



Delincuencia vial: conducción bajo la influencia del alcohol en Soria (2019-2023)

UNAI MORENO LADRERA

ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO
CEU - CEINDO

 <https://orcid.org/0009-0009-1752-8454>

VANESA BERLANGA SILVENTE

UNIVERSITAT ABAT OLIBA CEU

 <https://orcid.org/0000-0002-5263-0819>

Title: "Road Crime: Drink-Driving in Soria (2019-2023)"

Abstract: Road crime, especially driving under the influence of alcohol or narcotic substances, represents a critical challenge for road safety in Spain. This study analyses the reports issued by the Local Police of Soria between 2019 and 2023 with the aim of identifying trends and basic criminological characteristics of road offenders. Based on this analysis, the aim is to provide data to improve road safety strategies in similar contexts, although without attempting to directly evaluate the effectiveness of current policies. The predominant profile is that of Spanish men aged 41, with 17 years on their driving licence, with more than 80% of the cases linked to alcohol consumption. Crimes occur mostly at night and on weekends. The findings reflect trends in road crime in the city and may contribute to more detailed studies in the future.

Key words: Road Criminology, Road Offender, Criminal Profile Determination, Driving Under the Influence

Resumen: La delincuencia vial, especialmente la conducción bajo efectos de alcohol o sustancias estupefacientes representa un desafío crítico para la seguridad vial en España. Este estudio analiza los atestados instruidos por la Policía Local de Soria entre 2019 y 2023 con el objetivo de identificar tendencias y características criminológicas básicas de los infractores viales. A partir de este análisis, se busca aportar datos que permitan mejorar las estrategias de seguridad vial en contextos similares, aunque sin pretender evaluar directamente la efectividad de las políticas vigentes. Predomina un perfil de hombres españoles de 41 años, con 17 años de antigüedad en su permiso de conducción, siendo más del 80 % de los casos vinculados al consumo de alcohol. Los delitos ocurren mayormente en horarios nocturnos y fines de semana. Los hallazgos reflejan tendencias en la delincuencia vial de la ciudad y pueden contribuir a estudios más detallados en el futuro.

Palabras clave: criminología vial, delincuente vial, determinación perfil criminal, conducción influenciada

Recepción del original: 31 de enero de 2025

Fecha de aceptación: 26 de junio de 2025

Autor de correspondencia: umoreno@soria.es

DOI: <https://doi.org/10.24310/bc.32.2025.21257>

Cómo citar este artículo: Moreno Ladrera, U., Berlanga Silvente, V. (2025): Delincuencia vial: conducción bajo la influencia del alcohol en Soria (2019-2023), *Boletín Criminológico*, (253), 1-28. <https://doi.org/10.24310/bc.32.2025.21257>

Sumario: 1. Introducción. 2. Objetivos e Hipótesis. 3. Metodología. 4. Resultados. 5. Discusión y análisis. 6. Conclusiones 7. Bibliografía.

1. Introducción

1.1. *Origen y evolución legislativa en materia de seguridad vial*

Desde la promulgación de la Ley de 9 de mayo de 1950, comúnmente conocida como la “Ley del Automóvil”, se estableció en España un marco jurídico inicial para sancionar penalmente las infracciones de tráfico relacionadas con la conducción bajo la influencia de alcohol, drogas tóxicas y sustancias estupefacientes. Esta legislación surgió como respuesta a la necesidad, descrita en su prólogo, de abordar conductas peligrosas para la seguridad vial. Conforme a lo dispuesto por GÓMEZ (1988), esta primera aproximación normativa ya anticipaba elementos que formarían parte de la legislación moderna, marcando una diferencia sustancial respecto a la regulación previa.

Además de la conducción influenciada, la Ley del Automóvil también sancionaba otras infracciones graves, como la circulación a velocidades excesivas, aunque sin clasificaciones específicas. Este aspecto refleja la falta de herramientas tecnológicas para medir la velocidad con precisión en ese momento, lo que resultaba en una aplicación más subjetiva basada en la observación del agente de tráfico. Asimismo, se penaba la conducción sin un permiso válido, ya fuera por no haberlo obtenido o por haber sido retirado, una conducta que se consideraba una variante del delito de quebrantamiento de condena.

La Ley del Automóvil estuvo vigente durante más de un lustro hasta la promulgación de la Ley 122/1962, que marcó un hito importante en la evolución de la normativa de tráfico en España. Esta nueva legislación reincorporó al Código Penal infracciones relacionadas con la seguridad vial, estableciendo por primera vez delitos de peligro concreto y abstracto en este ámbito. Según MIRÓ (2009), esta ley introdujo un enfoque más sistemático para proteger la vida y la salud de las personas, pero también recibió críticas de la doctrina jurídica por integrar aspectos penales, civiles y procesales en un solo texto normativo (MORILLAS y SUÁREZ, 2008).

Uno de los aspectos más polémicos de la Ley 122/1962 fue el uso del término “manifesta” en el artículo quinto para describir la influencia de sustancias como alcohol o

drogas. Este término generó debates sobre si se ampliaba el ámbito delictivo al considerar conductas de peligro abstracto o si se limitaba a situaciones de peligro concreto. GÓMEZ (1988) señala que dicha controversia llevó a una serie de modificaciones normativas que culminaron con la Ley 3/1967, que eliminó la palabra “manifiesta” del texto legal y consolidó los delitos de peligro abstracto en el Código Penal. La Ley 3/1967 también introdujo los primeros tipos penales específicos relacionados con los delitos de riesgo general, incluidos en el Título XVII del Código Penal bajo el artículo 340 bis. Esta reforma confirmó la naturaleza abstracta de estos delitos, lo que permitió una mayor flexibilidad en su aplicación, pero también atrajo críticas por parte de sectores doctrinales que consideraban que esta redacción podía dar lugar a interpretaciones excesivamente amplias.

1.2. Avances hacia una regulación integral

La Ley Orgánica 3/1989 y, posteriormente, la Ley Orgánica 10/1995, consolidaron las bases de la normativa de seguridad vial en el Código Penal, estableciendo una estructura clara para los delitos contra la seguridad del tráfico. En este contexto, se incorporó como delito independiente la negativa a someterse a las pruebas de detección alcohólica, una medida innovadora que reforzó la capacidad del sistema judicial para perseguir estas conductas. La STS de 22 de febrero de 1989 subrayó la relevancia criminógena de la conducción influenciada o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, describiéndola como un factor clave en los accidentes de tráfico más graves.

La entrada en vigor del Real Decreto 1428/2003 marcó otro avance significativo, al establecer un tratamiento dual para las infracciones relacionadas con el consumo de alcohol o drogas: una vía penal y otra administrativa. Este enfoque dual se basa en factores como la tasa de sustancias detectada, el tipo de conductor y las circunstancias del incidente llegando hasta, por ejemplo, con la modificación de la Ley 18/2021 de 20 de diciembre, la introducción de límites más estrictos para conductores profesionales y jóvenes, así como una política de tolerancia cero para menores de edad, consolidando un marco más riguroso y adaptado a diferentes perfiles de conductores.

La Instrucción de Fiscalía General del Estado 3/2006 estableció que la punibilidad por debajo de las tasas expuestas en el artículo 379.2 del Código Penal se atendería en función de las irregularidades llevadas a cabo en la conducción, en virtud de la existencia de sintomatología positiva en la conducción o al haber sido parte implicada

en un accidente de circulación cuando en las diversas pruebas se hallaran resultados positivos de entre 0,4 y 0,6 mg/litro en aire expirado u homónimos en sangre, o presencia de drogas u otras sustancias estupefacientes, dejando el reproche penal por debajo de esta en virtud de otros datos probatorios incriminadores como la ejecución de maniobras irregulares y/o erráticas o la presencia de signos externos compatibles con una conducción influenciada. Resultan importantes los criterios dispuestos por la Circular de Fiscalía 10/2011, ya que cualquier accidente de tráfico se encontraría en disposición de estas tasas por debajo de la referenciada en el anteriormente citado artículo del Código Penal o en el caso de que hubiera un siniestro con resultado positivo en drogas.

La reforma introducida por la Ley Orgánica 15/2007 fue especialmente relevante al establecer una tasa objetiva para la responsabilidad penal en casos de consumo de alcohol: 1,2 miligramos de alcohol por litro de sangre o 0,6 miligramos por litro de aire expirado. Este cambio proporcionó una mayor seguridad jurídica al eliminar la necesidad de evaluar la influencia a través de maniobras antirreglamentarias o síntomas observables. Además, la Ley Orgánica 5/2010 introdujo la posibilidad de imponer penas conjuntas, como la retirada del permiso de conducción junto con multas o trabajos en beneficio de la comunidad, lo que reflejó una postura más severa hacia estos delitos.

