

VNIVERSITATĪ VALÈNCIA

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

**Departamento de Personalidad, Evaluación y Tratamientos
Psicológicos**



TESIS DOCTORAL

**EL PERFIL PSICOLÓGICO Y CRIMINOLÓGICO DE LOS
DELINCUENTES VIALES CONDENADOS A TRABAJOS EN
BENEFICIO DE LA COMUNIDAD EN SEGURIDAD VIAL**

Presentada por:

María Cristina Escamilla Robla

Dirigida por:

**Dra. M^a José Báguena Puigcerver
Dra. M^a Ángeles Beleña Mateo**

Programa de doctorado:

Cód. 3150. Psicología Clínica y de la Salud

Valencia, octubre de 2018

“Tiene mejor conocimiento del mundo, no el que más ha vivido, sino el que más ha observado”.

Arturo Graf

AGRADECIMIENTOS

Deseo comenzar este punto tan importante o, mejor dicho, imprescindible, dando las gracias a la Dra. M^a José Báguena Puigcerver y a la Dra. Ángela Beleña Mateo por su ayuda, apoyo, paciencia, serenidad y sonrisas para conmigo, después de “tantas idas y venidas”. Las dos han sido necesarias, profesional y emocionalmente, para el desarrollo de esta investigación.

Añado, el agradecimiento a Wolfgang Gralke, por su paciencia y comprensión con el manejo de los datos y pruebas estadísticas. Gracias a él, inicié un camino de retorno al SPSS, donde fui capaz de trabajar a su lado.

Agradecer, como institución, a la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias la autorización para poder realizar esta investigación con los usuarios asistentes a los TBC; a las personas de dicha institución, a Myrian Tapia y Laura Negrodo por el eterno apoyo e incansable motivación para seguir investigando con el propósito de poner nuestro granito de arena en el camino de la resocialización del delincuente; y a Enrique García por su ayuda, siempre con ilusión, para la recogida de la muestra y pase de cuestionarios en los talleres de TBC.

Al final de este camino hacia el doctorado, encontré personas maravillosas, Amparo, Carla y Elisa, en un mundo laboral nuevo para mí. No quiero dejar de nombrarlas, por su vitalidad y empuje en sus palabras de aliento, además de la comprensión y confianza en alguna de mis ausencias.

Y, por último, y no menos importante, a mi familia, especialmente a Marcos, mi hijo, y a Carlos, mi marido, por entender esta fase de mi vida donde el estrés daba la cara. A mi hermana y sobrinas, suegros y cuñado, por soportar, con tanta paciencia, mi lejanía.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	23
CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO	29
1.1. Siniestralidad vial y factores que intervienen	31
1.1.1. El fenómeno del tráfico rodado.....	31
1.1.2. Siniestro vial y accidente de tráfico	32
1.1.3. Datos epidemiológicos sobre siniestralidad vial	34
1.1.4. Problemas y consecuencias derivadas de los siniestros viales.....	37
1.1.5. Factores que intervienen en los siniestros viales.....	39
1.1.5.1. Factores ambientales	40
1.1.5.2. El factor vehículo	40
1.1.5.3. El factor humano.....	42
1.1.6. Aspectos relacionados con la toma de decisiones del conductor	43
1.2. Políticas legislativas y criminales adoptadas sobre el tráfico rodado	48
1.2.1. Evolución legislativa sobre tráfico rodado.....	48
1.2.2. El Sistema de Permiso por Puntos	52
1.2.3. Políticas criminales en el Derecho Penal en relación con la seguridad vial.....	60
1.2.4. Prevalencia de la delincuencia vial	67
1.2.5. La Aplicación de los Trabajos en Beneficio de la Comunidad dentro el Sistema de Penas en los delitos contra la seguridad vial.....	73
1.3. Delincuencia vial: aspectos criminológicos y otros relacionados con la seguridad vial tratados en la investigación.....	79
1.3.1. Aspectos criminológicos en los delincuentes viales	80
1.3.2. Aspectos relacionados con la seguridad vial.....	86
1.4. Delincuencia vial y variables psicológicas tratadas en la investigación	93
1.4.1. Dimensiones de personalidad y la delincuencia vial.....	98
1.4.2. Trastornos de personalidad y la delincuencia vial	104
1.4.3. El Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad y la delincuencia vial.....	112
1.4.4. El consumo de riesgo de alcohol y la delincuencia vial.....	116
1.5. Planteamiento de objetivos e hipótesis de la investigación.....	126
CAPÍTULO 2. MÉTODO.....	131
2.1. Introducción	133
2.2. Diseño de la investigación.....	133
2.3. Descripción de la muestra	133
2.3.1. Características sociodemográficas	136
2.3.1.1. Edad y género.....	136
2.3.1.2. Nivel de estudios.....	137

2.3.1.3.	<i>Situación personal</i>	138
2.3.1.4.	<i>Hijos</i>	138
2.3.1.5.	<i>Actividad laboral</i>	139
2.4.	Instrumentos de evaluación	140
2.4.1.	Cuestionario construido para la investigación	140
2.4.2.	Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Reason, 1990).....	141
2.4.3.	Inventario de Personalidad NEO-FFI (Costa y McCrae, 1999)	143
2.4.4.	Examen Internacional de los Trastornos de la Personalidad IPDE (Loragner, 1997)	145
2.4.5.	Cuestionario autoinformado de cribado del TDAH del adulto (ASRS-V1.1) (Adult ADHD Self-Report Scale, OMS)	147
2.4.6.	Cuestionario de identificación de los trastornos debidos al consumo de alcohol, AUDIT, (OMS).....	148
2.4.7.	Criterios de abuso y dependencia de sustancias (CADS) según el DMS IV... 150	
2.5.	Procedimiento seguido en la investigación	152
2.6.	Análisis estadísticos	153
CAPÍTULO 3. RESULTADOS		155
3.1.	Análisis de fiabilidad	158
3.2.	Análisis comparativos entre el grupo de delincuentes viales y el grupo control 161	
3.2.1.	Comparaciones en variables relacionadas con la seguridad vial.....	162
3.2.2.	Comparaciones en las variables psicológicas.....	168
3.2.2.1.	<i>Dimensiones de la personalidad</i>	169
3.2.2.2.	<i>Trastornos de personalidad</i>	170
3.2.2.3.	<i>Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad</i>	172
3.2.2.4.	<i>Trastornos debidos al consumo sustancias</i>	173
3.2.3.	Análisis Discriminantes	175
3.3.	La influencia del género de los participantes	182
3.3.1.	Los efectos de la delincuencia vial y el género en las variables relacionadas con la seguridad vial	182
3.3.2.	Los efectos de la delincuencia vial y el género en las variables psicológicas. 186	
3.4.	Análisis comparativos entre los delincuentes viales en función de la reincidencia: Reincidentes y No reincidentes	190
3.4.1.	Comparaciones en variables criminológicas	190
3.4.2.	Comparaciones en variables relacionadas con la seguridad vial.....	194
3.4.3.	Comparaciones en las variables psicológicas.....	199
3.4.4.	Análisis Discriminantes	204
3.5.	Análisis comparativos entre los delincuentes viales en función de la tipología delictiva: Conducción bajo la influencia de alcohol/drogas y Conducción sin permiso	209
3.5.1.	Comparaciones en variables criminológicas	209

3.5.2.	Comparaciones en variables relacionadas con la seguridad vial.....	212
3.5.3.	Comparaciones en las variables psicológicas.....	218
3.5.3.1.	<i>Dimensiones de la personalidad</i>	218
3.5.3.2.	<i>Trastorno de personalidad</i>	219
3.5.3.3.	<i>Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad</i>	221
3.5.3.4.	<i>Trastornos debidos al consumo de alcohol</i>	222
3.5.4.	Análisis Discriminantes	223
CAPÍTULO 4. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN.....		229
4.1.	Introducción	231
4.2.	Discusión	232
4.2.1.	Características sociodemográficas del grupo de estudio, DV	232
4.2.2.	Diferencias entre los DV y GC en variables de seguridad vial	233
4.2.3.	Diferencias entre los DV y GC en variables psicológicas.....	236
4.2.4.	Diferencias entre los DV en función de la reincidencia y de la tipología delictiva, en variables criminológicas.....	241
4.3.	Conclusiones	244
4.3.1.	Conclusiones generales de carácter criminológico del DV	244
4.3.2.	Conclusiones generales sobre las comparaciones entre los DV y GC	245
4.3.3.	Conclusiones específicas sobre las comparaciones entre los DV en función de la reincidencia y de la tipología delictiva	247
4.4.	Limitaciones	250
4.5.	Propuestas	251
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		255
ANEXO I. CUESTIONARIOS		283
ANEXO II. TABLAS DE ESTADÍSTICOS DE LOS ANÁLISIS COMPARATIVOS....		303
ANEXO III. TABLAS DE CORRELACIONES		313

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Infractores sin reincidencia e infractores reincidentes implicados en accidentes con víctimas en 2014	36
Tabla 2. Costes de los accidentes de tráfico en 2013 en España.....	39
Tabla 3. Cifras fijas de internos que cumplen condena en las fechas que se indican.....	69
Tabla 4. Comparativa de sentencias por delitos contra la seguridad vial y porcentajes que ocupan en los años 2015 y 2016.....	81
Tabla 5. Frecuencia y porcentajes de conductores que conocieron cambios normativos en seguridad vial en el CP a través de cada medio	87
Tabla 6. Descripción de las exploraciones para verificar las aptitudes psicofísicas requeridas para conducir, relacionadas con la investigación.	96
Tabla 7. Descripción de los factores y facetas incluidas en el NEO-FFI.....	100
Tabla 8. Descripción de las características de los trastornos de personalidad estudiados en el IPDE (CIE-10)	106
Tabla 9. Alteraciones de la capacidad de conducción y del rendimiento psicomotor según la tasa de alcoholemia	118
Tabla 10. Datos sobre conductores fallecidos con resultados positivos en alcohol y drogas, 2012-2017	122
Tabla 11. Ítems sobre variables criminológicas	140
Tabla 12. Ítems sobre aspectos relacionados con la seguridad vial	141
Tabla 13. Cuestionario valoración de patrones de abuso o dependencia a sustancias (CADS)	151
Tabla 14. Consistencia interna de las variables Percepción de peligrosidad conductas infractoras	158
Tabla 15. Consistencia interna de las variables del DBQ	159
Tabla 16. Consistencia interna de las dimensiones de personalidad evaluadas por el NEO-FFIT	160
Tabla 17. Consistencia interna del cuestionario ASRS-V1.1.....	160
Tabla 18. Consistencia interna del AUDIT	161
Tabla 19. Consistencia interna de las dos escalas del cuestionario CADS	161
Tabla 20. Distribución frecuencias “Creencia de conocer la diferencia entre infracción administrativa y penal” por grupos DV y GC	162
Tabla 21. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre el nivel conocimiento	163
Tabla 22. Distribución Frecuencias de “aciertos sobre cada infracción” por grupos DV y GC	164
Tabla 23. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la puntuación global de la percepción de la gravedad de los 8 factores de riesgo.	165
Tabla 24. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la percepción de la gravedad de cada factor de riesgo.....	166
Tabla 25. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre el nivel de percepción de peligrosidad diferenciada por tipologías infractoras.....	167

Tabla 26. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre los comportamientos inadecuados e inseguros al volante	168
Tabla 27. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre sobre las dimensiones de personalidad del NEO-FFI.....	169
Tabla 28. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la suma de las puntuaciones de cada TP (IPDE)	170
Tabla 29. Distribución frecuencias variable “Sin TP” y “Con posible TP” por grupos, DV y GC	171
Tabla 30. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la suma TDAH.....	172
Tabla 31. Distribución Frecuencias de “Posibles indicios de TDAH” por grupos, DV y GC ..	173
Tabla 32. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes, por grupos, DV y GC, sobre las puntuaciones del AUDIT.....	173
Tabla 33. Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo de riesgo de alcohol” por grupos, DV y GC.....	174
Tabla 34. Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo con trastorno” por grupos, DV y GC.....	175
Tabla 35. Análisis discriminante entre el DV (N=199) y el GC (N=101), con el Nivel de conocimiento, Percepción de la gravedad de los factores de riesgo, Percepciones de peligrosidad de conductas infractoras y Comportamientos inadecuados e inseguros.....	176
Tabla 36. Análisis discriminante entre el DV (N=199) y el GC (N=101), con la dimensión de Personalidad, Trastornos de Personalidad, TDAH y Consumo de alcohol.....	179
Tabla 37. Influencia de género y tipo de conductor, en el nivel de conocimiento. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41).	182
Tabla 38. Influencia de género y tipo de conductor en la valoración de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales. Hombres DV (N=153) y GC (N=59); y mujeres DV (N=23) y GC (N=41).	183
Tabla 39. Influencia de género y tipo de conductor en variables sobre la percepción de la peligrosidad de conductas infractoras. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41).....	184
Tabla 40. Influencia de género y tipo de conductor en variables comportamientos inadecuados e inseguros al volante. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41).	185
Tabla 41. Influencia de género y tipo de conductor en las dimensiones de personalidad. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41).....	186
Tabla 42. Influencia de género y tipo de conductor en los TP. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41).	188
Tabla 43. Influencia de género y tipo de conductor, en el TDAH. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41).	189
Tabla 44. Influencia de género y tipo de conductor, en el consumo de riesgo del alcohol. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41).....	189
Tabla 45. Distribución frecuencias “Pérdida previa de puntos en el permiso” por grupos, Reincidente y No reincidente.	191
Tabla 46. Distribución frecuencias “Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza” por grupos, Reincidente y No reincidente.	191

Tabla 47. Distribución frecuencias “Conocimiento previo de la penalización de la conducta delictiva” por grupos, Reincidente y No reincidente.	192
Tabla 48. Distribución frecuencias “Autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva” por grupos, Reincidente y No reincidente.	193
Tabla 49. Distribución frecuencias “Tramo semanal en el que produjo la detención” por grupo, Reincidente y No reincidente.	193
Tabla 50. Distribución frecuencias “Creencia de conocer la diferencia entre infracción administrativa y penal” por grupos, Reincidente y No reincidente.	194
Tabla 51. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre el nivel conocimiento.	194
Tabla 52. Distribución Frecuencias de “Aciertos sobre tipo de infracción” por grupos, Reincidente y No reincidente.	195
Tabla 53. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, Reincidentes y No reincidentes, sobre la puntuación global de la percepción de la gravedad de los 8 factores de riesgo.	196
Tabla 54. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre la percepción de la gravedad de cada factor de riesgo.	197
Tabla 55. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre el nivel de percepción de peligrosidad diferenciada por tipologías infractoras.	198
Tabla 56. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre los comportamientos inadecuados e inseguros al volante (DBQ).	198
Tabla 57. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre sobre las dimensiones de personalidad del NEO-FFIT.	199
Tabla 58. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes, sobre la suma de las puntuaciones de cada TP (IPDE).	200
Tabla 59. Distribución frecuencias variable “Sin TP” y “Con posible TP” por grupos Reincidente y No reincidente.	201
Tabla 60. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes, sobre la suma TDAH.	202
Tabla 61. Distribución Frecuencias de “Posibles indicios de TDAH” por grupos Reincidente y No reincidente.	202
Tabla 62. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre las puntuaciones del AUDIT.	203
Tabla 63. Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo de riesgo de alcohol” por grupos Reincidente y No reincidente.	203
Tabla 64. Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo con trastorno” por grupos Reincidente y No reincidente.	204
Tabla 65. Análisis discriminante entre el delincuente Reincidente (N=46) y el No reincidente (N=153), con el Nivel de conocimiento, Percepción de la gravedad de los factores de riesgo, Percepciones de peligrosidad de conductas infractoras y Comportamientos inadecuados e inseguros.	205

Tabla 66. Análisis discriminante entre el delincuente Reincidente (N=46) y el No reincidente (N=153), con la dimensión de Personalidad, Trastornos de Personalidad, TDAH y Consumo de alcohol.....	206
Tabla 67. Distribución frecuencias “Primer delito o reincidencia” por grupos delictivos, CA y CSP.....	209
Tabla 68. Distribución frecuencias “Pérdida previa de puntos en el permiso” por grupos delictivos, CA y CSP.....	210
Tabla 69. Distribución frecuencias “Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza” por grupos delictivos, CA y CSP.....	210
Tabla 70. Distribución frecuencias “Conocimiento previo de la penalización de la conducta delictiva” por grupos delictivos, CA y CSP	211
Tabla 71. Distribución frecuencias “Autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva” por grupos delictivos, CA y CSP	211
Tabla 72. Distribución frecuencias “Tramo semanal en el que produjo la detención” por grupos delictivos, CA y CSP.....	212
Tabla 73. Distribución frecuencias “Creencia de conocer la diferencia entre infracción administrativa y penal” por grupos delictivos, CA y CSP	213
Tabla 74. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos de tipologías delictivas, CA y CSP, sobre el nivel conocimiento	213
Tabla 75. Distribución Frecuencias de “Aciertos sobre tipo de infracción” por grupos delictivos, CA y CSP	214
Tabla 76. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre CA y CSP, sobre la puntuación global de la percepción de la gravedad de los 8 factores de riesgo.....	215
Tabla 77. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, CA y CSP, sobre la percepción de la gravedad de cada factor de riesgo	216
Tabla 78. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos tipologías delictivas, CA y CSP, sobre el nivel de percepción de peligrosidad diferenciada por tipologías infractoras.....	217
Tabla 79. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos delictivos, CA y CSP, sobre los comportamientos inadecuados al volante (DBQ)	217
Tabla 80. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre CA y CSP sobre sobre las dimensiones de personalidad del NEO-FFIT	218
Tabla 81. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, CA y CSP, sobre la suma de las puntuaciones de cada TP	219
Tabla 82. Distribución frecuencias variable “Sin posible TP y tipos de posible TP” por grupos, CA y CSP	220
Tabla 83. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, CA y CSP, sobre la suma TDAH	221
Tabla 84. Distribución Frecuencias de “posibles indicios de TDAH” por grupos delictivos, CA y CSP.....	221
Tabla 85. Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos delictivos, CA y CSP, sobre las puntuaciones del AUDIT	222
Tabla 86. Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo de riesgo de alcohol” por grupos delictivos, CA y CSP.....	222

Tabla 87. Distribución Frecuencias de “consumos con y sin trastorno” y “patrones de consumo con trastorno” por grupos delictivos, CA y CSP.....	223
Tabla 88. Análisis discriminante entre el delincuente CA (N=168) y el CSP (N=31), con el Nivel de conocimiento, Percepción de la gravedad de los factores de riesgo, Percepciones de peligrosidad de conductas infractoras y Comportamientos inadecuados e inseguros.....	224
Tabla 89. Análisis discriminante entre el delincuente CA (N=168) y el CSP (N=31), con la dimensión de Personalidad, Trastornos de Personalidad, TDAH y Consumo de alcohol.....	225
Tabla 90. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Nivel de conocimiento de las diferencias entre infracción administrativa y penal*D.V. y GC.....	305
Tabla 91. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción global de la gravedad factores de riesgo*delinquentes viales y grupo control.....	305
Tabla 92. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la gravedad por factor de riesgo*delinquentes viales y grupo control.	305
Tabla 93. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante por tipologías*D.V. y GC	305
Tabla 94. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Comportamientos inadecuados e inseguros durante la conducción *D.V. y GC.	306
Tabla 95. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Dimensiones de personalidad*D.V. y GC.	306
Tabla 96. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Trastornos de Personalidad*D.V. y GC.....	306
Tabla 97. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación TDAH*D.V. y GC.	307
Tabla 98. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación consumo alcohol *D.V. y GC	307
Tabla 99. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Nivel de conocimiento de las diferencias entre infracción administrativa y penal*tipo DV reincidente y no reincidente.	307
Tabla 100. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción global de la gravedad factores de riesgo* tipo DV reincidente y no reincidente.	307
Tabla 101. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la gravedad factores de riesgo*tipo DV reincidente y no reincidente.....	307
Tabla 102. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante por tipologías*tipo DV reincidente y no reincidente.....	308
Tabla 103. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Comportamientos inadecuados e inseguros durante la conducción*tipo DV reincidente y no reincidente.	308
Tabla 104. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Dimensiones de personalidad*tipo DV reincidente y no reincidente.....	308
Tabla 105. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Trastorno de personalidad*tipo DV reincidente y no reincidente.....	309
Tabla 106. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación Global TDAH*tipo DV reincidente y no reincidente.	309

