde el factor humano para poder programar mejor e intentar que la intervención con el sujeto sea más eficaz y conseguir que la prevención de las conductas de riesgo lleguen de la mejor forma a las personas implicadas e intentemos evitar la reincidencia de las mismas.

En las intervenciones educativas o tratamientos, es importante que tengamos en cuenta:

- La intensidad de la intervención para reducir el riesgo de reincidencia ha de ser proporcional al riesgo que presenta esta persona, es decir: hay que ajustar la intensidad de la intervención al nivel del riesgo.
- La intervención penal ha de estar basada en las necesidades criminógenas, que se ha demostrado empíricamente que se relacionan con la repetición del comportamiento delictivo.
- El tratamiento ha de estar ajustado al estilo y la manera de aplicar la intervención a aquella persona a quien va dirigida esta intervención, es decir, que la persona tenga la capacidad de responder a las exigencias del tratamiento.

XIII. CONTROL SOCIAL: DESDE LA PERSPECTIVA DE LA EDUCACIÓN (VIAL)

Antes de comenzar a definir el control social desde el punto de vista de la educación vamos a reproducir lo que decía COHEN en su “Introducción a la sociología”:

“Cada sociedad ha desarrollado un sistema de recompensas y castigos (sanciones) con el fin de estimular a sus miembros a actuar de conformidad con las normas existentes.

Sanciones positivas se denominan aquellas recompensas que nos son dadas cuando actuamos conforme a la norma, y sanciones negativas son los castigos que se nos aplican cuando dejamos de actuar de conformidad a ellas.

Debido a la existencia de esas sanciones es posible mantener el control social. Las recompensas y castigos varían de las formales (ceremoniales) a los informales. Muchos sociólogos creen que las recompensas y castigos informales a menudo son más efectivas que las formales y ciertamente se les aplica con más frecuencia”.

Podemos definir el control social como el conjunto de prácticas, actitudes y valores destinados a mantener el orden establecido en las sociedades; apareciendo como un medio de fortalecimiento y supervivencia del grupo.

La definición dada, se puede interrelacionar directamente con lo que sucede en el tráfico viario, ya que en él caben un conjunto de normas (tanto legales como morales), actitudes y valores que nos hacen que respetemos y actuemos de igual manera cuando somos usuarios de las vías, cosa que sin ellas sería un caos poder transitar por las vías.

El control social lo podemos dividir en formal e informal, entendiendo el control social formal como el que establecen las leyes; y el informal como aquello que no está institucionalizado (legalizado) como pueden ser los mass-media, normas sociales, etc. y que transmiten hábitos, normas, y valores determinados, realizándose esto por medio de la familia, la escuela, el grupo de amigos, etc.

Siendo la parte que más interesa del control social a la criminología vial es desde el punto de vista de la educación, ya que una forma de prevenir es por medio de la educación vial (que tiene que ser un eje importantísimo en las políticas criminales de seguridad vial).

Desde el punto de vista de la educación, podemos definir el control social como “una extensión del proceso de socialización” y aplicado a la seguridad vial en este proceso

debemos enseñar cómo comportarse en las vías cuando haga uso de ellas, ya sea peatón, viajero o conductor de vehículos. Siendo este el aspecto objetivo de la socialización, ya que trata de inculcar los valores necesarios y la norma para que pueda participar en el uso de las vías con toda responsabilidad y sobre todo para que sea responsable en las mismas y así poder evitar un siniestro vial.

Y consideramos el aspecto subjetivo de la socialización visto desde la educación al autocontrol que esas normas, reglas y valores implican, puesto que son expresadas cuando se hace uso de las vías en nuestra actividad diaria.

El control social de la educación vial ejercido en la educación formal y reglada se puede representar según estos dos modelos:

- **El macro-control:** que es ejercido por la normativa legal de las Administraciones (tanto a nivel nacional o autonómico, que son las que tienen competencia en educación) que obligue a la impartición de la educación vial en las aulas, ya sea como asignatura propia o dentro del curriculum de alguna otra.
- **El micro-control:** que es ejercido por la comunidad educativa, en el ejercicio del control del centro escolar y de acuerdo a las competencias que les son propias, establecidas por la ley.

XIV. BIBLIOGRAFÍA

- Taxman, F. S.; Piquero, A. (1998). On preventing drunk driving recidivism: An examination of rehabilitation and punishment approaches. *Journal of Criminal Justice*, 26(2), 129-143.M
- Baker, J. Stannard; Fricke, Lynn B., (aut.) Medio Martínez, Silvia, (tr.) García Cuesta, Raimundo; García Cuesta, José Avelino, (dir.) (2002), *Manual de investigación de accidentes de tráfico*, Sictra Ibérica, S.L. 1ª ed., 1ª imp.(12/2002), de *Traffic accidents investigation manual*. Northwestern: Ed. Northwestern University traffic Institute.
- López-Muñiz Goñi, M. (2004), *Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación*, Editorial Colex.