No obstante, estas reformas también incluyeron disposiciones que permitían la reducción de penas en casos de menor entidad del riesgo causado, como se establece en el artículo 385 ter del Código Penal. Esta dualidad legislativa refleja un intento de equilibrar la severidad con la proporcionalidad, aunque ha generado debates sobre su efectividad en la prevención y sanción de conductas peligrosas. En la actualidad, los delitos relacionados con el artículo 379.2 del Código Penal siguen siendo un tema central en la seguridad vial en España. Este artículo regula tanto la conducción bajo la influencia de sustancias como la superación de tasas específicas de alcohol, lo que lo convierte en una herramienta clave para abordar conductas de alto riesgo.

Este estudio se centra en analizar los atestados instruidos por la Policía Local de Soria entre 2019 y 2023, con el objetivo de identificar si los infractores viales comparten un perfil criminológico común o presentan diferencias significativas derivadas de su transgresión. A partir de este análisis, se busca evaluar la efectividad de las políticas de seguridad vial y diseñar estrategias más adaptadas a las necesidades locales.

2. Objetivos e Hipótesis

Este estudio tiene como objetivo analizar los atestados policiales sobre conducción bajo los efectos del alcohol en Soria (2019-2023) para determinar si existe un perfil criminológico recurrente entre los infractores.

Objetivos específicos:

- Identificar las principales características sociodemográficas de los infractores viales en Soria.
- Analizar la distribución temporal de los delitos.
- Comparar los patrones de los infractores detectados en controles policiales o tras una infracción administrativa observada por patrullas policiales realizando patrullajes aleatorios con aquellos involucrados en accidentes de tráfico.
- Evaluar la reincidencia y la relación entre los antecedentes penales contra la seguridad vial y las infracciones penales por las que ha vuelto a ser investigado.

Hipótesis de investigación:

- **H1:** La mayoría de los infractores son hombres en un rango de edad específico.
- **H2:** El consumo de alcohol es el principal factor relacionado con la conducción bajo influencia.
- **H3:** Los delitos ocurren predominantemente en horarios nocturnos y los fines de semana.
- **H4:** Existe una diferencia significativa entre los infractores detectados en dispositivos estáticos de control, localizados por radiopatrullas realizando patrullajes aleatorios y aquellos involucrados en accidentes de tráfico.

3. Metodología

3.1. Muestra

La muestra del estudio está compuesta por 216 conductores investigados por infracción del artículo 379.2 del Código Penal en la ciudad de Soria entre 2019 y 2023. Inicialmente, los casos fueron clasificados en tres grupos:

1. Conductores cuya incoación penal derivó de un accidente de circulación (n=78).
2. Conductores investigados tras ser detectados en controles policiales estáticos (n=33).

3. Conductores investigados tras ser captados en patrullaje aleatorio a consecuencia de una conducción irregular o infracción administrativa (n=105).

Sin embargo, hemos considerado necesario realizar una revisión metodológica para minimizar posibles sesgos en la interpretación de los resultados. Dado que las variables temporales y geográficas pueden estar influidas por la planificación de los controles policiales, se ha añadido un análisis comparativo entre los infractores detectados en controles policiales y aquellos identificados por otros medios (accidentes o patrullaje ordinario). Esta nueva aproximación permite evaluar de manera más precisa si existen diferencias en los perfiles criminológicos en función del modo de detección, sin que la segmentación metodológica influya artificialmente en las conclusiones del estudio.

3.2. *Procedimiento*

El estudio se basó en la recopilación y análisis de atestados policiales elaborados por las unidades de Tráfico de la Policía Local de Soria durante el quinquenio analizado. Los atestados seleccionados fueron aquellos que cumplían con los criterios establecidos en el artículo 379.2 del Código Penal. La información recopilada se complementó con datos secundarios, como registros del padrón municipal de habitantes, estadísticas del Instituto Nacional de Estadística y horarios laborales de los agentes policiales.

Se organizó la información en cuatro dimensiones principales: características del infractor, naturaleza y medios del delito, aspectos temporales y derechos demandados por los conductores. Para sistematizar el análisis, se elaboraron 62 ítems relacionados con estas dimensiones, que permitieron crear bases de datos específicas. Además, se incluyeron variables adicionales, como el tipo y color de los vehículos, obtenidas mediante fuentes complementarias.

Para complementar los datos extraídos de los atestados policiales, se incorporaron fuentes secundarias que permitieron contextualizar mejor el perfil criminológico de los infractores. Las fuentes utilizadas fueron:

— Registros del padrón municipal de habitantes: Permiten conocer la distribución poblacional en Soria y analizar si los infractores presentan una sobrerrepresentación en función de su lugar de residencia.

- Estadísticas del Instituto Nacional de Estadística (INE): Proveen datos sobre la pirámide de edades de la población e información sobre el parque automovilístico de Soria, lo que facilita la comparación con la muestra analizada.
- Horarios laborales de los agentes policiales: Utilizados para examinar si la ubicación y frecuencia de los controles, así como la afluencia de patrullajes aleatorios, pudo influir en la captación de ciertos perfiles de infractores.

3.3. Análisis de datos

Los datos recopilados fueron procesados y analizados utilizando los programas Python y Microsoft Excel. Las variables fueron evaluadas para garantizar su consistencia y completitud, y toda la información fue despersonalizada para preservar la anonimización de los datos. El análisis se estructuró en dos bloques principales: (1) delitos directamente relacionados con el artículo 379.2 del Código Penal y (2) delitos relacionados cuya incoación penal derivó de accidentes de circulación, siguiendo los lineamientos de la Instrucción nº 3/2006 de la Fiscalía General del Estado. Este enfoque permitió identificar patrones comunes, tendencias y diferencias significativas entre ambos grupos, contribuyendo a la determinación del perfil criminológico del infractor vial en Soria.

Para la construcción del perfil criminológico del infractor vial en Soria, se analizaron un total de 62 variables organizadas en cuatro dimensiones principales:

- Datos sociodemográficos del infractor: Edad, sexo, nacionalidad, residencia, antecedentes penales.
- Características del delito: Hora y día de la infracción, tipo de vía, modalidad de detección (control policial, accidente, infracción administrativa observada por patrulla de funcionarios policiales).
- Condiciones del vehículo: Tipo de vehículo, marca, color, antigüedad de este.
- Factores legales y procesales: Nivel de alcohol en aire expirado, negativa a realizar pruebas, acceso a asistencia letrada.

La lista completa de ítems analizados se encuentra disponible en el Anexo I.

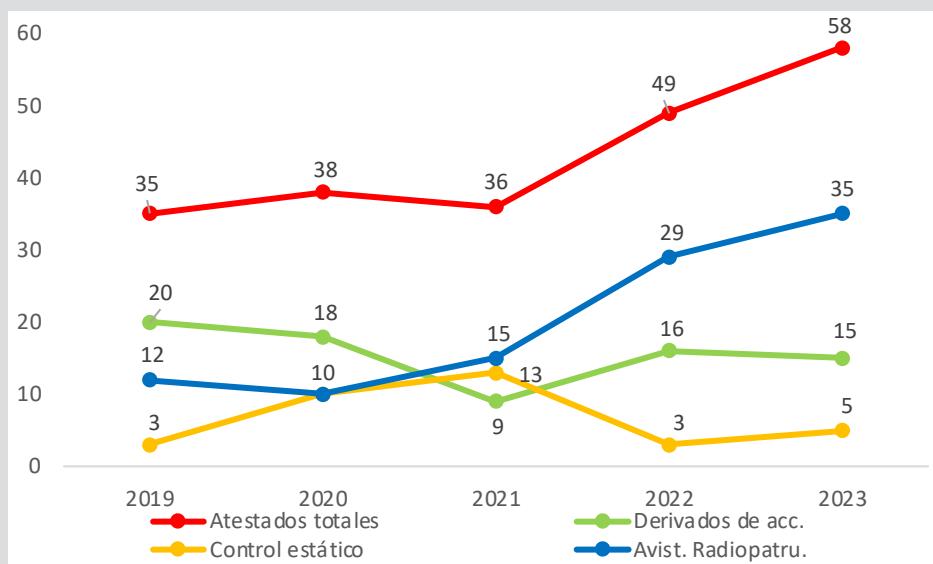
Las variables adicionales, como el tipo y color del vehículo, se obtuvieron directamente de los atestados policiales, donde los agentes consignan estos datos en sus

informes. Adicionalmente, se verificó la antigüedad de los vehículos mediante registros de matriculación, garantizando la fiabilidad de la información.