Tabla 107. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Suma puntuación consumo alcohol*tipo DV reincidente y no reincidente.	309
Tabla 108. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Nivel de conocimiento de las diferencias entre infracción administrativa y penal*tipología delictiva CA y CSP.....	309
Tabla 109. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción global de la gravedad factores de riesgo* tipología delictiva CA y CSP.....	310
Tabla 110. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la gravedad factores de riesgo* tipología delictiva CA y CSP.....	310
Tabla 111. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras por tipologías*tipología delictiva CA y CSP.....	310
Tabla 112. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Comportamientos inadecuados e inseguros durante la conducción *tipología delictiva, CA y CSP.....	310
Tabla 113. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Dimensiones de personalidad*tipología delictiva, CA y CSP.....	311
Tabla 114. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Trastorno de personalidad*tipología delictiva, CA y CSP.....	311
Tabla 115. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación Global TDAH* tipología delictiva, CA y CSP.	311
Tabla 116. Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Suma puntuación consumo alcohol* tipología delictiva, CA y CSP.	311
Tabla 117. Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en el DV (N=199).....	315
Tabla 118. Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en el GC (N=101).....	316
Tabla 119. Correlaciones entre las variables psicológicos en el DV (N=199).....	317
Tabla 120. Correlaciones entre las variables psicológicos en el GC (N=101).....	318
Tabla 121. Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicos en el DV (N=199).....	319
Tabla 122. Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicos en el GC (N=101).....	320
Tabla 123. Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en los delincuentes Reincidentes (N=46)	321
Tabla 124. Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en delincuentes No reincidentes (N=153).....	322
Tabla 125. Correlaciones entre las variables psicológicas en delincuentes Reincidente (N=46)	323
Tabla 126. Correlaciones entre las variables psicológicas en delincuentes No reincidentes (N=153).....	324
Tabla 127. Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicos en el Reincidente (N=46).....	325
Tabla 128. Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el No reincidente (N=153).....	326

Tabla 129. Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en los delincuentes CA (N=168)	327
Tabla 130. Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en delincuentes CSP (N=31).....	328
Tabla 131. Correlaciones entre las variables psicológicas en delincuentes CA (N=168).....	329
Tabla 132. Correlaciones entre las variables psicológicas en delincuentes CSP (N=31)	330
Tabla 133. Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicos en el CA (N=168).....	331
Tabla 134. Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el CSP (N=31).....	332

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Fallecidos, heridos hospitalizados y accidentes con víctimas, entre 2011 y 2016.....	35
Figura 2. Conjunto de aspectos que intervienen en las decisiones de los conductores	47
Figura 3. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico de 1960 a 2016.....	50
Figura 4. Diligencias previas y urgentes por tipología delictiva de seguridad vial 2007-2016 ..	68
Figura 5. Evolución de sentencias con penas de TBC y suspensiones de prisión por delitos contra la seguridad vial, 2011-2016	69
Figura 6. Evolución de la delincuencia vial y de la accidentalidad 2011-2016	70
Figura 7. Curva de Freudengerg.....	119
Figura 8. Roles que ocupan los fallecidos en accidente de tráfico.....	123
Figura 9. Distribución de la muestra total (n=300).	135
Figura 10. Distribución de la muestra de DV por reincidencia (n=199).	135
Figura 11. Distribución de la muestra de DV por tipología (n=199).	136
Figura 12. Distribución de la edad por rangos (n=300).	136
Figura 13. Distribución del género (n=300).	137
Figura 14. Distribución del nivel de estudios (n=300).	137
Figura 15. Distribución de la situación personal (n=300).	138
Figura 16. Distribución de tener hijos (n=300).	138
Figura 17. Distribución de la actividad laboral (n=300).	139

LISTA DE ABREVIATURAS

AF	Análisis Factorial
AUDIT	Alcohol Use Disorders Identification Test
ATGC	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
BOE	Boletín Oficial del Estado
CADS	Cuestionario sobre los Criterios de Abuso y Dependencia a Sustancias
CIE	Clasificación Internacional de Enfermedades
CA	Grupo de delincuentes viales por conducción bajo la influencia del alcohol o drogas
CP	Código Penal
CSP	Grupo de delincuentes viales por conducción sin permiso en todas sus categorías
DBQ	Driver Behaviour Questionnaire
DGT	Dirección General de Tráfico
DGCTMA	Dirección General de Coordinación y Medio Abierto
DV	Grupo de delincuentes viales en su totalidad
FGE	Fiscalía General del Estado
FSV	Fiscalía Seguridad Vial
GC	Grupo control
IIPP	Instituciones Penitenciarias
INTRAS	Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad vial
IPDE	International Personality Disorder Examination
LO	Ley Orgánica
MPA	Medidas Penales Alternativas

NEO-FFI	NEO Five-Factor Inventory
OMS	Organización Mundial de la Salud
PROSEVAL	Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial
RD	Real Decreto
RGC	Reglamento General de Conductores
SPP	Sistema de Permiso por Puntos
SGIIPP	Secretaría General de Instituciones Penitenciarias
SGPMA	Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas
TASEVAL	Talleres de Actividades de Seguridad Vial
TBC	Trabajo en Beneficio de la Comunidad
TDAH	Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad
TP	Trastorno de Personalidad
UE	Unión Europea
VD	Variable Dependiente
VI	Variable Independiente

INTRODUCCIÓN

El presente estudio se encuadra dentro del ámbito de investigación de la delincuencia vial, concretamente, en el conductor de vehículos o autor de los delitos, centrandó el estudio en las características psicológicas, criminológicas y de seguridad vial que puedan estar influyendo en el comportamiento delictivo en el vehículo.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las previsiones para el año 2030 sitúan los traumatismos por accidente de tráfico en el quinto lugar entre los factores que contribuyen a la carga mundial de morbilidad y traumatismos, cuando en 2004 ocupaban el noveno lugar. En España, los accidentes de tráfico son de las primeras causas de mortalidad para el grupo de edad de 15 a 24 años (DGT, 2015).

Estas cifras son lo suficientemente importantes para investigar el origen de la accidentalidad vial. Así pues, numerosos estudios coinciden que de los diferentes factores que intervienen en el fenómeno del tráfico, es el factor humano el que aglutina la mayor causalidad de la accidentalidad, entre aproximadamente el 71 y 93%% (National Highway Traffic Safety Administration, citado en Montoro et al., 2000).

Es importante destacar que los datos sobre la investigación de accidentes de tráfico en España concluyen que, en la mayoría de los casos, la velocidad excesiva, la conducción bajo la influencia del alcohol y otras drogas, la infracción de las normas de circulación, entre otros, son las infracciones más relevantes implicadas en los accidentes (DGT, 2015). Para su existencia es necesaria una acción humana, la del propio conductor. En consecuencia, en el tráfico, una decisión inadecuada y su posterior conducta, puede derivar en resultado de muerte o incapacidad en las personas.

Pero hay que tener en cuenta que estas conductas no acaban siempre en siniestro o muerte, sino que se materializan en infracciones administrativas o penales relacionadas con la seguridad vial.

Por lo tanto, es incuestionable la necesidad de la intervención penal en este ámbito. Los bienes jurídicos, la vida e integridad física de las personas, justifican sobradamente el recurso al Derecho Penal, no siendo suficiente la protección desde el Derecho Administrativo sancionador. Con la Ley Orgánica 15/2007, se llevó a cabo una notable reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial, con el fin de contribuir a la reducción de las víctimas por accidente de tráfico y disuadir, mediante el endurecimiento

de las penas, a aquellos conductores que se exceden en el uso de su libertad en las vías públicas y, por tanto, comprometen la seguridad de los demás.

A partir de su entrada en vigor, los delitos contra la seguridad vial alcanzan números desorbitantes de sentencias condenatorias, cercanas a las 100.000 anuales. Por este motivo, la gestión de las penas impuestas ha evolucionado, dando paso y protagonismo a los Trabajos en Beneficio de la Comunidad (en adelante, TBC), estableciéndose una nueva forma de ejecución: la posibilidad del cumplimiento de la pena a través de la realización de talleres formativos en materia de seguridad vial. Para ello, se elaboró un taller llamado TASEVAL, con el objetivo de que los condenados, por delitos de exceso de velocidad, conducción bajo los efectos de alcohol u otras drogas o conducción sin permiso, puedan cumplir la pena de TBC.

Como consecuencia de la gran afluencia de condenados que asisten al taller, y que no tienen un perfil de “delincuente común”, se hace necesario analizar las características psicológicas y criminológicas de los asistentes los talleres, bien para poder obtener información para posibles cambios en las políticas criminales que se han llevado hasta ahora, o bien para comprobar si la medida es la adecuada para todos los condenados, y así conseguir la reinserción.

Por todo lo descrito hasta ahora, establecemos para este estudio dos objetivos generales, el primero se dirige a explorar dos aspectos: uno, un conjunto de características relacionadas con la seguridad vial que pueden estar influyendo en la delincuencia vial, como son el nivel de conocimiento de la norma, la percepción de la gravedad de los factores de riesgo implicados en los accidentes, la percepción de peligrosidad de conductas infractoras relacionadas con la velocidad excesiva, el alcohol/drogas y la conducción sin permiso y la realización de algunos comportamientos inadecuados e inseguros al volante como violaciones normas e interpersonales, errores y lapsus; y, el segundo aspecto, tratará de examinar un conjunto de variables psicológicas que puedan estar influyendo en la delincuencia vial, como son las dimensiones de personalidad (Neuroticismo, Extraversión, Apertura, Cordialidad y Escrupulosidad), trastornos de personalidad (Paranoide. Esquizoide. Disocial. Impulsivo. Límite. Histriónico. Anancástico. Ansioso y Dependiente), TDAH y Consumo de alcohol y drogas. Todas estas variables se medirán en los delincuentes viales y se establecerán semejanzas y

diferencias cuando se comparan con conductores no infractores. Asimismo, se estudiará la influencia del género en todas ellas.

El segundo objetivo general, persigue estudiar las mismas variables comentadas anteriormente (de seguridad vial y psicológicas) y otras de corte criminológico que puedan estar influyendo en la delincuencia vial, como son la reincidencia vial, la pérdida previa de puntos en el permiso de conducir, los antecedentes penales por delitos de otra naturaleza, el conocimiento previo de la conducta delictiva, la autopercepción de peligrosidad del delito cometido y tramo de la semana que se produjo la detención; todo ello se estudiará en los delincuentes viales únicamente, pero, en este caso, estableciendo semejanzas y diferencias en función de la reincidencia y de la tipología delictiva.

La estructura de la exposición del presente trabajo se distribuye en cuatro capítulos:

El primer capítulo se compone de cuatro apartados. En un primer apartado, se describe el fenómeno del tráfico rodado haciendo hincapié en las consecuencias negativas como son los accidentes; se plasma la idea del concepto accidente de tráfico y su necesidad de sustituirlo por siniestro vial, dado su carácter de evitable; se ofrecen datos epidemiológicos a nivel mundial, europeo y nacional, acerca de la evolución de los fallecidos, heridos graves y accidentes con víctimas; a continuación, se describen los problemas y consecuencias derivadas de dichos accidentes; se tratan los factores que intervienen en la siniestralidad, partiendo de que el factor humano es el principal implicado, y, por lo tanto, basado en las decisiones de los propios conductores, donde participan diversos procesos psicológicos relacionados y necesarios para realizar una conducción segura. En un segundo apartado, se describe una breve referencia histórica sobre las políticas legislativas y criminales adoptadas en el tráfico rodado, para llegar a la actual legislación, donde se detalla como principales hitos el Permiso por Puntos y las últimas reformas del Código Penal en materia de seguridad vial; además, se plasman la evolución de los datos acerca de la delincuencia vial y sus tipologías, así como las penas dictadas; la última parte de este segundo apartado, tratará de la aplicación de las penas más importantes y numerosas dictadas para los delitos contra la seguridad vial, como son los TBC que, en el caso de estos delitos, están configurados por un taller específico de educación vial llamado TASEVAL; se conocerá su estructura, los objetivos, los contenidos y cómo se trabaja con los participantes, entre otras cuestiones, puesto que la

muestra de estudio de nuestra investigación procede de estos talleres. En el tercer apartado, se profundizará en los aspectos criminológicos y de seguridad vial tratados en nuestro estudio, a la vez que se realiza una revisión de la bibliografía sobre artículos de investigación; además, y, por último, se profundizará, igualmente, en los aspectos psicológicos analizados, su implicación en la seguridad vial y en habilitación de conductores, dada la importancia de las capacidades psicofísicas necesarias para una conducción segura, y donde se revisarán estudios con muestra de conductores en general y con conductores infractores penales.

Al final de este primer capítulo, se describirán los objetivos generales y específicos, además de las hipótesis planteadas en este estudio.

En el segundo capítulo, se describirá la muestra estudiada, los instrumentos utilizados y el procedimiento desarrollado durante la investigación, así como los análisis estadísticos para la obtención de los resultados.

En el tercer capítulo, se mostrarán los resultados obtenidos en el estudio estructurados en tres momentos: comparaciones entre los delincuentes viales y el grupo control, así como la influencia del género de los participantes; a continuación, comparaciones entre los delincuentes viales reincidentes y no reincidentes; y para finalizar, comparaciones entre delincuentes por conducción bajo la influencia del alcohol y delincuentes por conducción sin permiso.

Y en el cuarto y último capítulo, se describirán la discusión de los resultados y las principales conclusiones derivadas del estudio.

CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO

1.1. Siniestralidad vial y factores que intervienen

1.1.1. El fenómeno del tráfico rodado

El nacimiento del primer motor de combustión interna generó uno de los inventos más importantes para la sociedad de finales del siglo XIX, comienzos del siglo XX hasta nuestros días. En 1876 Nikolaus August Otto fabricó el primer motor de combustión interna de cuatro tiempos (Pascual y Fernández, 2007) y diez años más tarde, Karl Benz patentó el primer coche propulsado por un motor de explosión. En este momento, comienza la nueva era del automóvil. Este acontecimiento tuvo un gran impacto en la vida y las relaciones humanas, ha transformado la economía, los intercambios comerciales, el transporte y, en definitiva, ha impulsado el progreso de historia de la humanidad (Montoro, Carbonell, Sanmartín y Tortosa, 1995).

En este sentido, la aparición del vehículo a motor ha contribuido considerablemente a aumentar la calidad de vida de las personas y otras muchas ventajas relacionadas con el crecimiento de la sociedad actual. En consecuencia, conducir es una actividad imprescindible para el ser humano y los vehículos a motor se han convertido en indiscutibles protagonistas en la vida de los individuos, en la medida en que ofrecen innumerables ventajas (Montoro et al., 1995).

Sin embargo, el conjunto de ventajas que ha generado la motorización viene acompañado de problemas importantes. La masificación de los vehículos privados, el transporte colectivo de las grandes ciudades, el transporte de mercancías y de viajeros por carretera son muestra de la contaminación ambiental y acústica, así como el empeoramiento de la habitabilidad de las ciudades y la insatisfacción de los usuarios (Montoro et al., 1995). Pero el problema de mayor magnitud lo constituyen los accidentes de tráfico, que se traducen a cifras alarmantes de personas muertas y heridas y de altos costes económicos (Montoro, Alonso, Esteban, y Toledo, 2000).

1.1.2. Siniestro vial y accidente de tráfico

Conducir un vehículo es una de las actividades humanas más comunes y arriesgadas de la sociedad moderna, y, a su vez, esencial para la forma de vida de las personas (Martínez-Torvisco y Hernández, 1997). En la actualidad, conducir sigue siendo imprescindible, y las distancias que separan a las distintas actividades económicas y sociales, siguen creciendo en los últimos decenios (Lizárraga, 2006).

Estas ideas ya quedaron reflejadas en el Real Decreto Legislativo 339/1990, sobre la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, donde se justifica la necesidad de regulación de las acciones de los conductores. En su exposición de motivos describe el fenómeno circulatorio de la siguiente manera:

El fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública. (p.7259)

Como se puede observar en el texto, frente a las ventajas que este fenómeno ha producido en las sociedades, se encuentra la producción de accidentes y muertes, una de las más graves epidemias a nivel mundial. A pesar de los esfuerzos desarrollados por las instituciones, los traumatismos causados por los accidentes de tráfico todavía son una de las causas más importantes de muerte en el mundo, según la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS) y la principal entre personas de edades comprendidas entre los 15 y 29 años (2015).

Para poder analizar los factores que causan estas muertes, es necesario establecer el origen del suceso final llamado “accidente”. Para ello, se ha estudiado durante años la concepción de “accidente de tráfico” por expertos en seguridad vial. Baker (1970), definió accidente como un suceso con características de inesperado y azaroso, con resultados indeseables. Esta definición, queda rechazada por muchos autores, por las connotaciones de los conceptos “azar”, así como “impremeditado”. De esta manera, Davis y Pless (2001) indican que los accidentes son eventos con consecuencias predecibles y prevenibles,

subrayando que hay que evitar el uso del término “accidente” y sustituirlo por otros, para que se comprenda mejor que las lesiones no son debidas a sucesos azarosos.

Por otro lado, López-Muñiz (2004), añade a su definición de accidente de tráfico, el concepto de *lesiones* en las personas a causa de este. Y autores como Bonilla-Escobar y Gutiérrez (2014), en su revisión del concepto de *lesiones* como término en salud pública y con referencia al tráfico, lo define como “una causa importante de morbilidad y mortalidad en el mundo” (p.133). Asimismo, dichos autores indican que existen múltiples teorías sobre la accidentalidad, donde se atribuye la culpabilidad al denominado *factor humano*, ya que el hombre diseña la mayoría de los artefactos y provoca situaciones donde se implican los accidentes. También, señalan que la prevención se centra en el individuo, desde la fabricación de automóviles, donde la protección del ocupante ha adquirido un nivel tecnológico creciente, hasta la responsabilidad legal del individuo cuando ocurre una lesión.

Por otra parte, la OMS estableció claramente un cambio de paradigma en el ámbito de la seguridad vial, modificando su perspectiva: “los traumatismos causados por el tránsito se pueden prevenir y predecir en gran medida; se trata de un problema causado por el ser humano que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas” (Peden et al., 2004, p. 3). Por lo tanto, dichas definiciones convergen en que los accidentes de tráfico son atribuibles al comportamiento de los conductores en interacción con otros factores.

Considerando que el término *accidente* ha sido merecedor de discusión para los expertos en esta materia, existe una necesidad de consolidar un nuevo vocablo que recoja el fenómeno del accidente de tráfico sin conexión con el azar. En la literatura aparece el término *siniestro vial*, como, por ejemplo, refieren desde hace algunos años la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT), así como la Fiscalía de Seguridad Vial (en adelante, FSV), en sus balances y memorias anuales. Asimismo, expertos en criminología vial, proponen un nuevo enfoque del accidente de tráfico bajo el concepto de *siniestro vial*, como desarrollan y justifican desde diversas perspectivas (Espallardo, 2015).

En base a las anteriores ideas, por una parte, se concluye que el accidente no es accidental, y, por otra, que la causa principal es una acción humana en interacción con otros factores, y que su estudio, bajo diversas perspectivas, es imprescindible. Además,

como se verá en los apartados siguientes, se analizará cómo ciertas conductas al volante son merecedoras de ser castigadas tanto por una ley administrativa como por una ley penal.