Dirigido a: JUZGADO **completar datos de destino**

Expediente n° _____
Atestado n° _____

INFORME CRIMINOLÓGICO

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

FECHA DE LOS HECHOS.-

Fecha.- _____ . Hora.- _____ h.

FECHA DEL INFORME.-

Fecha.- _____ . Hora.- _____ h.

IMPLICADO.-

_____ .

PERITOS.-

- INSTRUCTOR: _____, con n° profesional _____.
- SECRETARIO: _____, con n° profesional _____.
- DESTINO PROFESIONAL: _____.

[CUERPO POLICIAL]
 [Dirección, ciudad, código postal]
 Tel. [Teléfono] Fax [Fax] Email [email]

Reemplazar con
LOGOTIPO

INFORME CRIMINOLÓGICO. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

DATOS DE IDENTIFICACIÓN

1. NOMBRE	2. APELLIDOS	3. DNI:
4. FECHA NACIMIENTO	5. NACIONALIDAD	
6. DOMICILIO		
7. MUNICIPIO	8. PROVINCIA	9. TELÉFONO

DATOS SOCIO DEMOGRÁFICOS

1. SEXO <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer	3. ESTADO CIVIL <input type="checkbox"/> Soltero/a <input type="checkbox"/> Casado/a <input type="checkbox"/> Viviendo en pareja <input type="checkbox"/> Separado/a <input type="checkbox"/> Divorciado/a <input type="checkbox"/> Viudo/a <input type="checkbox"/> NC	4. SITUACIÓN LABORAL: <input type="checkbox"/> Ama/o de casa <input type="checkbox"/> Estudiante <input type="checkbox"/> Jubilado/pensionista <input type="checkbox"/> En paro <input type="checkbox"/> Trabajador contratado <input type="checkbox"/> Autónomo <input type="checkbox"/> Funcionario
2. EDAD		
5. PROFESIÓN:		

TIPO DE DELITO COMETIDO

<input type="checkbox"/>	1. Conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas
<input type="checkbox"/>	2. Conducción temeraria
<input type="checkbox"/>	3. Omisión del deber de socorro
<input type="checkbox"/>	4. Negativa a sometimiento a pruebas legales
<input type="checkbox"/>	5. Conducción sin permiso de conducir
<input type="checkbox"/>	6. Otros:
<input type="checkbox"/>	9. NS /NC

[CUERPO POLICIAL]
[Dirección, ciudad, código postal]
Tel. [Teléfono] Fax [Fax] Email [email]

Reemplazar con
LOGOTIPO

DISPONIBILIDAD DEL VEHÍCULO

DISPONE DE VEHÍCULO PROPIO
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No.
¿DISPONE DE OTROS VEHÍCULOS DE LOS QUE PUEDA HACER USO, POR EJEMPLO DE FAMILIARES O AMIGOS?
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No.
HAGA UNA ESTIMACIÓN DE CUÁNTOS, TIPO Y USO

PROFESIÓN

¿ACTUALMENTE EJERCE ALGUNA PROFESIÓN QUE LE IMPLIQUE ESTAR MUCHAS HORAS CONDUCIENDO?
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No.
¿PODRÍA HACER UNA ESTIMACIÓN DE LOS KILÓMETROS QUE RECORRE A LA SEMANA POR TRABAJO?
^INCLUIDO EL DESPLAZAMIENTO DE CASA AL TRABAJO Y VICEVERSA

CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO

CUANDO COMETIÓ EL DELITO ¿ESTABA CIRCULANDO POR UNA ZONA POR LA QUE HABITUALMENTE PASA?
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No.
CUANDO COMETIÓ EL DELITO VENÍA DE:
<input type="checkbox"/> 1. una fiesta o celebración
<input type="checkbox"/> 2. una reunión de trabajo
<input type="checkbox"/> 3. otro (indicar cual):
<input type="checkbox"/> 9. NS/NC
CUANDO COMETIÓ EL DELITO SE DIRIGÍA A:
<input type="checkbox"/> 1. una fiesta o celebración
<input type="checkbox"/> 2. una reunión de trabajo
<input type="checkbox"/> 3. otro (indicar cual):
<input type="checkbox"/> 9. NS/NC

[CUERPO POLICIAL]
 [Dirección, ciudad, código postal]
 Tel. [Teléfono] Fax [Fax] Email [email]

Reemplazar con
LOGOTIPO

¿ANTES DE HACER ALGO PIENSA EN LO QUE VA HACER?				
<input type="checkbox"/> 1 - Nunca	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 - Siempre
¿LE GUSTA TOMAR DECISIONES DE FORMA RÁPIDA?				
<input type="checkbox"/> 1 - Nunca	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 - Siempre
¿PUEDE CONTAR CON SU PAREJA, FAMILIARES O AMIGOS EN CUALQUIER SITUACIÓN DIFÍCIL?				
<input type="checkbox"/> Sí.		<input type="checkbox"/> No.		