4. Resultados

La distribución temporal de los delitos viales durante el quinquenio 2019-2023 no fue homogénea. El menor número de incidentes se registró en el primer año, mientras que el último año presentó el mayor número de casos. Los delitos directamente relacionados con la penetración en controles estáticos o avistados por radiopatrullas tras una conducción errática mostraron un aumento constante, en contraste con los delitos derivados de accidentes, que presentaron tendencias contrarias.

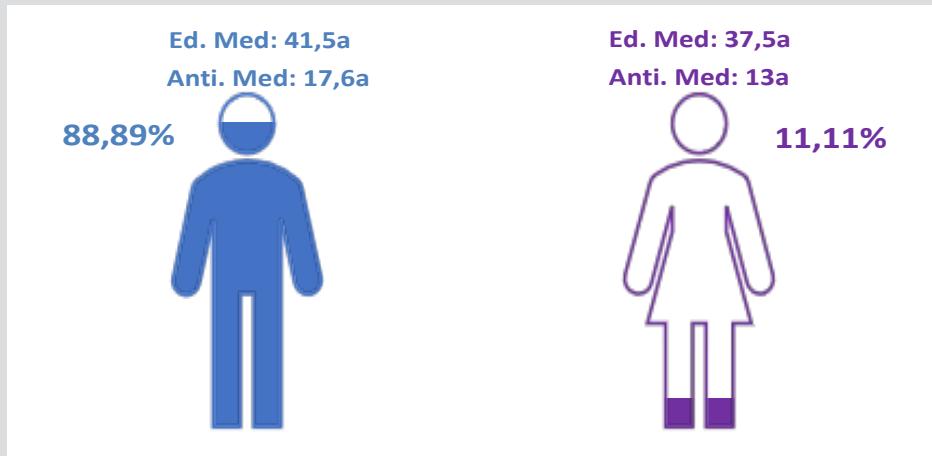
Gráfico 1. Distribución temporal de delitos



Fuente: elaboración propia

Esta variabilidad o aumento de conocimiento delitos investigados puede ser debida a la penetración de nuevos funcionarios de Policía Local en la plantilla desde el año 2021 lo cual aumentó el número de radiopatrullas, lo que produjo que el patrullaje aleatorio se lleva a cabo en mayor medida y, por ende, pudo suponer una amplitud de ámbito geográfico municipal vigilado y que el seguimiento de infracciones administrativas o conductas imprudentes contra la seguridad vial pudieran ser notificadas en el acto al conductor del vehículo, percatándose en el momento del estado psicofísico en el cual se encontraba realizando la conducción.

Gráfico 2. Comparativa edad media, antigüedad media permiso de conducción y porcentaje de investigados por sexo

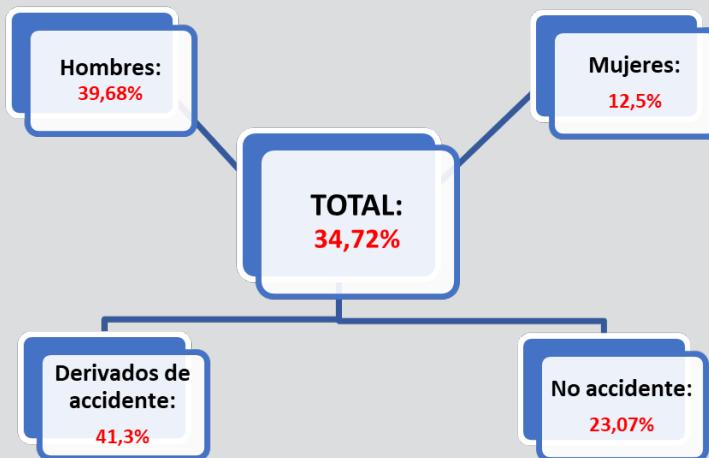


Fuente: elaboración propia

El análisis de las características de los infractores mostró que casi el 89 % pertenecían al género masculino, un patrón consistente en ambos tipos de delitos. La edad promedio fue de 41 años, con diferencias significativas: los hombres tenían una media de 41,5 años y las mujeres, 37,5 años. En los delitos relacionados con accidentes, esta diferencia se redujo en medio año. En el caso de la edad media de los derivados de controles estáticos de control esta fue de 42,97 años y en el de los investigados por avistamiento de una patrulla policial de 40,03 años. En cuanto a la nacionalidad, el 63,89 % de los infractores eran españoles, seguidos de ciudadanos de América del Sur (29,63 %), especialmente de Ecuador (13,89 %) y Bolivia (6,94 %). Los nacidos en países africanos o asiáticos apenas tuvieron representación.

La antigüedad promedio del permiso de conducción fue de 17,1 años, con una diferencia notable entre hombres (17,61 años) y mujeres (13,04 años). En los delitos relacionados con accidentes, la antigüedad promedio disminuyó a 15,62 años. El 80,04 % de los infractores residía en Soria al momento de cometer el delito, y el 94,46 % eran residentes de la provincia. Entre 2021 y 2023, los residentes en la capital mostraron un incremento en delitos no relacionados con accidentes, mientras que los residentes de la provincia predominaron en casos derivados de accidentes. Del mismo modo, el 84,6 % de los conductores que penetraron en los diferentes controles estáticos de control no eran residentes en la ciudad, siendo el 74,8 % de los conductores avistados por radiopatrullas policiales residentes en la capital, el 21,6 % residentes en la periferia y el 3,6 % foráneos.

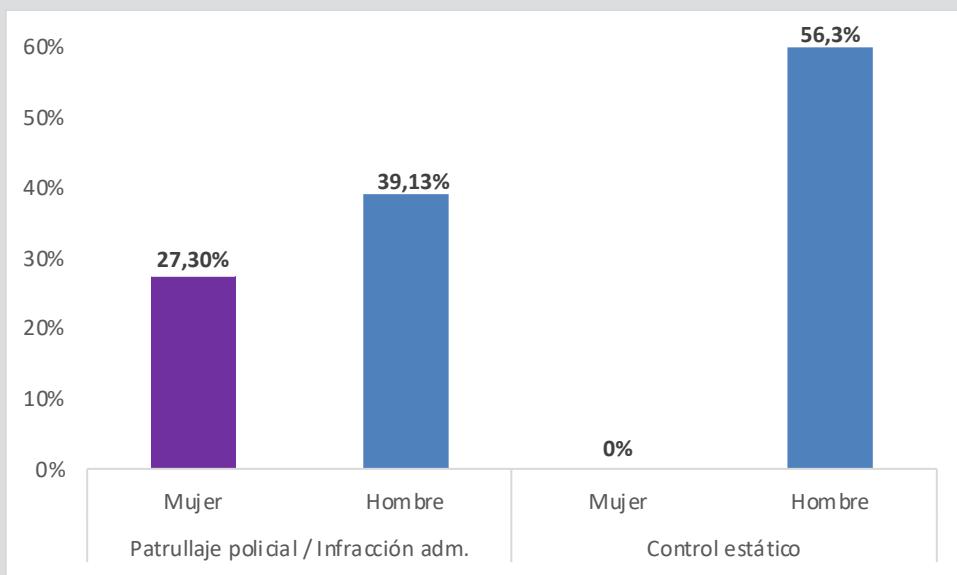
Gráfico 3. Porcentajes de conductores reincidentes según sexo y modo de captación



Fuente: elaboración propia

El 34,72 % de los infractores tenía antecedentes penales relacionados con la seguridad vial. Este porcentaje era mayor en hombres (39,68 %) que en mujeres (12,5 %). Los conductores investigados por la transgresión de lo expuesto en el artículo 379.2 presentaron un mayor porcentaje de historial delictivo (41,3 %), en comparación con los antecedentes presentados por los conductores que se habían visto involucrados en un siniestro vial e investigados por lo dispuesto en la Instrucción 3/2006 (23,07 %).