1.1.3. Datos epidemiológicos sobre siniestralidad vial

A nivel mundial, cada año mueren 1,25 millones de personas en las carreteras, que representan casi el 60% de las defunciones entre las edades comprendidas entre los 15 y 44 años y, como se indicó anteriormente, la principal causa de muerte en el grupo de 15 a 29 años. Además, sufren lesiones no mortales entre 20 y 50 millones de personas (OMS, 2015). Según estos datos, los accidentes de tráfico siguen representando un importante problema de salud pública pese a los avances logrados en algunos países.

En este contexto, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó, ya en 2010, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. Asimismo, se solicita a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente, en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y la educación para la seguridad vial, entre otros (Sminkey, 2011).

En Europa, en 2015, alrededor de 26.000 personas perdieron la vida debido a los accidentes de tráfico y el número de heridos graves ascendió a 135.000. Además, se considera que el coste social de los accidentes mortales y con heridos asciende, como mínimo, a 100.000 millones de euros. A pesar de que las carreteras europeas siguen siendo las más seguras del mundo, existe actualmente un estancamiento alarmante en la reducción de las víctimas mortales. Por ello, se insta a los Estados miembros a que intensifiquen su labor coercitiva y de sensibilización. Actualmente, para alcanzar el objeto estratégico de la Unión Europea (en adelante, UE) de reducir el número de víctimas mortales en la carretera entre 2010-2020, se considera imprescindible realizar esfuerzos adicionales como hacer cumplir las normas de la circulación, construir y mantener las infraestructuras y realizar campañas de educación y sensibilización (Comisión Europea, 2016).

En España, los datos actuales muestran que la evolución de la siniestralidad vial no ha mejorado, es decir, que se observa un aumento de los fallecidos desde 2013 a 2016, con cifras de 1680 y 1810, respectivamente (DGT, 2017a), (véase Figura 1).

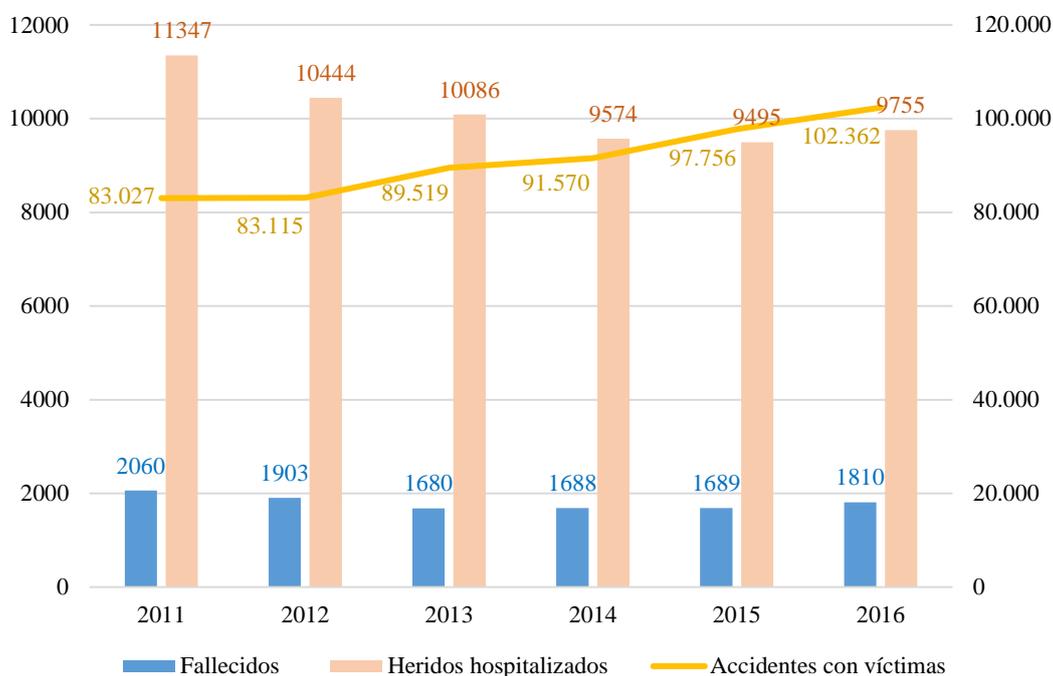


Figura 1. Fallecidos, heridos hospitalizados y accidentes con víctimas, entre 2011 y 2016

Fuente: DGT, 2017a

Otro dato importante para tener en cuenta son los heridos graves, dado que se observa también un aumento en 2016. La debida reflexión sobre estas víctimas es que, en ocasiones, dejan secuelas de por vida, así como incapacidades que producen cuantiosos costes económicos, con enfoques sanitarios y sociales (DGT, 2017a). En España, se disponen de datos exactos sobre personas que sufren discapacidades ocasionadas por siniestros de tráfico hasta 2008, alcanzando la cifra de 78.691 personas, según la Encuesta Nacional de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia, 2008 (INE, 2009).

De igual modo que han aumentado el número de fallecidos en accidentes de tráfico, también ha crecido el número de accidentes con víctimas, pero estos últimos, de forma considerable: en 2013 se produjeron 89.519 accidentes y en 2016 fueron 102.362 (DGT, 2017a), (véase Figura 1). Estos últimos datos hacen referencia al comportamiento del conductor, puesto que, como se observará a lo largo del capítulo, la producción del accidente es debido a las acciones y decisiones de la persona que maneja el volante, es

decir, que haya más o menos número de víctimas (mortales o heridos), es la consecuencia de esa decisión o acción.

Por ello, es importante el estudio de los accidentes y su relación con las infracciones. Según DGT (2017a), en el año 2016, al menos un 43% de las personas que manejaban un volante y que se vieron envueltas en un accidente en vía urbana, había cometido alguna infracción relacionada con el propio accidente; mientras que en vías interurbanas fue el 47%.

Otro dato merecedor de reflexión es el obtenido por DGT en el año 2014, donde se estudió la relación de la accidentalidad con los conductores infractores. Los resultados obtenidos fueron que de los conductores implicados en un accidente de tráfico¹, se han identificado a 94.988, y no se contó con información sobre 11.111 conductores, exactamente un 10,5% del total.

Para aquellos identificados, se obtiene la siguiente información: 10.239 conductores (11%), en el año 2014, habían cometido una infracción con pérdida de puntos; y 6.118 conductores (6%) eran reincidentes. Estas cifras son superiores a las que se observan en la población general de conductores, en las que el porcentaje de infractores en el año 2014 fue de un 5% y la de reincidentes del 2% (DGT, 2015). Véase Tabla 1.

Tabla 1

Infractores sin reincidencia e infractores reincidentes implicados en accidentes con víctimas en 2014

Conductores	Total	Infractores 2014^a	% total	Infractores reincidentes^b	% total
Implicados en accidentes con víctimas, con información	94.988	10.239	11%	6.118	6%
No implicados en accidentes con víctimas	26.122.214	1.188.953	5%	597.811	2%
Total	26.217.202	1.199.192		603.929	

Nota: ^a Conductor con una o más infracciones con pérdida de puntos durante 2014. ^b Conductor con más de una infracción en el periodo 2007-2014 y que al menos una, se haya ocasionado en 2014.

Fuente: DGT, 2015.

¹ Salvo Cataluña y País Vasco.

Con la misma importancia cabe señalar la existencia de *factores concurrentes* implicados en la siniestralidad. Dichos factores son aquellos que se relacionan con los conductores o peatones, los vehículos y las vías, y que, de alguna manera, han participado en la ocurrencia del accidente o agravamiento de sus consecuencias. Para identificarlos, es necesario realizar una investigación con mucha exhaustividad por parte de los cuerpos policiales. Dentro de la clasificación de dichos factores, recogida en la Orden INT/2223/2014, por la que se regula la comunicación de la información, se analizaron los datos recogidos de accidentes en vías interurbanas en 2016, relacionados con los conductores, o, dicho con otras palabras, con el *factor humano*. Se observó que los factores que aparecían más en los informes policiales son la distracción en un 25%, la velocidad inadecuada en un 19%, no mantener intervalo de seguridad en un 15%, no respetar las normas de prioridad en un 12,9% y el consumo de alcohol en un 10,4% (DGT, 2017a).

En consecuencia, con respecto a lo que se ha descrito hasta ahora, no cabe la menor duda que el comportamiento humano en las vías públicas es la clave para acabar con la siniestralidad vial. Por ello, es necesario desarrollar políticas hacia su prevención y extinción.

1.1.4. Problemas y consecuencias derivadas de los siniestros viales

Cada vez existe más interés por conocer los costes totales que se derivan de los accidentes de tráfico. De todos es sabido que al drama humano que produce la siniestralidad vial, se suman otros costes para tener en cuenta: el social y el económico.

La Comisión Europea recomendó una estructura para estimar los costes de los accidentes, encuadrado en el COST1 313 (Alfaro, Chapuis y Fabre, 1994), en el que se revisó las formas en las que 14 países europeos estimaban los costes de accidentes, elaborando formulaciones para cuantificarlos. Las categorías que se establecieron para calcular los costes fueron:

- **Costes económicos directos**, los que incluyen costes médicos, administrativos y de reparación o sustitución de los vehículos dañados.

- **Costes indirectos**, como el valor de la capacidad productiva perdida por muerte prematura, de la incapacidad temporal/permanente causadas por los accidentes.
- **Valor de la calidad de vida perdida**, como el *valor pérdidas humanas, costes humanos o valor humano*. Este coste viene representando, según Evans (2001), por “el valor de la pérdida de disfrute de la vida o la salud de la víctima, así como el dolor, aflicción y sufrimiento de la víctima y sus familiares” (p. 86).

La suma de los costes indicados representa el coste total por víctima en un accidente de tráfico, o, por otra parte, equivaldría al valor total que representa prevenir una persona fallecida (Abellán, Martínez, Méndez, Pinto y Sánchez, 2011). Se basan en el cálculo de un valor monetario de la vida estadística (VVE), establecido por la valoración económica de los efectos de la siniestralidad vial, haciendo referencia a la máxima cantidad de dinero que la sociedad está dispuesta a pagar para reducir la siniestralidad. El valor estimado es de 1,4 millones, para calcular los costes sociales de los accidentes de tráfico mortales en España (Abellán et al., 2011).

Según un informe publicado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2015), en 2013 los accidentes de tráfico han costado a España 9.640 millones de euros, un 1% del Producto Interior Bruto (PIB), lo que se traduce a un coste muy significativo para la sociedad.

Las partidas en las que se dividen estos gastos se observan en la Tabla 2, donde se advierte que la mayor partida se dedicó a los hospitalizados: casi 4.190 millones de euros; después, les siguieron los 3.140 millones destinados a los heridos; y los 2.310 millones para las víctimas mortales. En esta descripción no se incluyen los importes derivados de los daños a la propiedad privada.

Tabla 2

Costes de los accidentes de tráfico en 2013 en España

Costes	Coste unitario	Total costes	Costes con datos de salud
Muertes	1.37 millones	2.310 millones	2.310 millones
Personas hospitalizadas	214.737	2.170 millones	4.190 millones
Lesiones leves	5.981	690 millones	3.140 millones
Daños materiales		No se incluyen	No se incluyen
Total (Euros)		5.180 millones	9.640 millones

Nota: Fuente: OCDE, 2015

La sociedad tiene que hacer un esfuerzo por entender estos números como un continuo, desde el origen de las situaciones viales que derivan en muertes y lesiones de miles de personas, hasta las secuelas y consecuencias que se producen. Es necesario acrecentar la importancia de este fenómeno para crear estrategias en favor de conseguir disminuir esas cifras, que, de alguna manera u otra, afecta a toda la población. La sociedad se tiene que hacer preguntas como, ¿cuál es el origen?, ¿qué factores son los implicados en los siniestros?, ¿podrían evitarse?, ¿de quién depende?, entre otras. Para contestar con eficacia, es preciso llevar a cabo multitud de investigaciones desde varios ámbitos. En los últimos años, se está avanzando en materia de seguridad vial en diferentes contextos, sobre todo en las políticas criminales como se verá más adelante. Pero todavía queda mucho que hacer, pues el drama continúa, incluso ha aumentado estos últimos años, produciéndose más muertes que en otros problemas sociales, como la violencia de género o el terrorismo.

1.1.5. Factores que intervienen en los siniestros viales

La mayoría de la literatura científica coincide en que no solo es un factor el que está implicado en un siniestro vial, sino que son varios y complejos; desde un fallo en el desempeño de las habilidades del conductor, hasta una alteración de las condiciones del vehículo o la vía (Montoro et al., 2000). La revisión llevada a cabo por estos autores, muestran que el factor de mayor implicación en la accidentalidad es el *factor humano*.

Así se ha demostrado en diversos estudios en Estados Unidos, como el desarrollado por la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) o el

estudio Tri-Level Study de la Universidad de Indiana, donde los hallazgos encontrados plasmaron que, entre los factores causantes del accidente de tráfico, el factor humano se encontraba implicado entre el 71 y 93% de los casos; los factores ambientales entre el 12 y el 34%; y las causas debidas al vehículo entre el 4,5 y el 13% (citados en Montoro et al., 2000). De la misma manera, Fell (1976) señaló tres tipos de factores que pueden estar implicados en mayor o menor medida en los siniestros: factores ambientales, factores del vehículo y factores humanos.

1.1.5.1. Factores ambientales

Respecto a los factores ambientales, es la vía y su entorno donde se llevan a cabo todas aquellas acciones que realizan los conductores, ya que es el soporte físico del sistema del tráfico rodado. Este espacio, por una parte, inalterable o estable, compuesto por las vías y su diseño, y por otro, dinámico y cambiante, como son las condiciones meteorológicas, representa un conjunto de exigencias que el conductor con su vehículo tiene que responder adecuadamente.

Los fenómenos que influyen en los siniestros viales son los relacionados con la climatología o factores atmosféricos como, por ejemplo, la oscuridad, niebla, lluvia, nieve o hielo, etc., llamados anteriormente cambiantes; o con incidencias, obstrucciones temporales, mantenimiento y diseño de las vías y de la señalización, como por ejemplo obras, trazado, pavimento, peralte, etc., formando parte de los elementos estables (Montoro et al., 2000).

1.1.5.2. El factor vehículo

En la actualidad, la industria de fabricación de vehículos está obligada a diseñarlos con unos sistemas de seguridad muy sofisticados, que avanzan conforme lo hace la tecnología. Hoy en día, los equipos y elementos de seguridad de los vehículos son muy precisos y se disfruta de unos altos niveles de seguridad. La seguridad del vehículo se compone de un conjunto de sistemas llamados *seguridad activa y pasiva*.

La *seguridad activa*, permite que el vehículo se comporte de forma segura cuando está en movimiento, evitando que éste sufra un accidente, por ejemplo, el sistema de frenado, los neumáticos, la suspensión, el sistema de alumbrado, etc. La *seguridad pasiva*

está compuesta por aquellos elementos que protegen a los ocupantes del vehículo una vez el accidente se haya producido y, por lo tanto, las consecuencias son menores, por ejemplo, el cinturón de seguridad, el airbag, las barras de protección lateral, etc. (Montoro et al., 2000).

A pesar de estas mejoras, es importante señalar, como indican varios estudios, que el impacto que tiene sobre el comportamiento del conductor las nuevas tecnologías no es el esperado. En ocasiones, si los conductores no están informados sobre el correcto funcionamiento de las nuevas tecnologías en su vehículo, puede hacer que sean más proclives a los accidentes, porque la sensación que les produce conducir con más seguridad hace que compensen las ventajas de dichos elementos, y utilicen un patrón de conducción más arriesgado (Barjonet, Lagarde, Serveille, 1992). Por lo tanto, un porcentaje de causa exclusiva de accidente del vehículo puede ser asumida por el factor humano (conductor).

Asimismo, cuando se hace referencia a los factores asociados al vehículo y a la accidentalidad, hay que tener en cuenta el tipo de vehículo, su estado y su antigüedad. Según Montoro y colaboradores (2000), con respecto a la antigüedad del vehículo, consideran que conforme se incrementa la edad, y sobre todo a partir de los 8-10 años, se acelera la probabilidad de que, a causa de un fallo mecánico, se sufra un accidente.

Además, puesto que la tecnología de los sistemas de seguridad avanza constantemente, un vehículo de más de 10 años no tendrá la misma capacidad de respuesta que un vehículo nuevo, tanto para evitar como para minimizar lesiones. Por otra parte, señalan los mismos autores, que sobre el estado del vehículo se demostró, después de llevar a cabo revisiones técnicas, que los problemas mecánicos más graves se encontraban en los sistemas de ruedas, frenos, dirección, suspensión y alumbrado. Se localizaron deficiencias técnicas en mayor proporción sobre el mal estado de los neumáticos; después en los frenos e iluminación; a continuación, los defectos en la dirección del vehículo; y, por último, problemas de sobrecarga o mala distribución de la carga.

Por lo tanto, el conocimiento del funcionamiento de los sistemas de seguridad del vehículo, así como el mantenimiento de estos es responsabilidad directa del conductor o propietario, y muestran el peso del factor humano en la causa de la accidentalidad. Por ejemplo, en el caso de que el accidente haya sido por fallo atribuible al mal mantenimiento

del vehículo; o si el conductor no reacciona de forma adecuada cuando algún sistema de seguridad del propio vehículo se pone en funcionamiento para evitar el accidente o reducir la lesividad.

1.1.5.3. *El factor humano*

Diferentes autores concluyen que el factor humano es el que explica la mayor parte de la implicación en la accidentalidad, con un 90% frente a los otros dos factores. Diversos autores establecieron que los errores del conductor que más destacaban eran sobre las decisiones, sobre el rendimiento o el incumplimiento (Treat y cols., 1977; Shinar, 1978). Asimismo, Rumar (1985) estimó que la acción humana es un factor, por sí solo o en combinación con otros, que causa el 90-95% de los accidentes de tráfico.

En consonancia con la última idea descrita, los siniestros atribuibles al comportamiento del conductor podrían clasificarse en dos grandes grupos atendiendo a las causas que los producen: las derivadas de los procesos psicológicos implicados en la conducción, y las de las estrategias para su resolución (Martínez-Torvisco y Hernández, 1997). De la misma manera, importantes estudios llevados a cabo por investigadores de prestigio en el comportamiento humano al volante demostraron que es necesario distinguir entre los errores durante la conducción y las violaciones a las normas. Describieron que son dos formas de aberración que pueden tener diferentes orígenes psicológicos y diferentes formas de solución.

Las violaciones a las normas pueden explicarse por factores sociales y motivacionales; sin embargo, los errores o lapsus durante la conducción, son características del procesamiento de la información del conductor. Estas dos distinciones están claramente relacionadas con la producción de accidentes de tráfico (Reason, Manstead, Stradling, Baxter y Campbell, 1990), y no siempre se esclarece si dichas acciones se deben a un error o a una infracción voluntaria del conductor (Rothengatter, 1997).

Cuando se hace referencia al término error, se entiende como el resultado no deseable de una acción inadecuada. Dentro del contexto de la conducción de vehículos, el error aparece en la interacción entre el manejo de la máquina y el propio conductor, donde se produce una descoordinación entre los dos elementos (Fuller, 1990). Las

consecuencias que se pueden llegar a producir están dentro de un continuo que abarca desde ningún daño a como máximo grandes catástrofes en las carreteras.

Por lo que se refiere a la violación o transgresión a las normas, se puede definir como aquellos comportamientos que, de forma deliberada, se desvían de las normas que contribuyen a la seguridad por la vía pública; son acciones que poseen una fuerte dependencia contextual y se relacionan con procesos psicosociales como los motivacionales, actitudinales y perceptivos (Reason et al., 1990).