HISTORIA DEL CONSUMO DE SUSTANCIAS

¿CUÁNTOS DÍAS HA CONSUMIDO DROGAS?					
	1	2	3	4	5
	Ningún día	1-3 días	4-9 días	10-30 días	Más de 40
En su vida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En los últimos 12 meses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En los últimos 30 días	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿QUÉ TIPO DE DROGA?					

¿CUÁNTOS DÍAS HA CONSUMIDO ALCOHOL?					
	1	2	3	4	5
	Ningún día	1-3 días	4-9 días	10-30 días	Más de 40
En su vida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En los últimos 12 meses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En los últimos 30 días	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
¿QUÉ TIPO DE BEBIDAS?					

[CUERPO POLICIAL]
[Dirección, ciudad, código postal]
Tel. [Teléfono] Fax [Fax] Email [email]

Reemplazar con
LOGOTIPO

HISTORIA DE TRASTORNO DE PERSONALIDAD O MENTAL

¿EN ALGÚN MOMENTO DE SU VIDA SE LE HA DIAGNOSTICADO ALGÚN TIPO DE TRASTORNO DE PERSONALIDAD Y/O MENTAL? POR EJEMPLO: ANSIEDAD, DEPRESIÓN, ESQUIZOFRENIA, PSICOSIS, ETC.

Sí. No.

EN CASO DE QUE CONTESTE DE FORMA AFIRMATIVA PREGUNTAR: ¿CUÁL/ES?

--

HISTORIAL DELICTIVO

ADEMÁS DEL DELITO QUE SE LE IMPUTA, ¿ANTERIORMENTE HA COMETIDO ALGÚN DELITO

Sí. No.

EN CASO DE QUE CONTESTE DE FORMA AFIRMATIVA PODRÍA DECIRME CUÁLES:

--

¿TUVO ALGÚN TIPO DE CONSECUENCIA?

Sí. No.

¿PODRÍA DECIRME CUÁL?

--

[CUERPO POLICIAL]
 [Dirección, ciudad, código postal]
 Tel. [Teléfono] Fax [Fax] Email [email]

Reemplazar con
LOGOTIPO

HISTORIAL DELICTIVO RELACIONADO CON EL TRÁFICO

ANTERIORMENTE, ¿HA COMETIDO MÁS DELITOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL?
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No.
EN CASO DE QUE CONTESTE DE FORMA AFIRMATIVA PREGUNTAR: ¿PODRÍA ENUMERARLOS?
<input type="checkbox"/> 1. Conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas
<input type="checkbox"/> 2. Conducción temeraria
<input type="checkbox"/> 3. Omisión del deber de socorro
<input type="checkbox"/> 4. Negativa a sometimiento a pruebas legales
<input type="checkbox"/> 5. Conducción sin permiso de conducir
<input type="checkbox"/> 6. Otros:
<input type="checkbox"/> 9. NS/NC

CONCLUSIONES DEL INFORME / DIAGNÓSTICO CRIMINOLÓGICO

¿INTERVENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR?
Se interviene: <input type="checkbox"/> Sí. // <input type="checkbox"/> No. Se propone intervenirlo: <input type="checkbox"/> Sí. // <input type="checkbox"/> No.
PENA PROPUESTA
<input type="checkbox"/> 1. Multa
<input type="checkbox"/> 2. Trabajos en beneficio de la comunidad
<input type="checkbox"/> 3. Prisión
<input type="checkbox"/> 4. Y Privación del derecho a conducir por (tiempo)
¿SE PROPONE EL COMISO DEL VEHÍCULO?
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No.
¿EL VEHÍCULO QUEDA INMOVILIZADO?
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No. Lugar:
¿PRONÓSTICO DE REINCIDENCIA DELICTIVA EN DELITOS CONTRA LA SEGURIDADV?
<input type="checkbox"/> Sí. <input type="checkbox"/> No.
JUICIO DE PELIGROSIDAD
<input type="checkbox"/> Alto <input type="checkbox"/> medio-alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo-medio <input type="checkbox"/> bajo