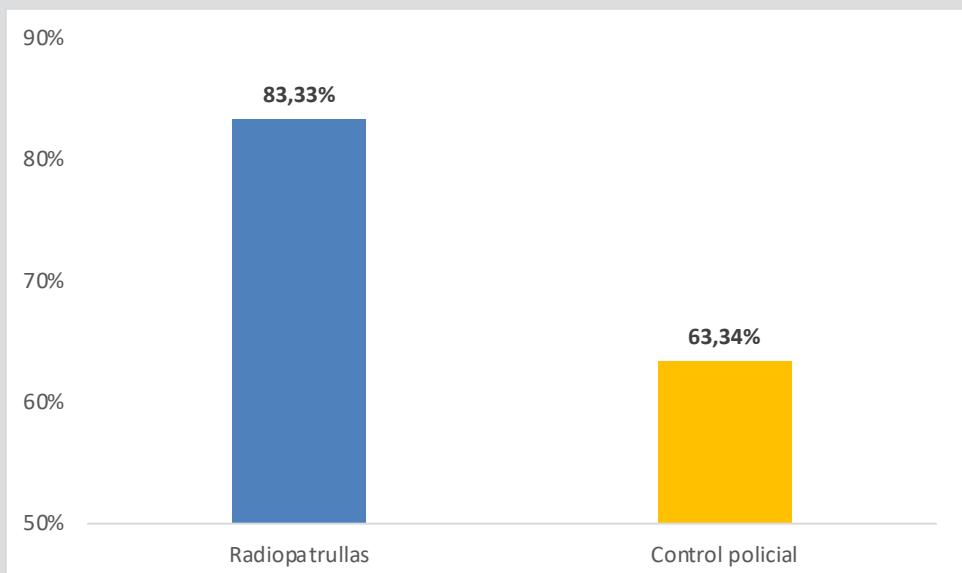
Gráfico 4. Porcentaje de infractores por sexo con antecedentes contra la seguridad vial según conocimiento: patrullaje policial vs control estático



Fuente: elaboración propia

En el caso de los investigados directamente relacionados con la no siniestrabilidad vial y su relación directa con los antecedentes penales en materia de seguridad vial muestran que el 27,3 % de las mujeres y el 39,13 % de los hombres investigados a consecuencia de una conducción errática observada por efectivos policiales realizando servicio de patrullaje disponía de ellos, frente al 56,3 % de los hombres y ninguna mujer investigados a consecuencia de penetrar en un control estático de control. El 89,32 % de los conductores mostraba reincidencia en la transgresión del artículo 379.2 del Código Penal, el 3,88 % por haberle sido retirado el carnet por pérdida total de puntos y el 6,8 % por otros delitos contra la seguridad vial.

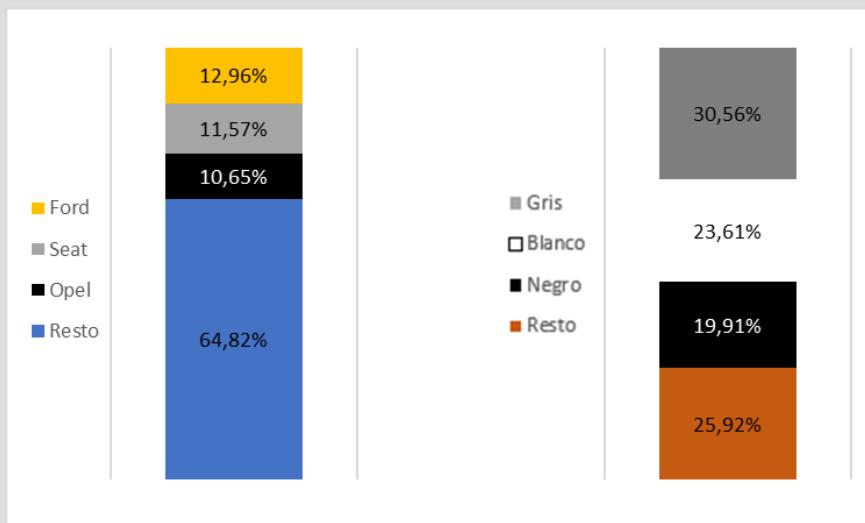
Gráfico 5. Investigados no residentes ni en la ciudad ni en la periferia. Conocimiento por radiopatrullas vs control policial



Fuente: elaboración propia

No se ha encontrado resultados reseñables en cuanto al lugar en el que los investigados residían, habitando en el 23,53 % de los casos fuera de la ciudad y en el caso de los avistados por las patrullas policiales en el ejercicio de sus funciones el 23,3 %. Por el contrario, de los no residentes en la ciudad sí que se ha podido constatar de un mayor porcentaje de conductores investigados residentes fuera de la periferia de la ciudad o de la provincia conocidos por las radiopatrullas (83,33 % frente a 66,34 % en controles policiales).

Gráfico 6. Porcentajes de las tres primeras marcas y colores involucradas en los atestados



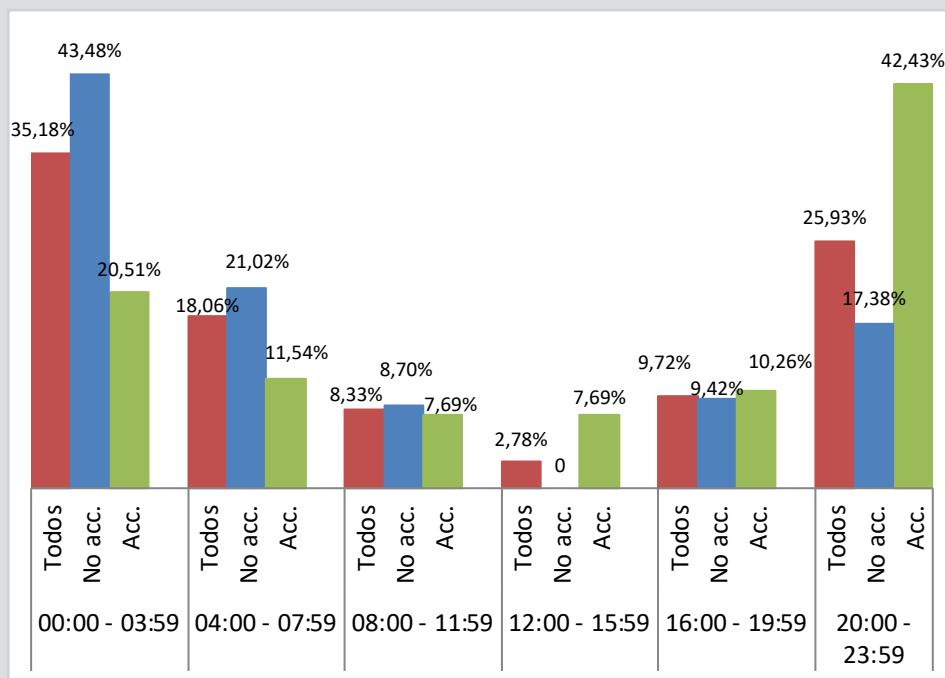
Fuente: elaboración propia

El turismo (82,87 %) fue el tipo de vehículo más frecuentemente implicado, seguido de los vehículos mixtos adaptables (11,11 %). De las 31 marcas diferentes de vehículos involucradas en las diversas diligencias las predominantes fueron Ford (12,96 %), Seat (11,57 %) y Opel (10,65 %), mientras que los colores más comunes fueron gris (30,56 %), blanco (23,61 %) y negro (19,91 %). En los casos derivados de accidentabilidad vial los vehículos eran más recientes: los turismos tenían una antigüedad promedio de 12,79 años y los vehículos mixtos adaptables de 10,29 años, lo que contrasta con los 14,6 años de antigüedad promedio general del parque automovilístico soriano. En suma, se observa un ascenso en la antigüedad media de estos vehículos, concordante con el también ascenso de la antigüedad media de su parque. La propulsión de la totalidad de los vehículos resultó ser de gasolina o gasoil, no habiendo ningún vehículo entre los implicados de GLP, eléctrico o similar, pudiendo comprobar el envejecimiento del parque automovilístico soriano. En relación a los colores, el segundo color que en mayor número de accidentes se vio involucrado fue el rojo (26,81 %), siendo el primero el gris (27,54 %) y desplazando al blanco (23,9 %) al tercer puesto.

El invierno registró el mayor número de delitos (28,70 %), seguido por el verano. En los delitos directamente relacionados con el conocimiento de funcionarios policiales (detención del vehículo para notificar de infracción administrativa comprobando una presente influencia por bebidas alcohólicas o drogas o por penetrar en un control policial), el verano fue la estación más frecuente, mientras que, en los relacionados

con accidentes, el invierno fue la predominante (32,05 %). Abril y septiembre fueron los meses en los que mayor número de delitos se conoció, manteniéndose estos meses en auge en los datos extraídos de los atestados no vinculados a los accidentes y siendo enero y diciembre los meses con mayor número de incidentes vinculados a la accidentología vial.