En el orden de las ideas anteriores, diferentes modelos agrupados con un título genérico “Modelos Cognitivos-Motivacionales”, señalan el papel activo del conductor sobre las acciones durante la conducción, centrándose en los factores de “no desempeño”, que intervienen en la actividad de conducción. Se hace referencia a las expectativas y motivos del conductor a desarrollar ciertas conductas; los estados emocionales que los acompañan durante la conducción; los valores y las normas personales que se desarrollan a lo largo de la vida; las percepciones subjetivas del riesgo relacionadas con los anteriores factores y sus razonamientos, así como los aspectos decisionales. Estos últimos, son los que después de unas valoraciones, el conductor toma decisiones conforme las situaciones viales se desarrollan. Estas conceptualizaciones consideran al conductor como *creador activo* de las situaciones de tráfico, lo que confirma y requiere tener en cuenta los aspectos decisionales de la conducción y sus determinantes (Montoro, et al., 1995).

1.1.6. Aspectos relacionados con la toma de decisiones del conductor

Desde hace más de veinte años, se considera que la intervención psicológica debe ser protagonista en el campo de la seguridad vial (Blasco, 1994). Como se ha comprobado anteriormente, la incapacidad, por parte del conductor, para conducir de forma segura, es lo que genera la mayoría de los siniestros, y toda una serie de factores que actúan y modulan los comportamientos. Desde las motivaciones más íntimas, hasta la percepción del entorno, en un marco de interacción social (Castro y Martos, 1997). Autores como Brehmer (1994), defienden la importancia de la relación de los problemas de la seguridad del tráfico con la Psicología Cognitiva Moderna y describe “conducir” como un comportamiento autorregulado, en su mayoría automático, y acompañado de la toma de

decisiones deliberada, en cuanto necesariamente interviene la comprensión de la información del entorno.

El conductor toma decisiones continuamente durante la conducción, relativas a su trayectoria, con ayuda de la interpretación de las situaciones viales que se van desarrollando y la previsión del estado de futuro de cada una de ellas. Por lo tanto, entre la obtención de la información del entorno y la ejecución de la maniobra correspondiente, está modulando continuamente la toma de decisiones (Francés, Oeste, Elander y Wilding, 1993). Para llevar a cabo todo este procesamiento, se necesita de los procesos psicológicos básicos como la atención, percepción, motivación, emoción, experiencias y aprendizajes, actitudes, variables de personalidad, percepción de riesgo, etc.

Las decisiones en el tráfico

Los seres humanos están preparados para tomar decisiones racionales. Según las teorías clásicas, evalúan las ventajas y desventajas, evitan situaciones de incertidumbre, y eligen la alternativa que consideran más adecuada para cada situación, obteniendo mayores beneficios (Squillace y Picón, 2010). Estos mismos autores, ponen de manifiesto, según investigaciones más actuales, que las personas para tomar decisiones se basan en intuiciones e impresiones, sin la elaboración esquematizada de la información de forma lógica, sino confiando en los *heurísticos* o atajos mentales. De esta manera, se evita un esfuerzo que permite mantener un procesamiento superficial y automatizado durante la situación en la se interactúa. Sin embargo, el abuso de este “ahorro cognitivo”, en ocasiones, puede derivar en decisiones erróneas que conllevan consecuencias fatales.

Tomando de referencia el contexto del tráfico, el conductor manifiesta durante la conducción mucho más que sus capacidades sensoriales, perceptivas y sus habilidades motrices; se desarrollan otros procesos psicológicos como la toma de decisión que engloba a su vez otros procesos, con un peso motivacional y emocional muy importante (Montoro, et al., 1995).

Otros autores como Elander, West y French (1993), consideran que tanto la habilidad (destrezas), como el estilo de conducción (seguro o arriesgado) parecen contribuir a la producción de los accidentes de tráfico. En el caso de la habilidad, hacen referencia a las destrezas de manejo de la máquina en interacción con el tráfico,

incluyendo capacidades perceptivas, motoras y atencionales, imprescindibles para controlar el vehículo en las diferentes situaciones viales. En cuanto al estilo de conducción, refieren a que lo importante no es tener destreza para solventar adecuadamente las situaciones viales, sino el modo en que habitualmente un conductor se comporta durante la conducción, incluyendo aspectos como circular a velocidades excesivas, bajo los efectos de sustancias o desobediencia a las normas de tráfico (West y Hall, 1997).

Sobre la base de las consideraciones anteriores, el proceso de toma de decisiones se activa en los dos aspectos sobre el comportamiento del conductor. En lo referente a las habilidades, se traduce, a nivel observable, en diferentes maniobras, pero previamente el conductor ha debido de atender y percibir la información existente en una situación vial y, posteriormente, elige una opción entre varias alternativas según los costos o beneficios que le generan. Finalmente, se llega a la acción (ejecutar maniobras, acelerar, frenar, señalar, etc.).

De la misma manera, haciendo referencia al estilo de conducción, además de solventar las situaciones viales, atendiendo y percibiendo el entorno y adaptándose a él, existen otros determinantes de carácter psicológico, tanto externos como internos, que van a influir en la toma de decisiones como son las actitudes, las creencias, los aprendizajes, la percepción del riesgo, las experiencias, los motivos y emociones, las expectativas, las atribuciones, la personalidad, etc.

También, hay que tener en cuenta, que en la toma de decisiones se ponen en marcha numerosos procesos cognitivos, entre ellos el procesamiento de los estímulos presentes en una situación, con ayuda de la percepción y la atención; el recuerdo de experiencias anteriores, que modularán las decisiones; y la estimación de las consecuencias posibles, según la opción elegida. Todos estos procesos requieren la actuación de funciones ejecutivas, como la anticipación, la elección de objetivos, la planificación, la selección de la conducta, la autorregulación, el autocontrol y el uso de realimentación (Sholberg y Mateer, 1989). También, la inhibición de respuestas inadecuadas, la supervisión de las conductas en función de estados motivacionales y afectivos, y la selección adecuada de conductas organizadas en un espacio y tiempo (Lezak, 1995; Stuss y Levine, 2002).

Por lo tanto, los procesos psicológicos básicos están actuando y mediando en la toma de decisiones del conductor y en su comportamiento. Así como de la misma manera, están actuando otros factores, los estados psicofísicos, que afectan directamente a sus decisiones y, en algunos casos, a su estilo de conducción como son la ansiedad/estrés, alcohol/drogas, trastornos del sueño, enfermedades, etc., así como las psicopatologías. (Montoro et al., 2000; Soler y Tortosa, 1987).

En este contexto, hay tener en cuenta que existen numerosas diferencias individuales entre los seres humanos y, por lo tanto, entre conductores. Estas diferencias son la expresión de un modo general individual de percibir, de interpretar, de tomar decisiones, etc. Además, todo ello está unido a un numeroso grupo de características personales que implican a un gran número de áreas de funcionamiento psicológico del individuo, que a su vez conforman su “*estilo cognitivo*” (Montoro et al., 2000).

Cabe señalar, que uno de los componentes psicológicos que más influye en la toma de decisiones y en la percepción del riesgo son los emocionales. Se ha considerado que los estados de ánimo modulan las decisiones durante la conducción (Fuller, 2011; Nygren, Isen, Taylor y Dulin, 1996), y son considerados como estados afectivos independientes de las situaciones viales. Además, las emociones están relacionadas como un estado de reacción ante un evento de tráfico que provoca cambios bruscos en las emociones del conductor (Davidson et al., 1994).

Desde la perspectiva de la emoción asociada a la conducción, la psicología cognitiva considera que toda toma de decisiones conlleva de forma intrínseca un componente emocional independiente del estado afectivo del conductor en un momento concreto. En este sentido, motivaría el comportamiento del conductor que, sin embargo, podría pasar desapercibido, interviniendo en su conducta de forma no consciente (Megías, Maldonado, Catena y Cándido, 2012).

En la Figura 2 se describen los factores que intervienen en la producción de accidentes y en la realización de conductas prohibidas, destacando el factor humano, el proceso decisional y los aspectos psicológicos que median en la decisión del conductor.

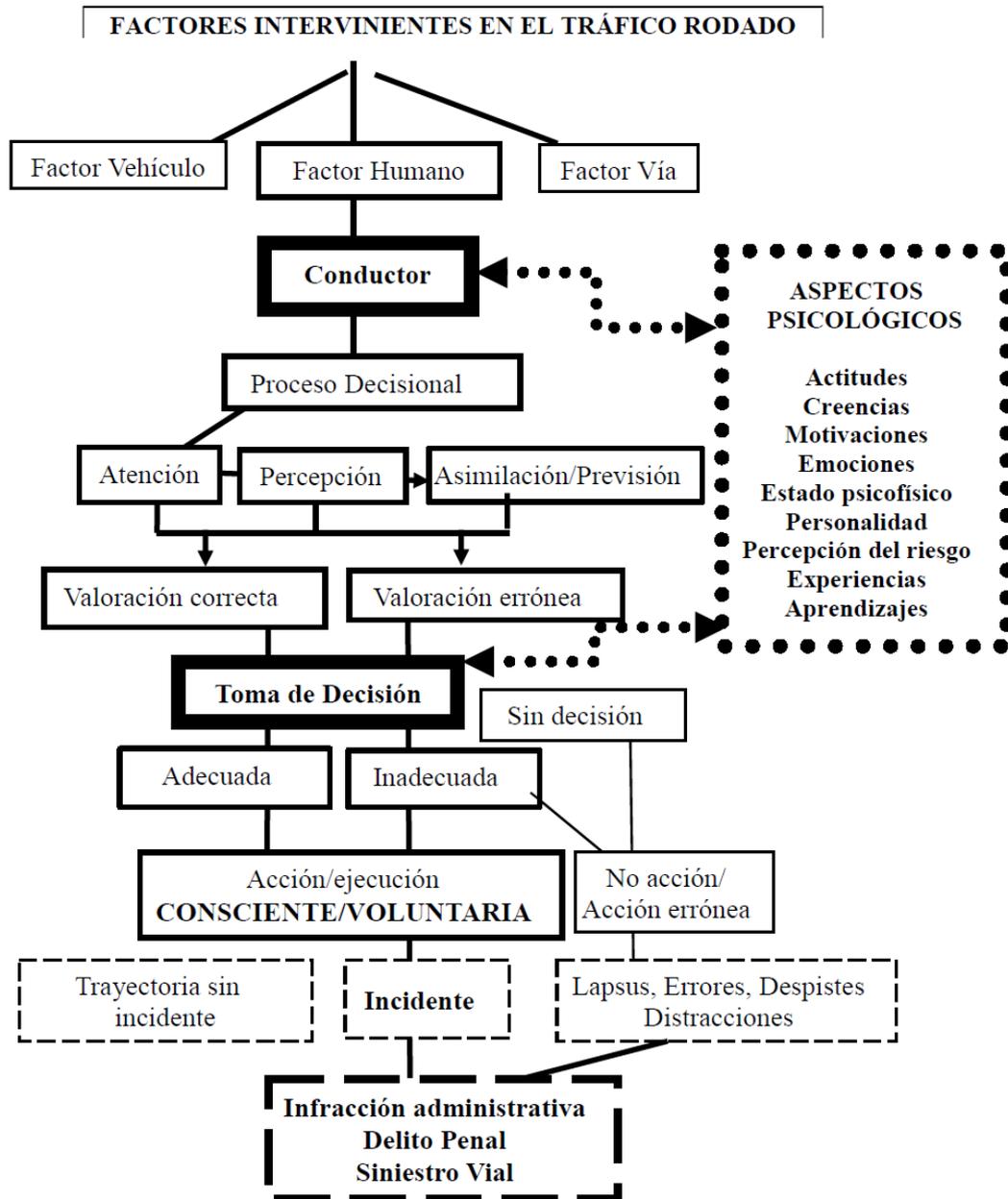


Figura 2. Conjunto de aspectos que intervienen en las decisiones de los conductores

Fuente: Elaboración propia

Durante la conducción se toman numerosas decisiones de forma continua, y la mayoría de estos procesos psicológicos se ponen en funcionamiento en la conducción de vehículos, siendo el propio conductor quien los modula junto con otros factores comentados como los aprendizajes previos, el consumo de sustancias y la personalidad, factores que se describirán con más exhaustividad más adelante y que se pueden ver implicados en los siniestros y en la comisión de delitos.

Hasta aquí se ha desarrollado un escenario donde se establece, por una parte, la existencia de un problema grave en nuestra sociedad, como son los siniestros viales, y por otra, el origen de dicho problema, la conducta humana. Además, dicha conducta también puede derivarse en infracciones administrativas o penales, en ocasiones con un final fatal, como son los siniestros (muertes y lesiones), o cumpliendo unas sanciones administrativas o penales, con las consecuencias que estas últimas conllevan.

En definitiva, si consideramos que el conductor es un componente activo de las situaciones de tráfico en las que toma sus propias decisiones, prohibidas o no, durante la conducción en base a otros factores, creemos necesario centrar esta investigación en la esfera individual del conductor. Por una parte, realizaremos una revisión de las políticas legislativas y criminales desarrolladas en España y dirigidas a los conductores. Y por otra, daremos paso a la investigación realizada con las variables criminológicas y otras relacionadas con los motivos y los comportamientos inadecuados e inseguros al volante (errores e infracciones), que pueden estar interviniendo en la toma de decisiones arriesgadas y prohibidas en los infractores penales. Asimismo, se considerará la influencia que poseen las variables psicológicas tales como la personalidad, el déficit de atención e hiperactividad., el consumo de alcohol y de otras sustancias.

1.2. Políticas legislativas y criminales adoptadas sobre el tráfico rodado

Puesto que la seguridad vial es objeto de protección en el ámbito del derecho administrativo sancionador como en el del derecho penal, describiremos, brevemente, la evolución de estas dos corrientes merecedoras de atención, teniendo en cuenta que están relacionadas. Además, nuestra investigación se desarrolla dentro de una de las medidas de política criminal en seguridad vial, incorporada en estos últimos años.

1.2.1. Evolución legislativa sobre tráfico rodado

La verdadera evolución de la normativa reguladora del tráfico de vehículos a motor comenzó con la Real Orden de 31 de julio de 1897, donde se regulaba la concesión de autorizaciones de circulación de vehículos. Posteriormente, de la mano de la Reina

María Cristina², apareció el Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado de 1900, derogando la anterior por ser insuficiente. Esta norma fue el comienzo de la trayectoria legislativa exclusiva del fenómeno del tráfico rodado y ya enfatizó sobre los peligros y las precauciones, como describe en su exposición:

Fijar las precauciones, exigir las garantías indispensables que alejen peligros y perturbaciones en el tráfico se encamina el presente Reglamento, que establece las causas que han de cumplirse para que la circulación de los expresados carruajes por las carreteras pueda considerarse inofensiva, y, como consecuencia, la determinación de los requisitos que han de reunir los automóviles y sus conductores para que el cumplimiento de las condiciones previamente fijadas sea posible y fácil (p. 1141).

Es llamativo observar que su artículo 20, hace referencia a la sanción de *privación del permiso de conducir* a los conductores que, en el transcurso de un año, hayan desobedecido dos veces las normas. Se podría decir que, en 1900, ya se privaba de un derecho a aquel conductor que faltará a la ley, cuestión que actualmente se regula en el Permiso por Puntos (en adelante, SPP) y en el Código Penal (en adelante, CP).

A partir de 1900 se publicaron diferentes normas relacionadas con los cambios que se iban produciendo tanto en los vehículos como en las carreteras. Hasta que, en 1934, se aprobó por Decreto otro hito importante en la historia del tráfico rodado, como fue el Código de Circulación. Este unificó todas las disposiciones en materia de tráfico que permanecían dispersas, recogiendo normas de circulación referidas a peatones, automóviles, vehículos de tracción animal, bicicletas, autobuses, tranvías y trolebuses. Importante regulación fue la de las condiciones psicofísicas de los conductores y sus permisos de conducir. Además, desarrolló un capítulo para el procedimiento sancionador, donde se detallan un listado de infracciones con sus correspondientes sanciones.

Por lo que se refiere a la siniestralidad de la época, se puede observar en la Figura 3 la evolución de las cifras de fallecidos desde que se establecen estadísticas. A partir del año 1960, se observa una tendencia ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos, una cifra intolerable (DGT, 2017b).

² Segunda esposa de Alfonso XII. Fallecido este y madre del rey Alfonso XIII, ejerció la regencia durante su minoría de edad desde 1885 hasta 1902.

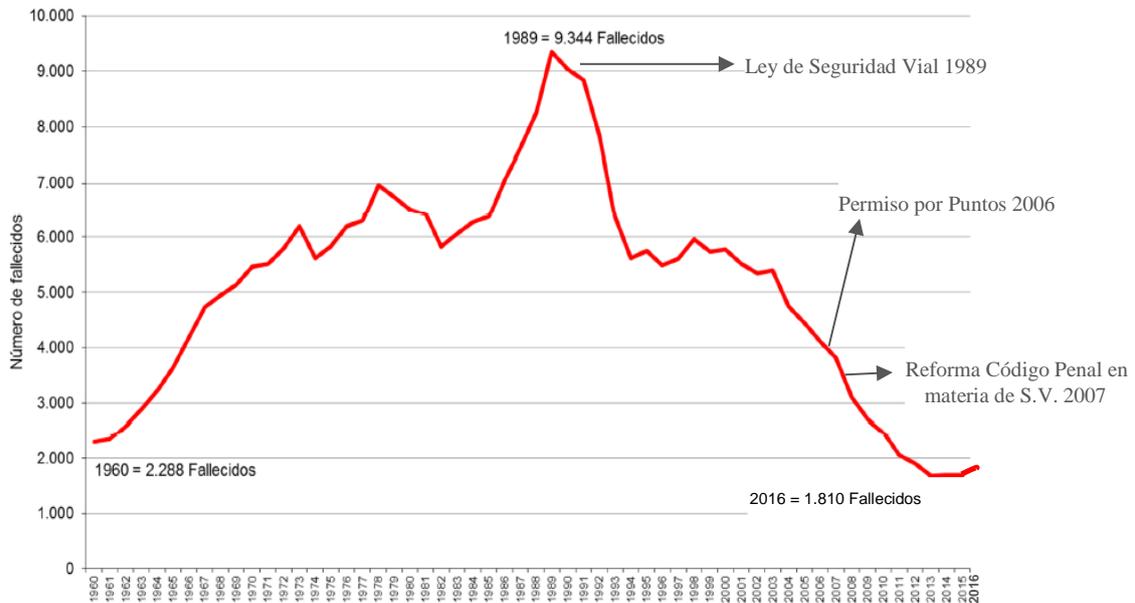


Figura 3. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico de 1960 a 2016

Fuente: DGT, 2017b, y elaboración propia.

Como se puede observar en el año 1989 se sitúa una trayectoria evolutiva sobre la legislación de tráfico para abordar el problema de las exorbitantes cifras de muertes en las carreteras. Aparece otro cambio importante de la mano de la Ley 18/1989, de 25 de julio, con el título de Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, que inició la regulación sobre el tráfico, con posterioridad a la Constitución Española de 1978. Asimismo, se lleva a cabo la adaptación de toda la normativa existente en este ámbito a los principios vigentes de dicha Constitución. A posteriori, y como segundo abordaje, se aprobó un texto normativo adecuado que permitió ofrecer un rango legal a las disposiciones en materia de circulación de vehículos: el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, y donde en su exposición de motivos, trata la cuestión más importante para desarrollar esta reforma, “El fenómeno del tráfico de vehículos a motor... al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública” (p.7259).

Desde la entrada en vigor del RD citado, se desarrollaron los reglamentos normativos acerca de los temas tratados en él: Reglamento General de Circulación, Reglamento General de Conductores y Reglamento General de Vehículos. A partir de este momento, la cifra de fallecidos ha disminuido de manera destacada. Si observamos

la Figura 3, en el año 2000, se produce una tendencia progresiva en la disminución de las cifras, aunque seguían siendo desalentadoras. En el año 2004, se produce uno de los descensos más relevantes, 700 fallecidos menos que el año anterior. Entre 2006 a 2008, bajan los fallecidos en 1000, y sigue bajando de forma constante y numerosa hasta alcanzar el mínimo de la serie histórica en el año 2013 con 1.680 fallecidos. En esta progresiva disminución no es la casualidad la que está implicada sino unas medidas político-criminales de gran trascendencia (Borja, 2011). En la misma Figura 3, se puede comprobar que las medidas más destacadas son el SPP y el CP, como se verá en próximos apartados.