Gráfico 7. Distribución de delitos por franjas horarias



Fuente: elaboración propia

El patrón temporal de los delitos contra la seguridad vial en Soria entre 2019 y 2023 refleja una fuerte relación con la dinámica delictiva y las particularidades del entorno geográfico. La concentración de delitos en horarios nocturnos y días festivos sugiere una vinculación con el ocio nocturno y el consumo de alcohol, factores que suelen incrementar el riesgo de conductas delictivas al volante. Además, la elevada incidencia en fines de semana, especialmente los sábados, refuerza la hipótesis de que estos delitos están estrechamente ligados a patrones de movilidad asociados al entretenimiento y la relajación de las normas de autocontrol. En este contexto, se observa cómo la geografía urbana y la densidad de tráfico en ciertas franjas horarias pueden influir en la probabilidad de detección y accidentabilidad. Los datos indicaron que los horarios nocturnos fueron los más problemáticos: el 35 % de los delitos ocurrieron entre las 00:00 y las 03:59, seguidos por el 25 % entre las 04:00 y las 07:59. Los delitos derivados

de accidentes se concentraron entre las 20:00 y las 23:59 (42 %), mientras que los directamente relacionados con el artículo 379.2 ocurrieron mayoritariamente entre las 00:00 y las 03:59 (43,5 %). El 52,8 % de los delitos ocurrieron en días festivos, destacando el sábado como el día más frecuente en ambos tipos de delitos.

El 64,35 % de los delitos fueron detectados por funcionarios policiales, siendo el 72,66 % comprobados por radiopatrullas en el ejercicio de sus funciones vinculados a una transgresión normativa referente a una conducción errática o al transgredir una normativa de carácter administrativo y su posterior notificación de la infracción, y el 27,34 % de ellos conocidos al entrar en un control policial con una clara sintomatología, en ambos casos, acorde a la ingesta de alcohol o drogas, mientras que el 35,65 % fue el cuerpo de Policía Local de Soria informada a través de llamadas telefónicas (particular o 112). Solo el 0,4 % de los infractores solicitó intérprete, y el 14,81 % decidió declarar en sede policial, siendo este porcentaje mayor entre mujeres (30,43 %). En cuanto a la asistencia jurídica gratuita, el 95,65 % de las mujeres la solicitaron, frente al 86,01 % de los hombres. Además, los ciudadanos de Ecuador (63,63 %) y Bolivia (54,54 %) mostraron una mayor tendencia a ser representados por abogados privados, en contraste con los españoles (17,78 %).

Si bien el artículo 379.2 del Código Penal regula la conducción bajo la influencia tanto de alcohol como de otras sustancias, los datos analizados en este estudio muestran que la gran mayoría de los infractores (más del 80 %) presentaron positivo únicamente en alcohol. La presencia de otras sustancias no pudo ser analizada en detalle debido a la baja incidencia registrada en los atestados disponibles. Para futuras investigaciones, sería recomendable ampliar la muestra y examinar específicamente los casos en los que se detecta consumo de drogas distintas al alcohol.

Para evaluar si el modo de detección influye en el perfil criminológico del infractor, se compararon las características de los conductores identificados en controles policiales estáticos con aquellos detectados a través de otros medios, como accidentes o conducciones irregulares. Los datos reflejan variaciones en variables como la edad media, la concentración de alcohol en aire expirado y la tasa de reincidencia entre los diferentes tipos de detección (Tabla 1). Esto sugiere que los controles policiales pueden estar identificando a un perfil de infractor con características diferenciadas respecto a otros mecanismos de detección.

Tabla 1. Distribución de delitos por franjas horarias

Variable	Controles policiales (%)	Patrullaje aleatorio (%)	Accidente de tráfico (%)
Edad media	39 años	42 años	41 años
% Hombres	86,2 %	78 %	85,9 %
Tasa más favorable de alcohol en aire expirado en Hombres	0,883 mg/l	0,894 mg/l	0,857 mg/l
Tasa más favorable de alcohol en aire expirado en Mujeres	0,764 mg/l	0,760 mg/l	0,785 mg/l
% Reincidentes	52,94 %	37,86 %	23,08 %

Fuente: elaboración propia

Si bien el estudio menciona la conducción bajo los efectos de sustancias en general, el análisis de datos reveló que más del 84 % de los casos estaban relacionados exclusivamente con el alcohol. Entre otras cuestiones es resultante de que el Código Penal y la Instrucción 3/2006 recojan una tasa objetiva para considerar un hecho penal y, por el contrario, que la presencia de sustancias tóxicas esté recogida en el Código Penal cuando esta influencie la conducción (bajo la influencia) y la anterior instrucción recomienda instruir diligencias penales en el caso de un accidente de circulación (presencia de drogas). Dicho esto, la detección de otras drogas fue poco frecuente en los atestados policiales disponibles, a pesar de que casi la totalidad de estas arrojaron resultados positivos en THC (tetrahidrocannabinol), AMP (anfetaminas) y MAMP (metanfetaminas), lo que impidió un análisis separado de estas sustancias. Se recomienda que futuras investigaciones aborden esta cuestión con una muestra más amplia y específica.

Para evaluar el impacto de la actividad policial en la detección de infractores, se revisó la cantidad de controles realizados entre 2019 y 2023. Se observó un incremento en la frecuencia de controles a partir de 2021, lo que pudo influir en el aumento de detecciones en los últimos años. Sin embargo, no se dispone de datos detallados sobre la distribución geográfica y horaria de estos controles, lo que limita un análisis más preciso del sesgo de captación.

Es importante considerar el posible impacto de la pandemia de COVID-19 en los datos de 2020. Durante el primer semestre del año, el confinamiento y las restricciones de movilidad redujeron significativamente la circulación de vehículos, lo que pudo afectar la cantidad de infracciones registradas. Para mitigar este efecto, los análisis

comparativos se centraron en las tendencias de 2021-2023, cuando la actividad vial recuperó niveles previos a la pandemia.

Si bien se observó que ciertos tipos de vehículos estaban más presentes en los atestados analizados, no se puede concluir que exista una relación causal entre la marca del vehículo y la comisión del delito. La proporción de vehículos en circulación de cada marca no ha sido considerada en este estudio, por lo que estos datos deben interpretarse con cautela.

El análisis del color del vehículo fue incluido como una variable exploratoria para evaluar posibles patrones en la criminología vial. Sin embargo, los resultados obtenidos no pueden interpretarse como indicativos de una relación entre el color y la propensión a cometer delitos. Factores como la visibilidad del vehículo en diferentes condiciones de luz o la distribución de colores en el parque automovilístico podrían influir en estos datos, por lo que futuras investigaciones deberían abordar esta cuestión con una metodología más específica.

5. Discusión y análisis

El perfil criminológico identificado en este estudio corresponde mayoritariamente a un hombre español de 41 años. Sin embargo, se observa un notable porcentaje de conductores investigados de origen ecuatoriano y boliviano, cuyo número ha aumentado en los últimos años, a pesar de que no se han registrado cambios significativos en la composición sociodemográfica ni en los flujos migratorios recientes de estas nacionalidades. Resulta especialmente llamativo que, según datos del INE (2022), el 89,36 % de la población de Soria es española de nacimiento, mientras que los nacidos en Ecuador y Bolivia representan apenas el 0,41 % y el 0,47 %, respectivamente. No obstante, estos grupos están implicados en un porcentaje desproporcionadamente alto de los atestados por delitos contra la seguridad vial: el 13,89 % en el caso de los ecuatorianos y el 6,94 % en el de los bolivianos.

Estos conductores poseen una antigüedad media de 17 años en su permiso de conducción y residen predominantemente en la ciudad de Soria, si bien en los últimos años se ha registrado un aumento de infractores provenientes de poblaciones de fuera de la periferia, lo que refleja un conocimiento especializado de las vías urbanas y periurbanas. Además, el 34,72 % de los infractores tenía antecedentes penales contra de

la seguridad vial, especialmente, alcoholemias firmes anteriores (casi el 90 %), siendo estos más frecuentes entre quienes fueron investigados o detectados en controles de seguridad que tras la captación por efectivos policiales realizando labores de patrullaje aleatorio al infringir un precepto de carácter administrativo contra el Reglamento General de Circulación o la Ley de Seguridad vial. Especialmente, son sorprendidos los días de carácter festivo durante las últimas horas de la tarde y primeras de la noche a los mandos de un vehículo de tipo turismo.

En cuanto al perfil femenino, aunque representa una proporción menor, se caracteriza por conductoras con una edad media de 37,5 años, principalmente españolas y sin antecedentes penales en delitos contra la seguridad vial. La antigüedad media en su permiso de conducción es de 14 años, y son investigadas mayoritariamente al hallarse involucradas en incidentes relacionados directamente con accidentes de tráfico, disponiendo de un extenso conocimiento de las vías urbanas de titularidad municipal al habitar en ella casi la totalidad de las investigadas. Estas conducen un vehículo de tipo turismo durante las horas nocturnas. Las mujeres presentan menos antecedentes policiales contra la seguridad vial que los varones, concordando con estos en que el mayor número de ellos viene dado por alcoholemias firmes anteriores. Los patrullajes aleatorios son, en segundo grado y tras los accidentes de circulación, los que mayor número de conductoras reincidentes notifican.

Sobre el modo de conocimiento de la transgresión penal normativa no hubo variación en cuanto a los datos arriba reseñados (edad media, antigüedad del permiso de conducción, antigüedad del vehículo...). A pesar de ello, sí que se ha podido constatar que a través del patrullaje aleatorio se han conocido un mayor número de quebrantamientos normativos (más del 70 %) resultando, por ello, este más eficiente que los controles a la hora de conocer delitos directamente relacionados con la conducción influenciada y que, además, estos conductores son residentes fuera del área urbana y periurbana de la ciudad.

El consumo de alcohol es la principal causa de los delitos analizados, ya que más del 84 % de los infractores arrojaron resultados positivos en pruebas de detección alcohólica, siendo menos del 1 % investigados a consecuencia de ser parte de un accidente de circulación, no conociendo el motivo de la influencia en la conducción del resto de conductores (15,2 % con una sintomatología acorde) por negarse a la realización de dichas pruebas. Los conductores que presentaron una sintomatología acorde a una

conducción influenciada por el consumo de drogas, con resultado positivo en dichas pruebas, estuvo vinculada en mayor medida a la accidentología vial, otorgando estos conductores mayor número de resultados positivos que los captados durante los patrullajes aleatorios o en los controles.

Estos datos pueden ser debido a lo dispuesto en las Instrucciones 3/2006 y 10/2011 sobre la obligatoriedad de investigar penalmente a los conductores implicados en accidentes con positivo en sustancias estupefacientes, no disponiendo de una tasa objetiva penal para su sanción dispuesta en el Código Penal como sucede con la ingestión de bebidas alcohólicas y que, por economía temporal y de costes durante los dispositivos estáticos de control se llevan a cabo un mayor número de pruebas de alcoholemia que de drogas. Casi el 90 % de los conductores reincidentes destacaban por haber sido penados por lo dispuesto en el artículo 379.2 del Código Penal: alcoholemias firmes anteriores o influencia de drogas en la conducción.

Respecto a los vehículos, el turismo y el vehículo mixto adaptable son los más utilizados, con una antigüedad inferior entre 2 y 4 años al promedio del parque automovilístico soriano, dispuesta en los 14,6 años. La propulsión de la totalidad de los vehículos resultó ser de gasolina o gasoil, no habiendo ningún vehículo entre los implicados de GLP, eléctrico o similar. Los colores predominantes fueron el gris y el blanco, aunque en los accidentes destacó el color rojo. Los vehículos involucrados en siniestros viales suelen ser más recientes, con una antigüedad promedio entre 3 y 5 años aún menor que los utilizados en otros incidentes, siendo la marca Ford predominante en ambas casuísticas.

Se ha podido comprobar que los modos de patrullaje aleatorios son más efectivos que los controles policiales en aras de captar a los conductores que transgreden la normativa con respecto a la conducción influenciada, hallando una estrecha vinculación entre el patrullaje aleatorio, la notificación de denuncias administrativas y su capacitación para comprobar el estado de conducción del piloto del automóvil. En suma, se ha podido constatar que la mayoría de los investigados tras la captación de las radiopatrullas es residente fuera de la ciudad y de la periferia de la ciudad en relación a los conocidos a raíz de los controles policiales.

La estacionalidad y los horarios de los delitos muestran patrones distintivos: el invierno registró el mayor número de incidentes directamente relacionados con la sinistroabilidad vial, con un pico horario entre las 20:00 y las 23:59, mientras que los delitos

no relacionados con accidentes fueron más frecuentes en verano y, principalmente, durante la franja horaria 00:00 y las 03:59 horas. Los días festivos y, concretamente, los sábados concentraron la mayoría de los delitos, aunque en el caso de accidentes, los días no festivos también mostraron un porcentaje significativo, siendo abril y septiembre los meses estrechamente vinculados a los delitos directamente relacionados con la conducción embriagada conocida a través de los dispositivos estáticos de control o por patrullaje aleatorio, y diciembre y enero los meses ligados a los accidentes de circulación.

Estos datos pueden ser derivados de los climas adversos dados en invierno, con especial riesgos de heladas y nevadas para la circulación durante los meses de diciembre y enero, no habiendo especial diferenciación entre los días festivos y lectivos. Además, las condiciones meteorológicas adversas como el frío o la lluvia hacen que los desplazamientos en vehículo se lleven a cabo en mayor cantidad, pudiendo esta casuística estar, también, directamente relacionada con la siniestrabilidad vial, la conducción influenciada y la climatología adversa. Por el contrario, los horarios de cierre de pubs y discotecas, su vinculación con el buen tiempo y festividades y una mayor afluencia policial pueden estar detrás de la gran cantidad de conductores investigados durante la estación más caliente.

Finalmente, los derechos legales más demandados fueron la asistencia letrada gratuita, solicitada en mayor proporción por las mujeres (95,65 % frente al 86,01 % de los hombres), y el derecho a declarar exclusivamente en sede judicial con similares porcentajes. El escaso uso del derecho a un intérprete (0,4 %) refuerza la conclusión de que la mayoría de los infractores son residentes de larga duración en el país y dominan el idioma.

Este análisis aporta una visión detallada del perfil del infractor vial en Soria, proporcionando información esencial para diseñar políticas públicas y estrategias preventivas más adaptadas a las características específicas de este colectivo.

6. Conclusiones

Los delitos contra la seguridad vial y, en concreto, los de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas se encuentran regulados en el Capítulo IV del título XVII “De los delitos contra la

seguridad colectiva”, y según lo dispuesto en las Instrucción de la Fiscalía General del Estado 3/2006, de 3 de julio y bajo los criterios de actuación de la Circular 10/2011, de 17 de noviembre, también de Fiscalía General del Estado. Los resultados contribuyen de forma sustancial al problema expuesto, identificando las principales características de los infractores viales en la ciudad y relacionándolos con patrones temporales, así como con el modo de detección del hecho delictivo. En relación al incremento de delitos investigados desde el año 2021 y su relación con un mayor número de radiopatrullas realizando patrullajes aleatorios justificarían el auge de estos, pudiendo comprender la importancia de este modo de patrullaje al manejar un territorio más amplio que los controles estáticos y pudiendo comprobar el modo de conducción de los usuarios de la vía y, por ende, comprobando si estos se encuentran en condiciones para conducir. Además, tras su exhaustivo análisis, se ha podido realizar una evaluación en referencia a la reincidencia de los anteriormente investigados y su conexión con la nueva conducción influenciada. De la mano del presente análisis también se han podido conocer especificidades sobre el ámbito geográfico que el conductor muestra en base a sus características de residencia su óptima captación en base a una planificación estratégica eficiente del patrullaje.

A pesar del consumo de alcohol ser el que mayores porcentajes ha dispuesto en base a la investigación de los conductores con una influencia notoria en la conducción en la ciudad, se ha podido constatar que los influenciados por drogas tóxicas o sustancias estupefacientes (en especial THC, AMP y MAMP) guardan estrecha relación con la siniestralidad vial (Nida, 2019), siendo estos más proclives a ser parte involucrada en un siniestro vial (Gutiérrez, 2020; Torres, 2022).