Es necesario recordar que un gran porcentaje de accidentes, entre el 70 y 90%, son debidos a comportamientos humanos. Por ello, fue necesario establecer medidas políticas criminales por los poderes públicos, como mecanismo de prevención y represión, y con ello hacer frente a ciertas conductas realizadas por algunos conductores. De esta manera, muchos de estos comportamientos se podrían evitar y, con ello, también múltiples riesgos y muertes, no solo de los ocupantes de los vehículos, sino también de peatones.

Pero antes de establecer las diferentes medidas posibles para evitar dichos comportamientos, es fundamental investigar y determinar qué tipo de conductas y factores causan los siniestros viales, para posteriormente analizar qué medidas político-criminales, son las más adecuadas.

Los factores de riesgo, estudiados en el apartado anterior, que a lo largo de los años se han visto implicados en los siniestros viales son la velocidad, el alcohol y drogas de abuso, las distracciones y las infracciones. Todos estos factores necesitan de una decisión humana para que se traduzca en conductas; además, con el carácter de “voluntarias” en su gran mayoría. Por lo tanto, son las personas que conducen las que permiten explicar los accidentes y las que introducen los niveles de riesgo para que se produzca el siniestro; igualmente, ese riesgo se puede ver incrementado desobedeciendo la norma (infracciones o delitos) (Tortosa y Civera, 2011). Por lo tanto, las políticas de intervención están dirigidas a evitar estos comportamientos que, en muchas ocasiones, generan graves consecuencias para las personas, empezando por la comisión de infracciones o delitos penales, y acabando por muertes, lesiones e incapacidades permanentes.

1.2.2. El Sistema de Permiso por Puntos

Después de conocer los factores que se ven implicados en los accidentes y el tipo de conductas que los generan, uno de los mecanismos públicos dirigidos a disminuir la siniestralidad vial, de carácter represivo y preventivo de la reincidencia, es a través de la sanción administrativa. Una de las medidas más importantes que en los últimos años se ha llevado a cabo en España es el Sistema de Permiso por Puntos, que además de sanciones económicas, también se castiga con pérdida de puntos en el permiso de conducir establecidos previamente, que, a su vez, según el comportamiento del conductor, se pueden recuperar de diferentes maneras, e incluso recibir bonificaciones con puntos extras.

Como antecedente al SPP en España, en el año 2003, la tasa de accidentalidad era de 128 fallecidos por millón de habitantes frente a los 103 de la UE, por lo que los principales indicadores de seguridad vial de nuestro país distaban significativamente de los de la mayoría de la UE. A su vez, por lo que se refiere a España, la evolución del número de fallecidos en siniestros viales había sufrido un estancamiento, alrededor de una media de 5.500 anuales (DGT, 2011).

En este mismo periodo, los siniestros viales pierden la visión de “coste inevitable” del progreso, para darle el carácter lógico de “evitables”. Los poderes públicos y la sociedad tenían que aceptar y reaccionar ante este fenómeno, teniendo en cuenta que, además, está considerado como una de las primeras causas de muerte en los jóvenes (DGT, 2011).

En este contexto y con estos datos, España empieza a sumarse a las recomendaciones de la UE, dentro del *Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial* (COM, 2003), para conseguir objetivos ambiciosos como el de lograr una sensibilización de la sociedad ante las escalofriantes cifras. Asimismo, también se tiene en cuenta la recomendación 2004/345/CE de la Comisión, de 6 de abril de 2004, sobre *la Aplicación de normas de seguridad vial*, que propone que los estados miembros se concentren en el cumplimiento de la norma. Esto es debido a que los países que consiguen mejores resultados son aquellos que tienen establecidos sistemas eficaces de autoridad. Las normas que se establecieron y que más influyeron en evitar la accidentalidad fue el

cumplimiento de los límites de velocidad, evitar el consumo de alcohol en la conducción, el tratamiento de reincidentes, así como el uso del cinturón de seguridad.

Por lo tanto, en el año 2004, España se comprometió a establecer un sistema de carné de conducir por puntos, como estrategia que permitía aumentar la responsabilidad de los conductores y otorgarles un crédito de confianza para con la sociedad. Dentro de esta línea de actuación, las Cortes Generales aprobaron la Ley 17/2005, del 20 de julio, que regula el permiso y licencia de conducción por puntos. Entró en vigor al año siguiente, el día 1 de julio de 2006, haciendo historia como uno de los principales hitos en la trayectoria normativa de la seguridad vial en España. De forma resumida, el SPP se caracteriza por la nueva forma de concebirse las autorizaciones para conducir, de manera que se otorga un crédito de confianza a los conductores (12 puntos) y donde la vigencia está condicionada por el uso correcto de dichas autorizaciones, que se demostrará mediante el mantenimiento de los puntos otorgados. Igualmente, el SPP funciona como estrategia preventiva para minimizar la accidentalidad vial. Así lo explica dicha Ley en su exposición de motivos:

Se pretende incidir sobre las autorizaciones administrativas para conducir, mediante la combinación de dos elementos esenciales. En primer lugar, su carácter eminentemente reeducador al configurar el cauce adecuado para modificar aquellos comportamientos, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores. Esta voluntad reeducadora se va a llevar a cabo, esencialmente, con un claro objetivo de sensibilización y permanente llamada de atención sobre las gravísimas consecuencias que, para la seguridad vial y para la vida de las personas, tienen los comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas que regulan el fenómeno creciente y cada vez más complejo de la circulación, poniendo así en permanente riesgo el primero de nuestros derechos fundamentales que es el derecho a la vida y a la integridad física y moral de los usuarios de las vías públicas. Y, en segundo lugar, su efecto punitivo para aquellos comportamientos, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducción. Puntos que son, por otra parte, reflejo del nivel de confianza que como tal conductor le otorga la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones. (p. 25781)

De la misma manera, hace referencia al reproche jurídico que se produce cuando un conductor pierde todos sus puntos por desobediencia continuada a las normas de tráfico. Esta situación no es casualidad ni mala suerte, sino es una actitud reiterada de

vulneración de las normas que se establecen con una continua adaptación a las circunstancias del tráfico y que sirven, además de para ordenarlo, para proteger a los usuarios de las vías. Por lo tanto, se ha de hacer frente de forma severa cuando son ignoradas sistemáticamente por algunos conductores que, con sus acciones, ponen en riesgo al resto de personas que comparten el tráfico.

El impacto inicial que tuvo el SPP en los conductores españoles se observó en un estudio realizado en 2007, donde se analizó la percepción de los conductores y el impacto preliminar en su comportamiento con su entrada en vigor. Sobre la efectividad del SPP, la mayor parte de los encuestados (91.91%) consideró que ha sido uno de los factores más importantes en la reducción de la mortalidad observada en 2006. Asimismo, también la gran mayoría, opinaron que el SPP mejoraría la seguridad vial, en lo que respecta al número de accidentes y de víctimas, así como al número de infracciones que se comenten y el número de conductores “peligrosos”. No obstante, un 15% de conductores se mostraron escépticos respecto a la eficacia del SPP (Montoro y Roca, 2007).

La eficacia o sus posibles limitaciones son continuamente motivo de reflexión por la sociedad y los medios de comunicación (Roca y Tortosa, 2008). El SPP pretendía apartar a los infractores reincidentes de las carreteras, disuadir a los conductores por relacionar la reincidencia en la comisión de infracciones con una sanción más severa, como la pérdida de vigencia del permiso de conducir y sus consecuencias. También, sirve a numerosos conductores como un incentivo conservando el número de puntos e incluso aumentarlo, además, de ser un instrumento educativo mediante cursos de reeducación sobre la seguridad vial (Roca y Tortosa, 2008). Según estos autores, este sistema pretende modificar el comportamiento de los conductores españoles, a la vez que reducir la siniestralidad vial, y, al mismo tiempo, conseguir aumentar las conductas deseables y seguras.

Para desarrollar el objetivo del SPP, la Administración establece un programa de intervención para acabar con las conductas de riesgo. Este sistema posee una pieza clave para conseguir modificar los reiterados comportamientos infractores de los conductores: los cursos de Sensibilización y Reeducación Vial. Estos cursos están regulados por la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, donde se determinan los objetivos, el contenido, la duración y los requisitos.

Los objetivos principales de estos cursos son los de “sensibilizar a los conductores infractores sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que traen consigo los accidentes de tráfico y sobre la implicación de los propios conductores en su producción; y reeducar los comportamientos y actitudes de los conductores infractores hacia la cultura de la seguridad vial y valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico” (p. 28084).

Para conseguir dichos objetivos y cumplir la labor reeducativa para los que fueron creados, los contenidos que reciben los conductores infractores no deben ser otros que los imprescindibles para abordar las actitudes en combinación con la seguridad vial. A continuación, se describen los contenidos de forma resumida para comprobar la importancia que tienen para cambiar las creencias y actitudes inadecuadas de estos conductores y, por lo tanto, sus decisiones al volante (Orden INT/2596/2005, pp. 28084-28086):

1. Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema: Valorar la dimensión real de los accidentes de tráfico, los problemas sociales y económicos que se producen en su entorno; identificarlos como un problema de salud y como una epidemia que nos afecta a todos; apreciar que los accidentes no son causa del azar o del destino, sino que detrás de ellos hay una serie de factores de riesgo sobre los que podemos actuar; reconocer que es el propio conductor el que más puede influir en la producción de accidentes.

2. Dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas: apreciar la magnitud real de las fuerzas que se implican en los siniestros de tráfico; conocer los principales tipos de lesión que se producen en los accidentes.

3. La conducción: una tarea de toma de decisiones: Apreciar que las situaciones peligrosas al volante son en muchas ocasiones consecuencia de decisiones incorrectas; distinguir las características del proceso de toma de decisiones en la conducción; discriminar cuáles son las actitudes y los motivos que diferencian a un conductor seguro de aquel que conduce de forma peligrosa; valorar el importante papel que puede jugar nuestro estado emocional en la

seguridad del tráfico; identificar la influencia de la percepción y la aceptación del riesgo en la conducción.

4. Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura: Apreciar la complejidad del entorno del tráfico; valorar la importancia de mantener las propias aptitudes y capacidades básicas en perfectas condiciones, así como los mecanismos atencionales con el fin de distinguir la incidencia de las distracciones en los accidentes.

5. Los grupos de riesgo: Apreciar que determinados grupos de personas son especialmente sensibles a las consecuencias del tráfico, como los niños, los jóvenes, los peatones, los mayores, los ciclistas, entre otros.

6. Los factores de riesgos más importantes inherentes al conductor y la influencia que tiene sobre el mismo: La velocidad, el alcohol, las drogas, las enfermedades y los fármacos, la somnolencia, el sueño, la fatiga y el estrés.

7. Seguridad activa y pasiva: Apreciar la importancia de una buena utilización de los diferentes elementos de seguridad.

8. La conducción preventiva: Valorar la eficacia de la conducción preventiva para reducir los accidentes de tráfico; del propio comportamiento, promocionando un estilo de conducción más segura.

9. Actuación en caso de accidente de tráfico. Reconocer la importancia de la realización de los primeros auxilios de forma adecuada, incluyendo las actuaciones mínimas para proteger el lugar del accidente y evitar nuevos peligros.

10. La importancia del cumplimiento de las normas de tráfico: Conocer los principios y valores que deben inspirar en todo momento nuestro comportamiento al circular por las vías públicas; comprender el importante papel que juega el respeto de las normas de circulación para garantizar la seguridad vial; saber cuál es la responsabilidad social y legal derivada del incumplimiento de las normas de tráfico.

Podemos observar que los temas que componen los cursos están relacionados con el factor humano, factor clave para conseguir un cambio de actitud cuando se maneja un volante por la vía pública. Además, circular por la misma, forma parte de la vida de todos los individuos que viven en sociedad, teniendo en cuenta que las carreteras, calles, etc., son espacios donde, inexorablemente, peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de todo tipo de vehículos, conviven diariamente.

Los manuales y los materiales educativos que se utilizan en los cursos y que se entregan a los asistentes, así como la formación de los formadores y psicólogos-formadores que imparten dichos cursos, estuvo y está a cargo de profesionales de la Universidad de Valencia, pertenecientes al Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (en adelante, INTRAS), expertos en Psicología del Tráfico y la Seguridad Vial (DGT, 2011).

Existen dos tipos de cursos (Orden INT/2596/2005):

- a) De recuperación parcial de puntos. Tiene una duración de 12 horas. A este curso asisten solo un tipo de conductores: los que todavía no han perdido todos los puntos y deseen recuperar algunos. Una vez realizado el curso, permitirá al titular de la autorización la recuperación de un máximo de 6 puntos, sin que en ningún caso se pueda recuperar más puntos de los que se hubieran perdido.
- b) De recuperación del permiso o la licencia de conducción. Tiene una duración de 24 horas. En este tipo de curso, se contemplan tres tipos de asistentes:
 1. **Conductores que hayan perdido todos los puntos del permiso**. Tras un periodo de seis meses sin conducir (tres para conductores profesionales), se deberá realizar con aprovechamiento el curso y superar una prueba de control de conocimientos, para volver a obtener la autorización.
 2. **Conductores que hayan sido condenados por sentencia firme por un delito contra la seguridad vial** y que la pena de *privación del derecho a conducir supere los dos años*. Para volver a obtener la autorización, se deberá realizar con aprovechamiento el curso, y superar una prueba de control de conocimientos, exactamente igual que el caso anterior, tras el cumplimiento de la pena.

En estos dos casos, el crédito de puntos que se le asigna al titular de la autorización es de 8 puntos. Es menor por ser también menor la confianza,

bien por no haber demostrado todavía responsabilidad al volante, bien por haberla perdido y estar tratando de recuperarla (Montoro et al., 2012).

3. **Conductores que hayan sido condenados por sentencia firme por un delito contra la seguridad vial** y que la pena de *privación del derecho a conducir* no supere los dos años. Para volver a obtener su permiso, el condenado solo tendrá que realizar con aprovechamiento el curso, sin superar ninguna prueba. El crédito de puntos queda intacto con los que disfrutaba antes de la comisión del delito.

Continuando con la evolución de las políticas legislativas y criminales, observamos que estos cursos tienen un efecto administrativo en las condenas penales que conllevan la privación del derecho a conducir. Así, en la Ley 17/2005, que regula el SPP, en su *Disposición adicional decimotercera*, indicaba que: “El titular del permiso ...que haya sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o ciclomotor, para volver a conducir, deberá acreditar el haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial...”

Esta disposición se modificó con la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora, después de la reforma del CP de 2007 (en su artículo 47³) y en su disposición adicional decimotercera, igualmente. A partir de la reforma, se distribuye la asistencia a los cursos y la necesidad de superarlo conforme al procedimiento establecido en el art. 63.7 de la Ley 17/2005, según el tiempo de la pena impuesta de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotor.

Aunque siete años después, con la publicación de la Ley 6/2015, de 31 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, quedan derogadas las dos leyes comentadas (Ley 17/2005 y Ley 18/2009), así como el anterior RD Legislativo 339/1990. Desde esta misma

³Art. 47: LO 15/2007...pena de privación del derecho a conducir un vehículo a motor o ciclomotor...*Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente.*

perspectiva, sigue evolucionando la normativa y podemos comprobar que en su articulado se detalla con más exhaustividad la misma filosofía. Su art. 73 indica:

Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor. 1. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del CP, al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, un permiso o licencia de conducción de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 71.24 para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados. El permiso que se obtenga dispondrá de un saldo de 8 puntos. 2. Si la condena es igual o inferior a dos años, para volver a conducir únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial al que hace referencia el primer párrafo del artículo 71.2. (p. 103200).

En conclusión, y para entender el párrafo anterior, significa que si un conductor condenado por sentencia firme de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores, si su intención es volver a coger un volante, tendrán que asistir obligatoriamente a los cursos de Sensibilización y Reeducación Vial. Además, según el tiempo de la pena de la privación del derecho a conducir, habrá perdido o no la vigencia de su permiso. En caso de haberla perdido, tendrá que presentarse a las pruebas, si no, sólo asistir con aprovechamiento. Pero si dicho conductor, no tiene intención de volver a conducir un vehículo a motor o ciclomotor, únicamente solo tendrá que cumplir las penas que le haya impuesto el Juez (privación y multa o trabajo en beneficio de la comunidad o prisión). Por lo tanto, los conductores condenados por delitos contra la seguridad vial entran en contacto con las medidas administrativas y reciben los contenidos del curso, que, a su vez, pretenden sensibilizar y reeducar a conductores infractores.

La última idea que queremos reflejar en este apartado es que ya en el año 2005, sin que la reforma del CP de 2007 en materia de seguridad vial se hubiera llevado a cabo, de alguna manera comenzó un camino hacia la “rehabilitación o resocialización” de las

⁴ Art. 71.2. Ley 6/2015. “El titular de un permiso o licencia de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen”.

personas condenadas en lo que se refiere a su comportamiento vial, obligando al delincuente a pasar por un curso con pretensiones sensibilizadoras y reeducadoras. Posteriormente, con las reformas en los dos contextos (administrativo y penal), se sigue la misma trayectoria, como se ha comprobado anteriormente desde el punto de vista administrativo, y como se verá más adelante, desde el punto de vista penal.

Podemos observar que todos los cambios legislativos, están dirigidos a, por una parte, cambiar los comportamientos infractores de los conductores y, por otra, a evitar muertes y lesiones en las carreteras, como también precisa el CP como veremos en el próximo apartado. En resumen, la trascendencia de este sistema en la lucha contra la criminalidad vial ha sido considerable, incluso desde antes de su entrada en vigor, produciéndose una relevante disminución de las víctimas mortales (Borja, 2012). Se puede observar dicho descenso en la Figura 3, de la página 50.

1.2.3. Políticas criminales en el Derecho Penal en relación con la seguridad vial

Antes de adentrarnos de lleno en las reformas del CP en materia de seguridad vial, haremos una introducción del papel fundamental de la Política Criminal y su sentido como disciplina. Como señala Roxin (1992), el objetivo principal de la Política Criminal es “...el cómo debe tratarse a las personas que atentan contra las reglas básicas de convivencia social y, con ello, lesionan o ponen en peligro al individuo o a la comunidad...”

Desde otro ángulo, pero en el mismo sentido, la Política Criminal está estrechamente relacionada con la Criminología para hacer frente a la realidad social, en lo que respecta, según García-Pablos (2001):

Al estudio del crimen, de la persona del infractor, la víctima y el control social del comportamiento delictivo, y trata de suministrar informaciones validas, contrastadas, sobre la génesis, dinámica y variables principales del crimen contemplado este como problema individual y social, así como sobre los programas de prevención eficaz del mismo y técnicas de intervención positiva en el hombre delincuente y los diversos modelos o sistemas de respuesta al delito. (p.33)

En esta dirección y con respecto a la siniestralidad vial, la Criminología juega un papel importante en relación con la delincuencia vial, que analizaremos profundamente.

De la misma manera, la Política Criminal guarda una insoslayable relación con el Derecho Penal, constituyendo un puente entre este último y la Criminología. Por una parte, la Criminología se ocupa del estudio empírico del fenómeno criminal; con su aportación, la Política Criminal establece las estrategias más apropiadas para prevenir y disminuir la delincuencia; y el Derecho Penal consolida las teorías, métodos y resultados, en preceptos y principios jurídicos, otorgando la obligatoriedad y vigencia precisa (Borja, 2003).