En base a los resultados obtenidos se ha podido conocer que el modo de localización de conductores influenciados que mejor respuesta ha ofrecido ha sido el patrullaje aleatorio, ya que es con esta práctica policial con la que mayor número de investigados por conducción influenciada se ha reportado (García, Olivares y Ragusa, 2021). Resulta de interés que la sintomatología presentada en menos del 1% de los encartados era relativa a una conducción influenciada por sustancias estupefacientes, destacando que el 84 % de los conductores disponía de una tasa alcohólica superior a la permitida y que el 15,2 % de los conductores investigados, a pesar de presentar una sintomatología acorde a la conducción influenciada (Servet, 2023),, decidieron no llevar a cabo las diversas pruebas y fueron, por ello, investigados simultáneamente por un delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y drogas

El perfil criminológico del infractor vial soriano refleja una combinación de características generales constantes y elementos particulares que varían según la casuística analizada. Entre las características constantes se destacan el predominio masculino, la edad media de 41 años y la fuerte conexión con el entorno urbano de Soria, lo que corrobora investigaciones previas que identifican patrones similares en contextos específicos de infracciones viales (Serrano y Realpe, 2015; Marcos, Muñoz y Osuna, 2024; Fraile, 2024). Sin embargo, elementos como la antigüedad del permiso de conducción, las franjas horarias y estaciones en las que ocurren los incidentes, y las características de los vehículos, como el color, tipo y marca, introducen variaciones que hacen único a cada grupo de análisis. Estas particularidades exigen un enfoque más matizado para abordar las diferencias entre los infractores detectados, alineándose con estudios que subrayan la necesidad de políticas adaptadas a los patrones locales de delincuencia (Kaiser, 1979; Carreras, 2015).

De acuerdo con estudios anteriores (Murguialday, Paz, Martínez y Bosque, 2022; Lardelli-Claret, Fernández-Martínez, Martín de Los Reyes, Jiménez-Mejías, Rivera-Izquierdo y Martínez-Ruiz, 2024). El análisis llevado a cabo muestra que los porcentajes de siniestrabilidad vial en el territorio urbano que vinculan el género masculino con la conducción influenciada y la accidentología vial son mayores que los que competen al género femenino, pudiendo estar entre las causas un mayor porcentaje de varones (93,2 %) que disponen del permiso de conducción frente a las mujeres (66,95 %) en la ciudad de Soria o presentando resultados más altos (siendo los resultados medios más favorables de 0,8579mg/l en los varones y 0,786 mg/l en las mujeres) en las pruebas de verificación alcohólicas llevadas a cabo por funcionarios policiales. Dado el elevado porcentaje de ciudadanos ecuatorianos y bolivianos involucrados en delitos contra la seguridad vial en comparación con su escasa representación en el padrón municipal, sería pertinente llevar a cabo un análisis más profundo. Este estudio permitiría identificar sus características específicas y comprender mejor los factores que contribuyen a esta sobrerepresentación dentro del grupo de investigados.

Respecto a las políticas de seguridad vial implementadas durante el período estudiado, los resultados son ambivalentes. Por un lado, el aumento de infractores detectados puede interpretarse como una señal positiva de la efectividad de las estrategias de control y concienciación desarrolladas por las autoridades (García, Olivares y Raguasi, 2021; Alarcón Delicado y Moya Fuentes, 2021). No obstante, el crecimiento sostenido

de este tipo de delitos sugiere que las medidas preventivas aplicadas no han alcanzado plenamente sus objetivos, como lo reflejan los análisis sobre la insuficiencia de las estrategias preventivas en otras áreas de la criminología vial (Prieto, 2008). Este contraste destaca la importancia de evaluar la cifra negra de delincuentes viales no detectados, ya que un análisis más preciso de este fenómeno permitiría redirigir las políticas hacia acciones más eficaces y eficientes. Así mismo, los altos porcentajes de infractores reincidentes demuestran que los diversos programas como Proseval no obtienen los resultados esperados. (Escamilla, Giménez, Paredes y Gómez, R., 2021; Escamilla, Giménez, Colomer, Martínez y Navarrete, 2023).

La prevención emerge como el pilar central de la criminología vial, subrayando la necesidad de considerar que cualquier conductor tiene el potencial de convertirse en infractor dependiendo de las circunstancias. Las características sociales y demográficas de Soria, aunque presentan similitudes con otros municipios, también ofrecen singularidades que requieren un enfoque local adaptado para maximizar la eficacia de las estrategias de seguridad vial. Esto incluye una atención especial a las dinámicas locales, como el incremento de infractores provenientes de otros países o de áreas rurales cercanas a la ciudad y las diferencias emergentes en patrones delictivos entre los infractores reincidentes y/o esporádicos (Cerezo, 1970; Göppinger, 1975). En suma, la ascendente investigación durante los últimos años de mayor número de conductores muestra, por una parte, que las políticas de seguridad vial llevadas a cabo en la ciudad han obtenido unos buenos resultados contrastando, por la otra, con datos negativos en virtud a la gran cantidad de conductores investigados a consecuencia de un accidente de circulación no habiendo sido captados con anterioridad por ningún funcionario policial o no habiendo penetrado en ningún control preventivo. Del mismo modo, podemos comprender que las políticas de educación vial tampoco han obtenido los resultados deseados al constatar un ascenso de conductores investigados durante el quinquenio analizado, contemplando así que uno de los principales objetivos (entorno a la formación) de la estrategia de Seguridad Vial 2030 no se está cumpliendo.

Por otro lado, las reformas legislativas recientes, como la introducción de tasas objetivas de alcohol en sangre en el artículo 379.2 del Código Penal, han mejorado la seguridad jurídica al reducir la subjetividad en la evaluación de la influencia de sustancias (Gómez, 1988; Miró, 2009). Sin embargo, este marco legal necesita complementarse con estrategias de prevención más proactivas que integren datos criminológicos locales,

como las tendencias en la reincidencia y las características específicas de los vehículos involucrados en los incidentes. En este sentido, el enfoque propuesto por autores como Grassberger (1961) y Middendorff (1981), basado en la clasificación criminológica de los delitos y sus contextos, ofrece una herramienta valiosa para mejorar la efectividad de las intervenciones.

Finalmente, es prioritario que el legislador actúe de manera contundente para combatir esta forma de delincuencia, que afecta derechos fundamentales como la vida y la integridad física. Este análisis resalta la necesidad de diseñar estrategias más dirigidas y flexibles, capaces de adaptarse a las dinámicas cambiantes del perfil criminológico de los infractores viales en Soria. Al mismo tiempo, estas políticas deben contemplar la extrapolación de hallazgos locales a nivel nacional, asegurando una reducción efectiva y sostenida de los delitos contra la seguridad vial. En última instancia, el éxito de estas políticas dependerá de un enfoque integral que combine prevención, control y educación, tal como subrayan estudios recientes sobre el impacto de programas específicos de intervención en delitos viales (Alarcón Delicado y Moya Fuentes, 2021).

7. Bibliografía

Alarcón Delicado, B.; Moya Fuentes, M. del M. (2021): “Reincidencia de condenados por delitos contra la seguridad vial tras finalizar el programa de intervención PROSEVAL”, en Boletín Criminológico, 188, pp. 1-12. Disponible en: <https://revistas.uma.es/index.php/boletin-criminologico/article/view/13555> [Fecha de consulta: 26 de diciembre de 2024].

Carreras, J.a. (2015): *Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial*. Editorial Criminología y Justicia. 2º edición.

Castro, C.; Doncel, P.; Szot, A.c.; Laffarga, L.; Salazar-Frías, D.a; Dinu, A. L. Y Rodríguez-Bailón, M. (2024). *Estudio del efecto de las condiciones psicofísicas sobre la seguridad vial*. Recuperado de https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/Informe-Condiciones-Psicofisicas-sobre-la-Seguridad-Vial_22_Julio_2024.pdf [Fecha de consulta: 14 de marzo de 2025].

Cerezo, J. (1970): “Problemas fundamentales de los delitos contra la seguridad del tráfico”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Sociales*, Tomo 23, Número 3, Madrid, pp. 581-604.

Escamilla, M. C.; Giménez, E.; Colomer, N.; Martínez, D.; Navarrete, J. (2023): “La eficacia de las intervenciones psicoeducativas penitenciarias en seguridad vial”, en

The European journal of psychology applied to legal context, ISSN 1889-1861, Vol. 16, nº2, 2024, pp. 87-96. DOI: 10.5093/ejpalc2024a8. Disponible en <https://journals.copmadrid.org/ejpalc/art/ejpalc2024a8> [Fecha de consulta: 24 de enero de 2024].

Escamilla, M. C.; Giménez, E.; Paredes, C.; Gómez, R. (2021): “Perfil de la persona condenada por delitos contra la seguridad vial y eficacia de las intervenciones en seguridad vial en penas y medidas comunitarias. DOI: <http://hdl.handle.net/11268/12004>

Fraile, N. (2024): *En la carretera, el alcohol mata* en *Revista tráfico y seguridad vial*, 272, pp 16- 21. Recuperado de <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2024/12DICIEMBRE/1712-N272-PORTADA-Alcohol.shtml> [Fecha de consulta: 13 de marzo de 2025].

García, D. E.; Olivares, O. A. y Raguasi, O. D. (2021): *Planificación estratégica para un patrullaje inteligente*. Biblioteca Digital UNCUYO. Recuperado de: <https://bdigital.uncu.edu.ar/18665>

Gómez, P. (1988): *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*. Barcelona, Editorial Bosch.

Göppinger, H. (1975): *Criminología*. Madrid, Reus.

Grassberger, R. (1961): “Versuch eines kriminologischen Systems zur Klassifizierung der strafbaren Handlungen (An attempt of a criminological system for the classification of delicts)”, en *Journal of Criminal Law and Criminology*, Vol. 15, pp. 469-478.

Gutiérrez, A. (2020): *Los conductores con drogas causan más accidentes*. Revista Tráfico y Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico. Recuperado de <https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2020/05MAYO/0529estudio-finlandes-perfiles-conductor-con-drogas-y-con-alcohol.shtml> [Fecha de consulta: 12 de marzo de 2025].

Kaiser, G. (1979): *Delincuencia de tráfico y su prevención general*. Madrid, Espasa-Calpe.

Lardelli-Claret, P.; Fernández-Martínez, N. F.; Martín De Los Reyes, L. M.; Jiménez-Mejías, E.; Rivera-Izquierdo, M.; Martínez-Ruiz, V. (2024). Which is the role of driver-or Passenger- sex on the severity of road crashes? en *Heliyon*, Vol. 10 (14). DOI: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e34472>

Marcos, I.; Muñoz, I.; Osuna, E. (2024): “Prevalencia y aspectos criminológicos del consumo de alcohol y otras drogas en conductores sometidos a pruebas de detec-

ción en el ámbito urbano durante la pandemia por coronavirus”, en *Revista LOGOS Guardia Civil*, 2, pp. 117-140. Disponible en <https://revistacugc.es/article/view/6209/7168> [Fecha de consulta: 12 de diciembre de 2024].

Magro, V. (2023): Los signos externos en la determinación de la alcoholemia en siniestralidad vial, en *Tráfico y Seguridad Vial* (283)

Middendorff, W. (1981): *Estudios sobre la delincuencia en el tráfico*. Madrid, Espasa-Calpe.

Miró, F. (2009): “El ‘moderno’ Derecho penal vial y la penalización de la conducción sin permiso”, en *InDret*, 3/2009, pp. 1-54.

Morillas, L.; Suárez, J. M. (2008): “Libro II. Título XVII, de los delitos contra la seguridad colectiva (artículos 359 al 385)”, en *Comentarios al Código Penal. Segunda época. Tomo XI*. Madrid, Centro de Estudios Superiores de Especialidades Jurídicas, pp. 637-667.

Murguialday, B.; Paz, V.; Martínez, I.; Bosque, A. (2022). *Estudio de la seguridad vial desde la perspectiva de género*. Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior. <https://seguridadvial2030-org.dgt.es/.galleries/enlaces/practicas-interes/Politicas-integradas-y-cooperacion-internacional/Estudio-de-la-seguridad-vial-desde-la-perspectiva-de-genero> [Fecha de consulta: el 15 de marzo de 2025].

Nida, (2019). *Conducir bajo el efecto de drogas – DrugFacts*. Recuperado el de marzo de <https://nida.nih.gov/es/publicaciones/drugfacts/conducir-bajo-el-efecto-de-drogas>

Prieto, H. M. (2008): “El delito de conducción sin permiso en la reforma de los delitos contra la seguridad vial”, en *Seguridad vial y derecho penal: análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código Penal en materia de seguridad vial*. Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 251-282.

Sanchez, D. (2021): *Conducción con bajas tasas de alcoholemia. La “subembriaguez”*, en *Revista de Criminología, Psicología y Ley* (6), pp. 87-184.

Serrano, A.; Realpe, M. F. (2015): *Criminología del delincuente vial. La generalidad de la desviación en la conducción de vehículos a motor*. Madrid, Edisofer.

Suarez, E. J. (2024): *Los delitos contra la seguridad vial y su prueba*. Tesis doctoral, GREDOS. <https://gredos.usal.es/handle/10366/159953> [Fecha de consulta: 12 de marzo de 2025].

Torres, J. (2022): *El consumo simultáneo de alcohol y drogas en la conducción*, en *Revista LOGOS Guardia Civil*, 12, pp. 259-332. Disponible en <https://online.fliphitml5.com/jdrv/ofqq/index.html#p=272>

ANEXO I

A continuación, se detallan las variables analizadas en el estudio, organizadas en categorías según su naturaleza:

1. Datos sociodemográficos del infractor

- Género
- Edad en el momento de cometer el delito
- País de nacimiento
- Permiso de conducción (español o canjeado)
- Tipo de permiso de conducción
- Antigüedad del permiso de conducción
- Limitaciones para la conducción
- Compañía en el momento de la conducción:
 - Solo
 - Con familia
 - Con pareja
 - Con menores
 - Con amigos
- Lugar de residencia:
 - Periferia de la ciudad
 - Provincia de Soria
 - Residente en España
- Historial delictivo:
 - Reincidencia
 - Alcoholemias firmes anteriores
 - Otros delitos contra la seguridad vial

2. Características del delito

- Año de comisión
- Mes de comisión
- Día de la semana
- Tipo de día (festivo o laboral)

- Hora del delito
- Agrupación por franjas horarias
- Estación del año

3. Condiciones del vehículo

- Marca
- Modelo
- Color
- Antigüedad del vehículo
- Tipo de vehículo
- Cilindrada
- Propulsión
- Potencia
- Etiqueta medioambiental
- Modificaciones del vehículo (*tuning*)

4. Factores legales y procesales

- Concurso de delitos:
 - Art. 379.2 + 383
 - Art. 379.2 + 384
 - Art. 379.2 + 383 + 384
 - Art. 379.2 + otros delitos
- Solicitud de procedimiento de *habeas corpus*
- Nivel de alcohol en aire expirado en cada prueba
- Direccionalidad del resultado
- Resultado de la prueba de drogas
- Sustancias detectadas en el test indicario
- Sustancias detectadas en la prueba confirmatoria
- Solicitud de prueba de contraste
- Resultado de la prueba de contraste
- Solicitud de toma de declaración en sede policial
- Solicitud de declaración en sede judicial
- Solicitud de abogado de oficio

- Personación de abogado en dependencias policiales
- Solicitud de intérprete
- Ejercicio del derecho a formular alegaciones u observaciones
- Modo de detección del delito
- Cuerpo policial que presencia el delito
- Tipo de infracción administrativa
- Normativa infringida:
 - Ley de Seguridad Vial
 - Reglamento General de Circulación
- Artículo administrativo infringido
- Solicitud de *habeas corpus* (según lo dispuesto en el artículo 495 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal)

Sobre los autores:

Unai Moreno Ladrera es investigador en formación del Programa de Derecho y Economía de la Escuela Internacional de Doctorado CEU (CEINDO). Policía Local de Soria e integrante de la sección de Atestados desde hace más de siete años. Licenciado en Pedagogía y posgraduado en prevención criminológica y victimológica y en prevención del crimen por la universidad Miguel Hernández. Dispone de una amplia trayectoria tanto académica como profesional directamente relacionada con la prevención delictiva y la seguridad pública. Volcado en trabajar para mejorar la Seguridad Vial, especialmente, lo relacionado con la investigación de la conducción influenciada/con presencia de alcohol o drogas en el organismo.

Vanesa Berlanga Silvente es Analista en Data & Intelligence y experta en metodología de investigación, con más de 20 años de experiencia en técnicas estadísticas avanzadas y criminología. Es doctora en Educación y Sociedad por la Universitat de Barcelona y, en breve, doctora en Criminología. Es profesora titular en la Universitat Abat Oliba CEU y asociada en varias universidades en España. Ha liderado proyectos académicos y colaboraciones con instituciones como el Ministerio de Defensa. Autora de libros y publicaciones científicas, también es miembro activo de asociaciones de seguridad y estadística.