En definitiva, la Política Criminal, presenta al legislador y al poder público argumentos fundamentados para garantizar las mínimas condiciones de seguridad ciudadana, siempre desde la perspectiva del Estado social y democrático de Derecho. A partir de aquí, el Derecho actuará en consideración para lograr la coexistencia pacífica de la sociedad, protegiendo debidamente y conforme los cambios sociales, los bienes jurídicos y desarrollando justicia social (Borja, 2003).

Desde una perspectiva político criminal, huelga decir que existe una necesidad de que el Derecho Penal se vincule a la realidad de las alarmantes cifras anuales de personas fallecidas y lesionadas gravemente, a causa de la siniestralidad vial. Ya Carretero (1963) hace más de cincuenta años, vislumbró que los delitos que se señalaron en materia de circulación “tienen como fin de mayor notoriedad, el de la prevención de accidentes y por ello, el bien jurídico contemplado, siempre, es el de una circulación de vehículos segura”, agregando que “Actualmente el delito no consiste en herir, matar o romper. Consiste simplemente en conducir mal, conducir de tal forma mal, que sea previsible la posible resultancia nociva” (citado en Cardozo, 2009, p. 241).

Cabe señalar, como indica García Albero (2007) que como consecuencia del programa de política-criminal desarrollado con el Proyecto de Reforma del CP, el conductor irresponsable “ha sido definido como el enemigo a batir y las pérdidas humanas y materiales que causa, el objetivo bélico de una nueva cruzada en la que se nos prometen resultados alentadores a corto y medio plazo” (p. 2). Además, la persona al volante es percibida en términos morales como una “fuente de peligro”. Por lo tanto, este momento es un eco de la sociedad que desarrolla una nueva actitud y, fundamentalmente, de los poderes públicos. Este mismo autor identifica como uno de los factores precursores de la creciente demanda de penalización en la ley penal, la progresiva visibilidad de las víctimas, un fenómeno que en los últimos años las cifras desbordaban la conciencia

social: “el porcentaje de españoles victimizados directa o indirectamente asume proporciones sin parangón en ningún otro ámbito de la delincuencia” (p. 6). Los datos existentes en el momento de la reforma muestran una información verdaderamente devastadora: en solo cuatro años (2003-2006), la siniestralidad vial trajo consigo 583.963 víctimas, de las cuales 18.686 fueron mortales (DGT, 2016a).

Con respecto al bien jurídico protegido en el CP, sostiene Queralt (2008) que, por la clasificación de delitos contra la seguridad vial, se refiere a la seguridad de esta actividad en sí misma. Se entiende que situar estos delitos junto con otros que atentan contra la seguridad colectiva, iniciativa del legislador en 1995, fue acertada; así lo indica Gómez (1998): “El Código vigente los regula dentro de los delitos contra la seguridad colectiva, rúbrica más acertada con aquello que se quiere proteger, que no es el riesgo en general, sino parcelas determinadas, en cuanto afecten a la seguridad colectiva” (citado en Cardozo, 2009, p. 241). Pero, además, la vida, integridad corporal y los bienes comunitarios, son motivo suficiente para la protección de la seguridad vial, puesto que se pueden ver afectados gravemente (Queralt, 2008).

Es por ello, que la política criminal en el ámbito del tráfico rodado está alcanzando un nivel de extraordinaria relevancia en los últimos años en España. Y el legislador, desde hace algunas décadas, decidió regular la materia del tráfico rodado, plasmando la importancia y la proyección que merece.

Antes de revisar las últimas reformas del CP en materia de seguridad vial, hacemos mención a la primera referencia sobre los automóviles realizada en una norma penal, que fue en el CP de 1928⁵, clasificados en el mismo título que hoy en día, pero en una sección llamada: *Delitos afines a los estragos, imputables a imprevisión, imprudencia e impericia*. En 1932, el nuevo CP⁶, deroga el anterior y no incluye referencias a la circulación de automóviles, aunque sí de imprudencias o negligencias infringiendo un Reglamento. Posteriormente, apareció el CP, texto refundido de 1944⁷, que tampoco tuvo referentes en seguridad vial, aunque sí sobre los delitos cometidos por

⁵ Promulgado por el Real Decreto-ley de 8 de septiembre de 1928, en la Gaceta de Madrid núm. 257, de 13 de septiembre de 1928, pp. 1.450-1.526.

⁶ Publicado en la Gaceta de Madrid núm., 310, como Ley, de 5 de noviembre de 1932, pp. 818-856.

⁷ Publicado en BOE núm. 13, de 13 de enero de 1945, por Decreto del 23 de diciembre de 1944 se aprueba y promulga el Código Penal, texto refundido de 1944.

imprudencia con vehículo a motor, especificando que cuando los daños sean de extrema gravedad, la retirada el permiso de conducción sería definitiva.

Otra Ley de especial relevancia de contenido penal fue la Ley de 9 de mayo de 1950 sobre el uso y circulación de vehículos motor. Los accidentes se seguían produciendo y era necesario castigar el uso imprudente de los automóviles. Indiscutiblemente, se condena al autor, por homicidio o por lesiones imprudentes, cuando por negligencia durante la conducción de su vehículo produce muertes o lesiones en una persona. Pero lo que no estaba penado era cuando un conductor cometía una infracción que pone en grave peligro la seguridad de las personas, aunque no llegase a sufrir daño alguno. El CP no castigaba la ejecución imperfecta, o sea, sin llegar a la consumación de un delito imprudente, ya que el autor no tiene intención de consumir el hecho punible (Borja, 2011). Por ejemplo, un conductor que conduce de forma peligrosa por una vía sin intención de causar daños, pero, aun así, pone en peligro la vida o la integridad física de otras personas; realmente, está dirigiendo su conducta hacía un posible futuro resultado fatal. Sin embargo, si dicho resultado no se produce, la conducta no se podría condenar como tentativa de un delito contra las personas. Se tendría que crear un tipo específico para que la conducta fuera impune.

Por lo tanto, se introdujeron ciertas conductas tipificadas como delitos en este Código, incriminando ciertos tipos de conductas peligrosas. Muchas de ellas, nos recuerdan a las actuales: conducir bajo los efectos del alcohol y drogas tóxicas; la conducción temeraria con manifiesto menosprecio para la vida de los demás; conducir sin estar habilitado para ello; poner obstáculos en las vías, entre otras.

Una insoslayable trayectoria de reformas, en lo que respecta a los delitos contra la seguridad del tráfico, ha caracterizado al CP hasta llegar al aprobado por la Ley Orgánica (LO, en adelante) 10/1995, de 23 de noviembre, que puso de manifiesto una variación importante. Se endurecieron las penas de los diferentes delitos, añadiendo prisión y aumento de los plazos de privación del permiso de conducir. Otra novedad fue la inclusión de un nuevo tipo de delito: negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar si se conduce bajo los efectos del alcohol o drogas tóxicas. Además, contiene en su Libro II, Título XVII, un Capítulo IV que lleva por rúbrica “De los delitos contra la seguridad del tráfico”, con 7 artículos (379-385) referidos a la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas o bebidas alcohólicas; negarse a someterse a las pruebas

legalmente establecidas como delito de desobediencia grave previsto en el art. 556; conducir con temeridad manifiesta poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas o desprecio por la vida de los demás; originar un grave riesgo para la circulación; resultados lesivos de los hechos anteriores y vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos será considerado instrumento del delito.

Todas estas tipologías penales, tienen en común que quién realiza estas conductas, tiene muchas posibilidades de causar daños graves e irreparables a otras personas mediante un accidente de tráfico. Por ello, el legislador tiene en cuenta que dichas conductas merecen la máxima sanción que dispone el ordenamiento jurídico, como lo es la “pena” (Borja, 2011).

Posteriormente, hubo otra reforma parcial del CP con la LO 15/2003, de 25 de noviembre, con un nuevo endurecimiento de las penas en el caso de la conducción bajo los efectos de alcohol y drogas.

Podemos comprobar que estamos ante medidas de política criminal en continua evolución en una sociedad de riesgo como la nuestra, y con un nuevo ímpetu del legislador en reformar la materia de seguridad vial. Fue entonces, con la LO 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del CP en materia de seguridad vial, cuando se produjeron los cambios más significativos de los últimos años. Se incrementaron las sanciones y se amplían las conductas punibles, otorgando al Derecho penal el cometido de promover las condiciones de seguridad de las vías públicas. Así pues, el preámbulo de dicha Ley detalla que el objetivo es “definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes” (p. 49505).

Los cambios más importantes han sido establecer expresamente los excesos de velocidad y los niveles de alcoholemia, clasificados ambos como peligrosos. Asimismo, se regulan distintos grados de conducta injusta, estableciendo un continuo que comienza desde el peligro abstracto hasta el perceptible desprecio por la vida de los demás. Se incrementan notablemente las penas y consecuencias. Por otra parte, la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para analizar el grado de alcoholemia pierde su calificativo de delito de desobediencia y pasa a ser un tipo autónomo. De la

misma manera, también se regula la conducción de vehículos por aquellos conductores que hubieran sido privados, judicial o administrativamente, del derecho a conducir, por pérdida de vigencia de este, reuniéndose estas situaciones en un solo precepto sancionador, junto con la conducción sin permiso, por no haberlo adquirido nunca. Dichos delitos quedan redactados dentro del Libro II, el Título XVII. “De los delitos contra la seguridad colectiva”; Capítulo IV. “Delitos contra la seguridad vial”, que se resumen a continuación aquellos relacionados con esta investigación, conforme la reforma operada con la LO 5/2010, de 22 de junio, que comentamos más adelante:

- Artículo 379. Conducir un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, o bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas (en todo caso con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 ml/l y su equivalente en sangre), será castigado una de las siguientes penas: prisión de tres a seis meses, multa de seis a doce meses o con los TBC de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.
- Artículo 384. Conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin permiso, en los casos de: pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos, tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial o sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción. Las penas serán una de las siguientes: prisión de tres a seis meses, multa de doce a veinticuatro meses o con la de TBC de treinta y uno a noventa días.
- Artículo 385. Originar un grave riesgo para la circulación: Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio; o no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo. Las penas asociadas son: prisión de seis meses a dos años, o a las de multa de doce a veinticuatro meses y con la de TBC de diez a cuarenta días.
- Los artículos 380 y 381, relacionados con la temeridad manifiesta en todos sus grados de conducta injusta; y el 383, donde se regula la negación a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas, no contemplan la pena de TBC.

Otra novedad es la que se puede observar en el artículo 47, que dice que la imposición de la pena de privación de derecho a conducir, inhabilitara al penado para el ejercicio de dicho derecho durante el tiempo fijado en la sentencia; ahora se añade un último párrafo con la siguiente redacción: “Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente” (p. 49506). Esta cuestión ya ha sido tratada en el apartado 1.2.2. del SPP, al estar vinculado por ley.

Como acabamos de comprobar, otra novedad importante de esta reforma es la aparición de una nueva pena, el Trabajo en Beneficio de la Comunidad (TBC), como pena directa de los delitos tipificados en los artículos 379, 384 y 385.

Continuando con las políticas criminales llevadas a cabo en materia de seguridad vial, y en la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta penal a algunas conductas de peligro abstracto⁸, se llevó a cabo otra reforma del CP, con la LO 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la LO 10/1995. Entre otras cuestiones, se elimina disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y TBC, estableciéndose los tres tipos de penas alternativas, y ofreciendo al Juez la posibilidad de escoger una de las tres, junto con la pena de privación del derecho a conducir; además, permite que la pena de prisión pueda reservarse como la más grave para supuestos concretos. Por otra parte, se introduce un nuevo artículo 385 bis, en el que se establece que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado, con el que se hayan cometido algunos de los delitos contra la seguridad vial, se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127⁹ y 128, cuestión que antes solo se daba en el caso del delito del artículo 381¹⁰. Por último, cuando se trate de los artículos 379, 383, 384 y 385, se concede a los jueces la facultad excepcional de rebajar en grado la pena de prisión, atendiendo a la menor existencia del riesgo y a las demás particularidades del hecho que se juzga.

Otra reforma operada en el CP fue con la L.O. 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre. No fue una reforma en lo que se refiere

⁸ “Estas conductas llevan consigo el peligro de un bien jurídico. El delito queda consumado, aunque en el caso concreto no se haya producido un peligro del bien jurídico protegido” (Cerezo, 2002).

⁹ Decomiso del instrumento del delito.

¹⁰ Conducción con temeridad manifiesta con manifiesto desprecio por la vida de los demás; de la misma manera, aun cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

a los tipos penales, sino a la forma de aplicación de las penas de privación de libertad. En su artículo 83 se regula la suspensión de las penas privativas de libertad, incluyendo que el juez o tribunal sentenciador, podrá condicionar la suspensión al cumplimiento de las siguientes prohibiciones y deberes cuando ello resulte necesario para evitar el peligro de comisión de nuevos delitos, sin que puedan imponerse deberes y obligaciones que resulten excesivos y desproporcionados. En el caso que nos ocupa, es en el apartado 6 de dicho artículo donde encontramos referencias acerca de los TBC de larga duración o de los programas de intervención derivados de las suspensiones de condenas: “6.ª Participar en programas formativos, laborales, culturales, de educación vial, sexual, de defensa del medio ambiente, de protección de los animales, de igualdad de trato y no discriminación, y otros similares” (p. 27098).

La intención de estas reformas legales es la de concienciar a la ciudadanía sobre los peligros que llevan consigo algunas conductas durante la conducción de vehículos, con la finalidad de reducir las cifras estremecedoras de personas fallecidas y lesionadas a causa de la accidentalidad. En este mismo sentido, los poderes públicos utilizan una nueva terminología, con carácter preventivo, describiendo algunas conductas como de “violencia vial” (García, Gutiérrez, Martín, y Sanz-Díez, 2009).

1.2.4. Prevalencia de la delincuencia vial

Desde la perspectiva de la estadística criminal, los delitos cometidos en el ámbito del tráfico rodado son alarmantes. Según la Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2017, (en adelante, FGE), los delitos con mayor presencia en las sentencias condenatorias dictadas en el año 2016 fueron los delitos contra la seguridad vial. De las 246.937 sentencias dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos, el 32 % fueron por delitos de la tipología citada, unas 80.831.

Dichas sentencias, en casi el 90% son dictadas de conformidad y en un porcentaje muy alto con cumplimiento inmediato de las 55.148 penas de privación del derecho a conducir y 2.060 pérdidas de vigencia, del artículo 47.3¹¹. Conforme a la triple

¹¹ Artículo 47.3. CP. *Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción..*

alternativa, también se lleva a cabo un pronto cumplimiento de buena parte de las 50.000 penas estimadas de multa y 27.954 penas de TBC. Lo que significa, según la Memoria (2017), que “la celeridad y eficacia de la justicia penal de tráfico, con respuestas policiales, judiciales y del Ministerio Fiscal prácticamente inmediatas en la generalidad de los casos, lo que incentiva los fines, no sólo de prevención especial, sino también general de las medidas punitivas” (p.576). De esta manera, se genera uno de los fines que tiene que cumplir la prevención general de las penas, en cuanto la disuasión y motivación al cumplimiento de la norma, evitando con ello el sentimiento de impunidad.

En la Figura 4 se puede observar cómo ha evolucionado la delincuencia vial, según el delito concreto, desde la reforma del CP de 2007, la más importante en los últimos años y la que ha generado el aumento de condenas por esta tipología. Los datos de 2016 reflejan un incremento casi inapreciable respecto de 2015, paralizando el patrón descendente de años anteriores. Además, como se puede ver los delitos más numerosos son los relacionados con el consumo de alcohol y drogas y la conducción sin permiso.

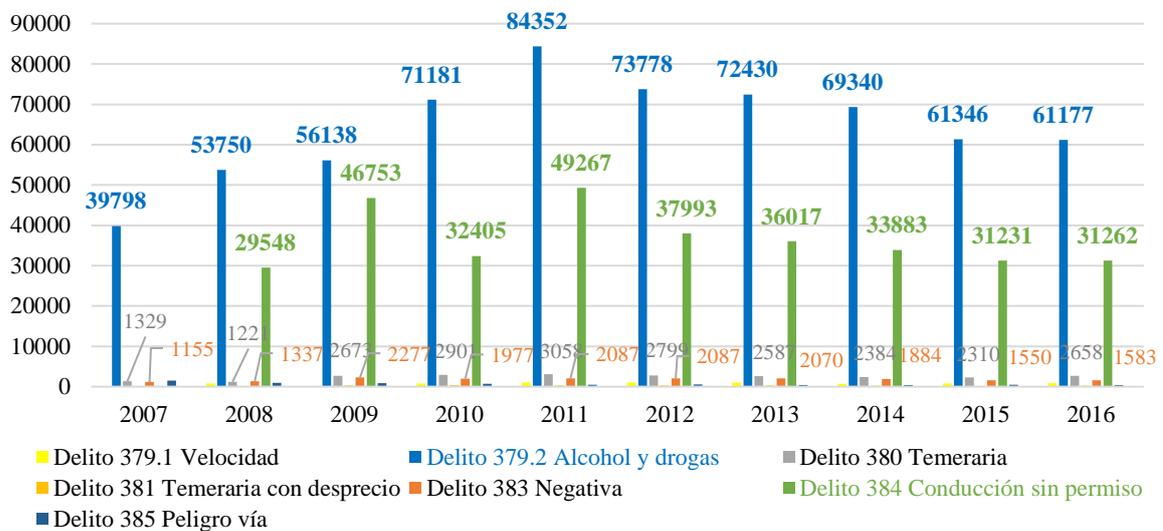


Figura 4. Diligencias previas y urgentes por tipología delictiva de seguridad vial 2007-2016

Elaboración propia. Fuente: FGE, 2017

Precisamente, estos dos tipos, además de ser los más numerosos también lo son sus penas asociadas, como son los TBC. Según Instituciones Penitenciarias (en adelante, IIPP), en 2016 se gestionaron 28.332 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las que 27.954 lo fueron por TBC y 376 por programas de educación vial impuestos por suspensión o sustitución de penas privativas de libertad. A continuación, se muestra la evolución en los últimos años, Figura 5:



Figura 5. Evolución de sentencias con penas de TBC y suspensiones de prisión por delitos contra la seguridad vial, 2011-2016

Elaboración propia. Fuente: FGE, 2017

Es importante tener en cuenta, que muchos de los penados que cumplen los TBC en seguridad vial (TASEVAL, se estudiará más adelante), casi en su totalidad, son penados por los delitos antes indicados, del artículo 379.2 (conducción bajos los efectos del alcohol y las drogas) y del artículo 384 (conducción sin permiso), además de formar parte de la muestra de estudio de nuestra investigación.

Otro importante dato que hay que tener en cuenta es la cifra de internos que cumplen condena con penas de privativas de libertad por delitos contra la seguridad vial únicamente, durante el periodo de tiempo indicado, según IIPP. Véase Tabla 3:

Tabla 3

Cifras fijas de internos que cumplen condena en las fechas que se indican

Fecha	Penados (Judiciales)	Preventivos	Localización Permanente	Liberados Condicionales	Fin Semana	Total
15/4/2016	899	5	3	76	7	988
15/1/2017	688	2	3	64	5	762
1/5/2017	774	7	3	51	5	840

Nota. Internos que cumplen condena “sólo” por delitos contra la seguridad vial.

Fuente: FGE, 2017

A continuación, se muestra la evolución de la delincuencia vial de las dos tipologías más numerosas (artículos 379.2 y 384), tomando como indicadores las Diligencias Previas y las Urgentes incoadas, y los accidentes de tráfico con víctimas en el transcurso de cinco años (2011-2016). Véase Figura 6:

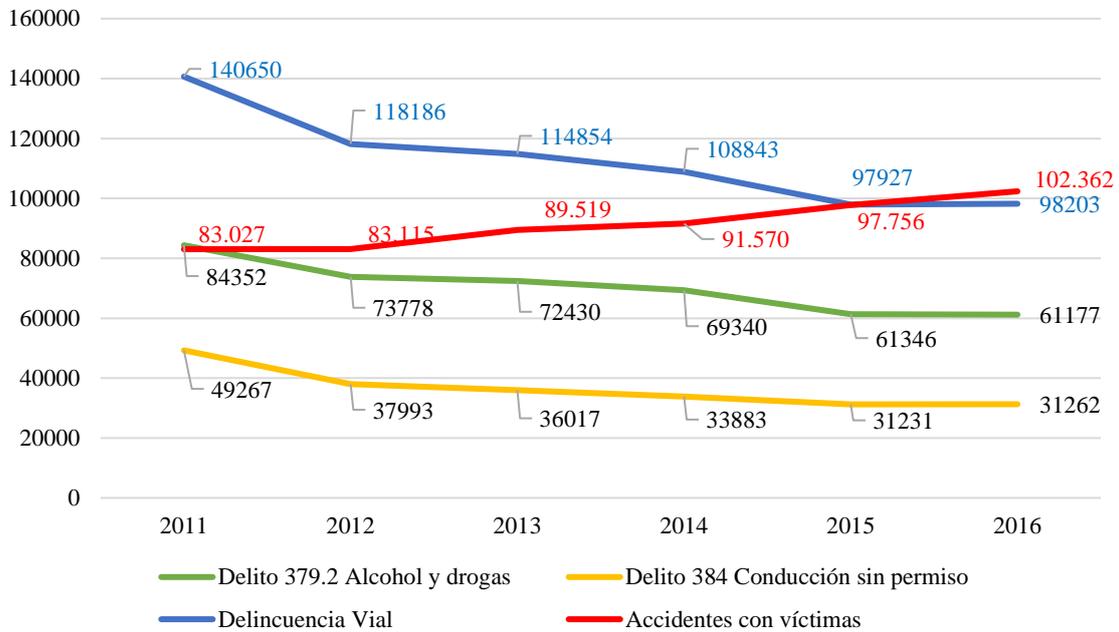


Figura 6. Evolución de la delincuencia vial y de la accidentalidad 2011-2016

Elaboración propia. Fuente: FGE, 2017 y DGT, 2017b.

Se puede observar cómo en el transcurso de 5 años se establece un patrón descendente en la ocurrencia de delitos contra la seguridad vial, en general, y también en las dos tipologías más numerosas, hasta el año 2016 donde se produce un estancamiento. Sin embargo, no ocurre lo mismo con los accidentes producidos con víctimas. El número de accidentes con víctimas aumenta progresivamente. Aunque los datos de movilidad también desarrollen un aumento relevante desde 2014, es decir, que los desplazamientos anuales por las carreteras españolas aumentan progresivamente, junto con la superación de la crisis económica que invadió el país, no pueden justificar el aumento de tantas muertes y lesiones en la vida de las personas y los costes económicos que se derivan (FGE, 2017). Este es el cuarto año consecutivo en el que se observa un incremento en el número de accidentes con víctimas (DGT, 2017b). Lo que se puede deducir es que el comportamiento al volante todavía sigue siendo inadecuado, puesto que en la investigación de accidentes se concluye que estos se derivan de comportamientos voluntarios, donde se encuentra implicados el consumo del alcohol y drogas, la velocidad y otras infracciones viales.

Si tenemos en cuenta los datos disponibles sobre los expedientes administrativos tramitados en la DGT¹², por infracciones administrativas por alcoholemias (entre de 0.50 g/l hasta 1.2 g/l en sangre) o presencia de otras drogas durante el año 2016, unos 102.818; más los 61.177 procedimientos penales (alcoholemias con más de 1.2 g/l; o bajo la influencia de otras drogas) detallados anteriormente, podemos deducir que un total de casi 164.000 conductores circulaban por nuestras carreteras y ciudades bajo la influencia del alcohol y drogas, con tasas que perjudican gravemente las capacidades psicofísicas para conducir con seguridad, como se verá en el apartado donde se trata el consumo de alcohol en los conductores.

Por otra parte, según una nota de prensa del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (2015) hay que tener en cuenta que, “en relación con los accidentes con resultado de muerte por delito del art. 142 CP¹³, se detecta un elevado porcentaje próximo al 50%, en el que la causa determinante y constitutiva de la calificación de imprudencia grave es el consumo de alcohol y drogas unidos a los excesos de velocidad y maniobras incorrectas” (p.18).

Examinando los datos acerca de la implicación de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas u otras drogas, encontramos que desde el año 2011 hasta el 2016, los porcentajes de conductores fallecidos en accidentes de tráfico con resultados positivos de la presencia de alcohol y/o drogas en su organismo, rondan en una media anual de 43%, según el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (en adelante, INTCF), (2012-2017).

Es necesario detallar que estas cifras, que llevan balanceándose desde hace algunos años, provocó una nueva modificación en la ley administrativa, de la mano de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Se producen una serie de cambios significativos en el ámbito del procedimiento sancionador, relacionados, entre otras cuestiones, con el alcohol y las drogas, el endureciendo de la infracción y de la sanción. Además, destaca

¹² Datos de expedientes administrativos de 2016 provisionales a fecha de ejecución marzo 2017.

¹³ En este artículo se regula el homicidio imprudente (por imprudencia grave o menos grave), cuando se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o ciclomotor.

por castigar por vía administrativa la mera *presencia de drogas en el organismo* del conductor, dejando para el tipo penal (art. 379.2 del CP) la sanción por la conducción *bajo la influencia de drogas*, ya contemplada.

Otro dato interesante para abordar las políticas criminales a este respecto es una de las conclusiones de un estudio sobre la evolución de la prevalencia de sustancias en conductores entre 2013 y 2015 (DGT, 2016b), donde se realizaron pruebas de alcohol y drogas a conductores de vehículos a motor que circulaban por las vías públicas. Se observó que en 2015 el 12,35% de las pruebas de cribado realizadas en carretera resultaron positivas en alguna sustancia, dato comparable al 12,1% obtenido en 2013, pero con una diferencia, puesto que se observa un descenso significativo de casos positivos a alcohol sin ninguna otra droga combinada (de 3,3% en 2013 a 1,2% en 2015), y un aumento también significativo de casos positivos a drogas en ausencia de alcohol (del 7,9% en 2013 al 10,7% en 2015).

Desde este mismo ángulo, en enero DGT, (2017c) publica una nota de prensa en la que se describe que, durante el año 2016, ha habido más infracciones por consumo de drogas ilegales. Hasta noviembre un total de 60.942 pruebas, resultando positivas 23.822 (39%). De ellas 54.566 fueron pruebas preventivas, con un resultado de 20.879 positivas (38%); 3.026 pruebas a conductores involucrados en accidentes con 829 positivos (27%) y otras 3.350 pruebas a conductores infractores con 2.114 positivos (63%). Sobre las pruebas de alcohol, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (en adelante, ATGC), han realizado en total 4,6 millones de pruebas, resultando positivas 68.852, el 1,5%. De ellas 4.024.101 preventivas, resultando positivas 59.526 (1,5%); 113.396 pruebas a conductores involucrados en accidentes con 5.045 positivos (4,5%) y otras 554.593 pruebas a conductores infractores con 4.281 positivos (0,8%).

No obstante, es de todos sabido el valor que tiene el gran trabajo preventivo realizado por ATGC, evitando miles de muertes y lesiones graves a los individuos, mediante los controles de alcohol y drogas y la inmovilización de vehículos de los conductores con resultados positivos. Según los datos anteriormente citados, se ha evitado que 80.405 conductores circulen por nuestras vías bajo la influencia del alcohol y las drogas, más otros 6.395 que ya estaban infringiendo la ley de tráfico, siendo conductores potencialmente peligrosos.

Estas estrategias de vigilancia y control también forman parte de las políticas criminales dentro del marco preventivo, que, junto a las medidas de los controles de alcoholemia y drogas, también llevan a cabo la vigilancia de la velocidad, de distracciones, utilización del casco y de los sistemas de retención, entre otras.

Todos estos datos son suficientes para justificar la necesidad de seguir trabajando para evolucionar en dirección a la prevención general y de la reincidencia, fenómeno que en el ámbito del tráfico es un problema acuciante.

1.2.5. La Aplicación de los Trabajos en Beneficio de la Comunidad dentro el Sistema de Penas en los delitos contra la seguridad vial

Dejando de lado las lejanas penas de trabajos forzados, otros trabajos de utilidad pública o el trabajo obligatorio en obras públicas sin encarcelamiento, que históricamente estaban al servicio del sistema penal y penitenciario (Blay, 2006), no fue hasta en la LO 10/1995, del CP, cuando se incorporó los TBC como pena sustitutiva de la pena de arresto de fin de semana y de la pena de responsabilidad personal subsidiaria por impago de multa. De esta manera, el CP se orientó a la restricción del uso de la tradicional pena de prisión de corta duración. Fue en el siguiente proceso de reforma con la LO 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la LO 10/1995 del CP, donde se sentaron las bases normativas para evolucionar en la aplicación de la pena de TBC.

Con la reforma operada por la LO 15/2007, protagonista en el desencadenamiento en la aplicación de los TBC, se produce una gran oclusión en los juzgados, en los servicios de ejecución y en las entidades colaboradoras donde se desarrollaban. Recordemos que se castigan conductas que antes se hacían por vía administrativa (conducción sin permiso o licencia), además del aumento de hechos punibles. Otro empuje de ese aumento de condenas fue la persecución de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, adquiriendo un mayor protagonismo en la política criminal. En el año 2008, según la Memoria de la FGE (2009), las cifras de condenas a la pena de TBC se estimó aproximadamente a las 60.000, debido a la posibilidad de imponer dicha pena en los artículos 379, 384 y 385 del CP. Según la memoria, este fenómeno incrementó el trabajo de los servicios penitenciarios, de los juzgados de vigilancia y se produjo un entecimiento en la ejecución de dichas penas. Ello provocó que un 80% de las

condenas quedaran pendientes, y como indica la memoria “Esta situación ha de ponerse de manifiesto con energía ya que las dificultades reseñadas darán lugar a que prescriban un gran número de penas, con la frustración del fin resocializador de estas que goza de una relevancia principal junto y origina además sentimientos de impunidad” (p.824).

A partir de este momento, y para dar respuesta a las consecuencias que se estaban derivando, se publicó el RD 1849/2009, de 4 de diciembre, ofreciendo la posibilidad de que el TBC, como pena en delitos contra la seguridad vial, pueda “cumplirse mediante la realización de talleres de actividades en materia de seguridad vial organizados por las autoridades correspondientes” (artículo 6.4º.). A partir del RD, nace la Instrucción I-2/2010 de la Dirección General de Instituciones Penitenciarias, de 10 de marzo de 2010, donde se establece la puesta en marcha de los Talleres de Actividades de Seguridad Vial (en adelante, TASEVAL), para el cumplimiento de las penas de TBC en los casos de delitos contra la seguridad vial.

Posteriormente, el CP vuelve a sufrir otra modificación con la LO 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, marcando un nuevo reto para la ejecución de las penas de TBC. Su artículo 49 indica que los TBC podrán consistir en la participación del penado en talleres o programas formativos o de reeducación de educación vial. Por lo que ofrece la posibilidad de realizar los talleres (TASEVAL) en cumplimiento de la pena de TBC a dicho precepto, ampliando su ámbito de aplicación y previéndose la realización de talleres de seguridad vial (Cervera, 2013). Cabe señalar, el acogimiento positivo de esta novedad legislativa, donde se destaca la función resocializadora y reeducadora que caracteriza a los talleres (Vidales, 2011).

Esta evolución reglamentaria ha constituido la consolidación del desarrollo de los talleres TASEVAL, afirmando su gestión y adaptación en el tiempo a dicha evolución. Ha habido dos momentos importantes, desarrollados con dos Instrucciones de IIPP. En primer lugar, la Instrucción I-2/2010 de la Dirección General de Coordinación y Medio Abierto (DGCTMA, 2010), siendo el momento del desarrollo del taller. En este caso, los penados que asistían a TASEVAL, estaban condenados a un número igual o inferior a 30 jornadas de cumplimiento. Y, en segundo lugar, la Instrucción I-4/2014 de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (SGIIPP, 2014), donde se adaptaron los talleres a la nueva normativa penal con una ampliación de su radio de acción a las ejecutorias en

delitos contra la seguridad vial con un mayor número de jornadas impuestas, inferior o igual a 60 jornadas.

Para la elaboración de TASEVAL, SGIIPP contó con la colaboración del INTRAS, en cooperación coordinada de la Subdirección General de Medidas Alternativas y la Dirección General de Tráfico. Como resultado, se diseñó TASEVAL (Montoro, Escamilla, Lijarcio, Martí-Belda y Puchades, 2010).

Según la Instrucción I-4, TASEVAL es un conjunto de actividades de sensibilización y reeducación en el ámbito de la seguridad vial, dirigido a los penados en delitos contra la seguridad del tráfico. Las actividades que se desarrollan están directamente relacionadas con la naturaleza del delito cometido por los penados. Por lo tanto, después de trabajarlas se intenta repercutir de manera positiva en sus conductas cuando se pongan al volante, logrando una mejora en la seguridad vial y una reducción de futuros accidentes y, con ello, de sus víctimas.

El objetivo general del taller es el de dar cumplimiento a la pena de TBC a través de un taller de seguridad vial, y reducir así la tasa de reincidencia. Como objetivos específicos se pretende conseguir sensibilizar frente al problema de los accidentes de tráfico y sobre los nuevos delitos que el CP refleja; concienciar directamente a los penados acerca de la influencia directa de su comportamiento vial sobre la sociedad; generar una predisposición al cambio a través del trabajo de los conocimientos, las creencias y los valores; trabajar diferentes técnicas de afrontamiento para resolver “situaciones problema” y potenciar conductas seguras al volante; y, promover la conducta pro-social en el tráfico a través de valores sociales (SGIIPP, 2014).

Los contenidos teóricos del taller se dividen en diferentes áreas, tal como se indica en la *Guía metodológica del profesional del taller*, revisada (Montoro et al., 2010)¹⁴. Se trabaja con los condenados temas de *sensibilización* hacia la problemática del accidente de tráfico y las consecuencias sociales, económicas y personales que reporta, así como la importancia del cumplimiento de la norma de tráfico; además, se revisan los factores de riesgo relacionados con los delitos, *alcohol, drogas, velocidad y conducción temeraria*, y

¹⁴ http://www.iipp.es/taseval/guiapowers/Pack_INTRAS_Guia.pdf

otros temas transversales como las *distracciones y sistemas de retención*. Se tratan los *valores sociales* y algunas técnicas de *afrentamiento* para resolver de forma exitosa situaciones viales problemáticas.

La estructura del taller está formada por un número de sesiones formativas con materiales teóricos, comentados anteriormente, y con actividades prácticas sobre el tema tratado. Los penados que asisten al taller, después de recibir los contenidos teóricos, trabajarán las actividades en las mismas sesiones presenciales, guiados por el profesional a cargo del taller (profesionales pertenecientes a IIPP o que colaboran con la Institución). En la primera sesión, el profesional presentará el taller y las normas a cumplir; además, explicará la metodología del taller y las actividades a realizar en las sesiones presenciales. En esta misma sesión, se transmitirá a los penados que su asistencia y participación en el taller es obligatoria puesto que es el cumplimiento de una pena. Asimismo, se recordará que cualquier incidencia a lo largo del taller será comunicada inmediatamente a los SGPMA.

Otra cuestión importante que se recordará a los penados es que la participación en el mismo es independiente de otras posibles acciones formativas de seguridad vial. Hacemos referencia a los cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación de los puntos del permiso de conducir que, por ley, los penados por delitos contra la seguridad vial deben de asistir para volver a conducir. No existe ningún tipo de relación ni de posible convalidación entre TASEVAL y cualquier otro curso de seguridad vial que realice el penado. TASEVAL, como se ha explicado anteriormente, se realiza para cumplir una pena impuesta por un juez, conduzca o no el penado en un futuro.

Cabe señalar que con la aparición de TASEVAL se han logrado reducir, en gran medida, los numerosos índices de prescripción de la pena de TBC impuesta por delitos contra la seguridad vial (Cervera, 2013).

Dejando el TBC comentado a un lado, se lleva a cabo otra reforma del CP con la LO 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del CP, donde en su artículo 83 se regula la suspensión de las penas privativas de libertad, incluyendo que, el juez o tribunal sentenciador, podrá condicionar la suspensión al cumplimiento de las siguientes prohibiciones y deberes cuando ello resulte necesario para evitar el peligro de comisión de nuevos delitos, sin que puedan imponerse deberes y

obligaciones que resulten excesivos y desproporcionados. Entre ellas, se encuentra la de “participar en programas formativos, laborales, culturales, de educación vial, sexual, de defensa del medio ambiente, de protección de los animales, de igualdad de trato y no discriminación, y otros similares”.

En este caso, los programas de intervención son impuestos por la aplicación de reglas de conducta -de suspensiones y sustituciones de condena- y de los TBC de larga duración, más de 60 jornadas. Son los Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas (en adelante, SGPMA) los que ejecutan las penas y medidas alternativas que son competencia de la administración penitenciaria. Por lo que, después del nacimiento de TASEVAL, el SGPMA sigue trabajando exhaustivamente para dar solución al fenómeno de la reincidencia de la delincuencia vial. Por ello, surge la necesidad de seguir adaptando la nueva normativa penal y ampliar su radio de acción a ejecutorias en delitos contra la seguridad en el tráfico con un mayor número de jornadas, lo que permitió el desarrollo de un nuevo programa, llamado *Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial* (PROSEVAL). Su aplicación se llevará a cabo en condenas de más de 60 jornadas de TBC, y a los sometidos a suspensiones de condena, con la obligación de participar en programa específico de intervención, como se indicó en el apartado anterior con la nueva reforma LO 1/2015.

Este programa nace con el objetivo de darle forma al programa de seguridad vial dentro del catálogo de programas específicos que se desarrollan en el ámbito de las penas y medidas alternativas, que requieren programas de intervención. A petición del SGPMA y con su colaboración y experiencia, los mismos profesionales especialistas en psicología del tráfico y la seguridad vial y en criminología, pertenecientes al INTRAS, diseñaron un programa bajo la denominación PROSEVAL (Lijarcio, Escamilla, López, Puchades, Martí-Belda, Bosó y Montoro, 2016) formando parte de los Documentos Penitenciarios (nº15).

PROSEVAL está dirigido a personas condenadas que en la mayoría de los casos son reincidentes o asisten por delitos que no tienen penas de TBC, como por ejemplo “conducción con temeridad manifiesta”. La primera parte de ese programa consiste en realizar el Taller TASEVAL; y una segunda parte de corte terapéutico, donde se incluye un conjunto de técnicas con una aproximación cognitivo-conductual y cuyo objetivo prioritario es intervenir sobre la cognición y la emoción de los penados, para promover

un cambio de conductas desadaptadas en el tráfico. Por lo tanto, el objeto de la intervención es la conducta y sus procesos subyacentes a nivel cognitivo, emocional y conductual (Ruiz, Díaz y Villalobos, 2012)

Como indica la Subdirectora General de Penas y Medidas Alternativas de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, Doña Myrian Tapia Ortiz, en el prólogo del documento penitenciario citado, “se parte de la base de que el colectivo de los conductores infractores penales muestra dificultades para ajustarse a la normativa, por lo que ponen en serio riesgo al resto de la sociedad. Partimos igualmente del hecho de que las recomendaciones para intervenir con estos transgresores del tráfico giran en torno a la rehabilitación” (p. 5). Por lo tanto, se necesita trabajar más profundamente y a nivel psico-terapéutico con los penados.

Una vez efectuadas las consideraciones anteriores, podemos apreciar el reflejo de la importancia que ha adquirido la delincuencia vial y los TBC relacionados, observando que, en el año 2016, han tenido entrada en los SGPMA 87.872 mandamientos, y de todos ellos, son 77.873 TBC. Según datos de la SGPMA (SGIIPP, 2017), podemos observar que los delitos que motivan los TBC siguen estando relacionados, en su mayoría, con la seguridad vial (38%), seguidos en frecuencia por los de violencia de género (26%), después delitos contra el patrimonio (14%), después por otros delitos y faltas (12%) y, por último, otros delitos y faltas de lesiones (11%).

Por lo tanto y para finalizar este apartado, nuestra investigación se dirige a determinar un perfil psicológico y criminológico de los condenados a estas penas de TBC en seguridad vial, para ofrecer información válida para que aquellas instituciones relacionadas con el ámbito sancionador administrativo y penal, puedan unir esfuerzos y desarrollar las políticas criminales adecuadas según la evidencia empírica y la evolución de este tipo de delincuencia.

Antes de concluir, cabe señalar la importancia de la evolución de la seguridad vial en cuanto a las políticas criminales desarrolladas. Ha sido y sigue siendo un fenómeno dinámico y cambiante, que necesita de una adaptación continua. Y para ello, es necesario que la investigación, también, coadyuve para conseguir avanzar en la mejor dirección.

La mayor parte de los especialistas en esta materia confluyen en que la función principal de los TBC es de carácter preventivo-especial, desde el punto de vista de que

goza de efectos resocializadores del penado. La resocialización se interpreta como la no *desocialización* durante la ejecución penal de la persona que ha sido condenada. Por lo tanto, la pena de TBC, que no priva de libertad al penado, permite que siga desarrollando su vida laboral, personal, familiar, etc. (Hurtado, 2006). Pero hay que tener en cuenta que cuando hacemos referencia a las intervenciones para las personas condenadas por delitos contra la seguridad vial, huelga decir que sirven y son útiles para rehabilitar conductores y sus actitudes y comportamientos en la vía pública. Por lo tanto, otros tipos de problemas personales que puedan padecer los penados, como trastornos mentales o adicciones, por ejemplo, no estaríamos atajando el verdadero problema con dichas intervenciones.

Es por ello, que nuestra investigación se adentra a encontrar otros problemas individuales y merecedores de ser tratados, y que pueden estar relacionados con las conductas inadecuadas, peligrosas y prohibidas en el tráfico.

Para finalizar la revisión hecha hasta ahora, y conforme la aportación objetiva de los datos, la pretensión de provocar un efecto disuasorio en los conductores con las políticas criminales desarrolladas respecto a la seguridad vial se ha alcanzado, puesto que, desde la entrada en vigor de las distintas medidas legislativas en estos últimos años, además de conseguir una reducción de la mortalidad vial, también, han disminuido las condenas por delitos contra la seguridad vial. No obstante, todavía las cifras son desorbitadas, sabiendo que la seguridad vial depende, en la mayoría de los casos, de las decisiones de las personas que circulan por las vías.

1.3. Delincuencia vial: aspectos criminológicos y otros relacionados con la seguridad vial tratados en la investigación

En este apartado se examinan los aspectos criminológicos y sobre seguridad vial, planteados en el presente trabajo, haciendo mención a diversos estudios relacionados con los aspectos tratados.

Por lo que se refiere a los criminológicos, analizados únicamente en el grupo de estudio (delincuentes viales), se revisan las tipologías delictivas contra la seguridad vial con más prevalencia y las más predominantes en los TBC en seguridad vial, la reincidencia vial y por delitos de otra naturaleza, multas administrativas de tráfico

anteriores, la autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva, el conocimiento previo del delito, los días de comisión del delito; además de la edad y el género que destaca en la delincuencia vial.

En cuanto a los aspectos relacionados con la seguridad vial, analizados en los dos grupos de nuestra investigación (delincuentes viales y grupo control), se revisa la bibliografía sobre la evaluación del conocimiento de las normas administrativas y penales de tráfico, la percepción de la gravedad de los factores que causan los accidentes mortales de tráfico, la percepción de peligrosidad de un conjunto de conductas infractoras y los comportamientos inadecuados e inseguros al volante.

1.3.1. Aspectos criminológicos en los delincuentes viales

Como ya se estudió en el marco teórico, las tipologías delictivas de mayor prevalencia, desde la última reforma del CP en 2007 comentada, son la conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y la conducción sin permiso.

Así se demuestra en un estudio sobre delincuencia contra la seguridad vial en el término municipal de Elche, desarrollado durante nueve meses y donde se analizaron 496 delitos. Se observó que un 67% estaban relacionados con la conducción bajo los efectos de alcohol/drogas y un 26% con la conducción sin permiso (Bautista y Miró, 2014).

Con respecto a la estadística oficial, en el año 2015 se dictaron 82.283 sentencias por los Tribunales españoles por delitos contra la seguridad vial, un 34% del total (FGE, 2016). Asimismo, en el año 2016, fueron 80.831 sentencias las dictadas por la misma tipología delictiva, un 32% del total (FGE, 2017). En la Tabla 4, se describe una comparativa de los años 2015 y 2016 acerca del número de sentencias condenatorias, tipología por la que fueron dictadas, así como los porcentajes que ocupan del total.

Tabla 4

Comparativa de sentencias por delitos contra la seguridad vial y porcentajes que ocupan en los años 2015 y 2016

Comparativa 2015-2016	Sentencias 2015	%^a	Sentencias 2016	%^a
379.1 CP velocidad	477	.6%	450	.5%
379.2 CP alcohol/drogas	52.523	63%	50.552	62.5%
380 CP temeridad manifiesta	1.683	2%	1.661	2%
381 CP temeridad manifiesta	129	.2%	101	.1%
383 CP negativa pruebas	2.501	3%	2.384	3%
384 CP conducción s/permiso	25.923	31.1%	25.652	31.7%
385 CP obstáculos circulación	47	.06%	31	.03%
Total Sentencias	83.283	100%	80.831	100%

Nota. ^a Porcentajes que ocupan del total de sentencias por delitos contra la seguridad vial.

Fuente: FGE, 2016, 2017

Como se puede observar, las sentencias más numerosas en los años 2015 y 2016 son por los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol/drogas (art. 379.2) y conducción sin permiso de conducir (art. 384). Este patrón persiste desde que entró en vigor la reforma en el año 2007 del CP en materia de seguridad vial, comentado dentro del epígrafe 1.2. de este mismo capítulo.

Es necesario recordar que las dos tipologías delictivas más frecuentes comentadas anteriormente, pueden llevar consigo penas de multas, prisión y TBC, además de la privación del derecho a conducir. Por lo tanto, como se describe a continuación, también serán las dos tipologías que conllevan más penas de TBC.

De esta manera, en 2015, entraron en el SGPMA, según su Informe General (SGIIPP, 2016), 78.553 mandamientos¹⁵ de TBC, ocupando el primer lugar en número los motivados por los delitos contra la seguridad vial, con un total de 31.620 dando lugar a un 40.2% del total de TBC.

En lo que se refiere a la reincidencia vial o antecedentes de otra naturaleza, ya hace más de 20 años, Middendorff (1981), Juez Penal de Tráfico, realizó una revisión sobre informaciones jurídicas, psicológicas, sociológicas y estadísticas, de la

¹⁵ Sentencias, Ejecutorias y Autos.

personalidad del delincuente de tráfico, y sugirió que los delincuentes comunes desarrollan también la delincuencia vial, en mayor proporción que aquellos que no poseen antecedentes de otra naturaleza.

En este sentido, en el estudio de Bautista y Miró (2014) sobre la reincidencia vial y antecedentes por delitos de otra naturaleza, se obtuvieron los siguientes resultados: de los delitos registrados por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas el 72.8% no cometieron otros delitos viales y el 69% no tenían antecedentes penales por delitos de otra naturaleza. Sin embargo, de los delitos por conducción sin permiso, un 55.9% no habían cometido delitos viales anteriormente, mientras que el 61.3% tenían antecedentes penales por delitos de otra naturaleza.

Siguiendo con la reincidencia, en un estudio desarrollado durante 1997-2001 (Hubicka, Laurell y Bergman, 2008), con una muestra de 2.100 conductores infractores por DUI¹⁶, el 40% tenía antecedentes por delitos de otra naturaleza antes de la investigación, y un 14.3% volvió a infringir por DUI, durante los dos años después de la investigación. Un 82% de estos últimos, tenían consumos de riesgo altos según el cuestionario AUDIT.

En la misma línea, otro estudio llevado a cabo en Cataluña (Hilterman et al., 2012), sobre las características penales y penitenciarias de condenados a prisión por delitos contra la seguridad vial, se obtuvo una muestra de 415 personas internas en los centros penitenciarios, mediante información recogida en las bases de datos de Ejecución del Departamento de Justicia de la Generalitat de Cataluña, entre los meses de enero y octubre de 2010. Se encontró que un 17.8% de los penados era su primer delito contra la seguridad vial; un 34% tenían antecedentes viales únicamente, y más de la mitad, habían sido condenados con anterioridad a medidas penales alternativas (en adelante, MPA); y un 48.2% poseían antecedentes viales y de otra naturaleza. Cabe señalar que un 41.6% de los casos totales, tenían delitos relacionados con el consumo de alcohol, dentro del grupo de delito único contra la seguridad vial, un 57%; y de los penados con antecedentes de

¹⁶ Acrónimo de *Driving Under Influence*, en español “conducción bajo los efectos del alcohol/drogas”, cuando un conductor sobrepasa los límites legales.

otra naturaleza, el 43%. Sobre los delitos por conducción sin permiso, lo ocupaban un 25% del total de los casos.

Sobre el mismo estudio, queremos señalar un detalle que consideramos importante para nuestra investigación y es que, de estos 415 penados ingresados en prisión por delitos contra la seguridad vial, 114 (27%) asistieron a programas de conductas adictivas, siendo este tipo de programa el más numeroso de todos los desarrollados con esta muestra.

En el estudio de González-Iglesias y Gómez-Fraguela (2010), con una muestra de la población general de conductores y otra de penados por delitos contra la seguridad vial, informaron que estos últimos puntuaron más alto de manera significativa en su cómputo global de multas administrativas anteriores, especialmente, por alcoholemias.

Asimismo, Faílde-Garrido et al., 2016, realizaron un estudio con 434 participantes, divididos en tres grupos diferentes, presos por delitos de tráfico, presos por otros delitos y conductores sin antecedentes penales, con el fin de extraer diferentes perfiles psicosociales, encontraron diferencias sobre la posesión de multas durante los cinco años anteriores a la detención, siendo los presos por delitos de tráfico el grupo con mayores puntuaciones.

Sobre la autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva, en un estudio llevado a cabo con internos de centros penitenciarios de Cataluña por delitos contra la seguridad vial, se obtuvo un dato relevante. Aquellos internos con problemas con el consumo del alcohol se relacionaban con una menor percepción del peligro en lo que supone beber al volante. De la misma manera, se encontró una relación positiva respecto a desarrollar peores comportamientos en una situación de peligro, en aquellos internos con dichos problemas (Hilterman et al., 2012).

Bautista y Miró (2014), en su estudio comentado, concluyeron que el 95,7% de los infractores por delitos de alcoholemia eran conscientes de que su estado no era el adecuado para conducir. Estos mismos autores, con respecto a si los condenados sabían que su conducta estaba penada, concluyeron que 90,1% de los casos por alcoholemias, sabían que era delito.

Con respecto a qué días de la semana se concentra la delincuencia vial, si hacemos referencia al delito de alcoholemia, Palk, Davey y Freeman, (2007) investigaron la posible

relación del tiempo y lugar y el tipo de hecho delictivo. Los resultados demostraron una fuerte asociación del lugar y el momento, entre delitos relacionados con el alcohol y los de tráfico.

En el estudio de Bautista y Miró (2014) los delitos son detectados en su gran mayoría en fin de semana (sábado y domingo), asumiendo el 45%; el viernes un 13.2%; jueves un 12.8%; miércoles un 11.4%; martes un 8.7 y viernes un 8.9%. Se observan patrones similares en los delitos de alcoholemia, con más altos porcentajes hacia el final de la semana: fin de semana un 54%; el viernes un 14.2%; jueves un 11.2%; miércoles un 7.3%; martes un 6.5% y viernes un 6.9%. En cambio, se puede observar alguna diferencia en lo que respecta al delito de conducción sin permiso, donde el fin de semana asume menos porcentaje, un 43%; el viernes un 10.8%; miércoles un 14% y martes un 15,1% con un aumento considerable; y el lunes 8,6%.

Con respecto a las edades y género en la delincuencia vial, en un estudio desarrollado con delincuentes viales condenados a la pena de TBC (TASEVAL) (González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010) sobre el análisis de una posible conducta desviada, mostraron que la edad media era de 38.34 años, con un rango que oscila entre los 18 y 73 años. Asimismo, una investigación llevada a cabo con condenados por delitos contra la seguridad vial, con penas de prisión, entre 2008 y 2010, se obtuvieron datos sobre la edad media de 37.3, entre el rango de 20 a 60 años, siendo la franja de edad más numerosa la de 30-40 años (Herraiz, 2010).

De la misma manera, se extrajeron datos similares en otro estudio sobre la ira al volante en conductores infractores por delitos contra la seguridad vial, condenados a penas de TBC (TASEVAL), donde las edades estaban comprendidas entre los 18 y 73, con una media de 39.77 años (González-Iglesias, Gómez-Fraguela y López-Romero, 2011).

En la investigación de Hilterman y colaboradores (2012), con la muestra de 415 penados en prisión por delitos contra la seguridad vial, se obtuvo una media en edad fue de 37.1.

En la investigación realizada por Bernabéu (2013), sobre los delitos contra la seguridad vial cometidos en el término municipal de Elche, se apreció que la distribución de la edad estaba comprendida por grupos entre los 18 y 37 años, que alcanzaron un 64%,

mientras que el de menores de 18 no llega al 5%. En los delitos de alcoholemia, la edad media fue de 33.6 años. Sin embargo, en los delitos de conducción sin permiso, el mayor número de casos se agrupan entre 18 y 27 años (donde se encuentran el 35,9% de los sujetos). Este último delito se refiere a la conducción sin permiso por no haberlo obtenido nunca o por tenerlo retirado judicialmente. En el estudio de Bautista y Miró (2014), la edad media registrada para los delitos de alcoholemia fue de 34.3 y por conducción sin permiso la media fue de 30.3.

Si hacemos la distinción por género, del total de penas impuestas de TBC en seguridad vial en el año 2015, 28.656 fueron hombres (91%) y 2.969 mujeres (9%) (SGIIPP, 2016). Y en el estudio de Hilterman (2012), antes comentado, el 96% eran hombres y el 3.6% mujeres.

Si nos detenemos en el año 2015, año en el que se llevó a cabo esta investigación, el SGPMA (2015) detalla su estadística también por comunidades autónomas, ofreciendo datos sobre los TBC en sus tres posibilidades: TBC (hasta 60 jornadas), TBC por sustitución de la pena de prisión y TBC por suspensión de la pena de prisión. En el caso que nos ocupa, los TBC hasta 60 jornadas que se gestionaron en la Comunidad Valenciana, fueron un total de 5.566, donde 4897 fueron hombres (88%) y 669 mujeres (12%).

Asimismo, ocurre en el año 2016, donde los mandamientos de TBC fueron 73.877, con un total de 29.443 por seguridad vial, un 38% del total. De este total, 26.654, fueron hombres (90%) y 2.789 mujeres (10%), aproximadamente (SGIIPP, 2017).

En un estudio desarrollado en Galicia sobre el perfil del infractor vial, con una muestra de conductores condenados a penas de TBC (TASEVAL), se encontró que el 90.7% eran hombres (González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010). Asimismo, resultados similares fueron los hallados en otra investigación con condenados a la misma pena que el estudio anterior, donde un 92.5% fueron hombres y un 7.5% mujeres (González-Iglesias, Gómez-Fraguela y López-Romero, 2011). Bernabeu (2013) obtuvo porcentajes por tipología delictiva, de manera que, en el delito de alcoholemia, los hombres puntuaron en un 93.8% y las mujeres un 6.2%; y en el delito de conducción sin permiso, los hombres puntuaron en un 93.5% y las mujeres un 6.5%. De la misma manera, otro estudio de

Bautista y Miró (2014), sobre los delitos cometidos contra la seguridad vial en la ciudad de Elche, se obtuvo que el 90.2% eran hombres y 9.8% mujeres.

1.3.2. Aspectos relacionados con la seguridad vial

En esta última década se han desarrollado importantes estrategias legislativas en seguridad vial. Como se describe en el epígrafe 1.2., por una parte, se reguló el SPP, y, por otra, una de las más significativas reformas del CP en esta materia. Unas como otras, tenían como objetivo básico la reducción de la siniestralidad vial, además de exigir una conducción responsable y promover comportamientos seguros en los conductores.

Uno de los propósitos, políticos criminales, para desarrollar estas reformas con sus respectivos castigos, fue la necesidad de reprimir determinadas conductas y disuadir a los conductores de realizarlas. Pero para que estos objetivos puedan tener efecto es importante que se tenga conocimiento de la tipificación de las conductas prohibidas, así como sus sanciones o penas. Ball (1955), lo describe de la siguiente manera:

El efecto de una ley obviamente depende del conocimiento de la ley y el castigo prescrito, así como su evaluación personal de estos y otras circunstancias. Una ley no puede tener influencia disuasoria sobre un delincuente potencial si él no es consciente de su existencia. (p. 351)

Por lo tanto, el conocimiento real de las normas y sus sanciones es un elemento esencial para que la función preventiva pueda tener sus efectos.

En el año 2005, se desarrolló un estudio mediante una encuesta a 1.100 conductores españoles sobre el conocimiento de la normativa en materia de tráfico, cuyos resultados fueron que el 70.4% de los encuestados afirman que la conocen bastante bien, mientras que un 11% indica que la conoce mucho; un 18% poco y un 1.1% nada (Alonso et al., 2005). En este estudio se matizó que el género no influye en el nivel de conocimiento de las normas de tráfico.

En el año 2012, se llevó a cabo una investigación acerca del conocimiento de los conductores sobre cuestiones de seguridad vial y normativa, pasado un tiempo de la obtención del permiso de conducir. Se estudió a 2.005 conductores que pasaron por un examen teórico de los que se utilizan en las pruebas oficiales para obtener el permiso en España. Los resultados hallados fueron que un 96.5 % de los conductores suspendió el

examen, de acuerdo con los criterios establecidos (Martos, Roa, Montoro y Tortosa, 2012). Además, se pudo comprobar un efecto principal significativo de la temática, donde los mejores resultados estaban relacionados con las preguntas de señales, seguidas de las de seguridad vial. Las peores puntuaciones se obtuvieron en las preguntas relacionadas con la normativa. De la misma manera, también, se relacionaron de forma positiva los errores con la antigüedad del permiso. Los autores afirman que “el paso del tiempo como la aparición de nuevas señales, nuevos aspectos normativos o nuevos conocimientos de seguridad vial, [...] producen un claro deterioro en el conocimiento que estos deberían tener para una conducción segura y eficaz” (p. 91).

Otro estudio realizado con una muestra de 300 conductores, sobre si el conocimiento de las normas de tráfico se relacionaba con la edad, desveló que los conductores de todas las edades mostraban un conocimiento pobre de la norma vial. Se utilizó un cuestionario sobre el conocimiento de la Ley de Tráfico, relacionado con las preguntas de los exámenes oficiales. (Vargas, Castro, Martos y Trujillo, 2012).

De igual manera, se desarrolló una investigación por Miró y Bautista (2013), con 570 conductores sobre el cumplimiento de las normas de tráfico, los resultados obtenidos fueron que un 76.8% afirmaron conocer la diferencia entre infracción administrativa y penal. Además, un 80,5% afirmaron conocer los cambios producidos en el CP, y los medios a través de los cuales informaron ser conocedores, siendo en primer lugar la *televisión, la radio e internet*, respectivamente. Véase Tabla 5:

Tabla 5

Frecuencia y porcentajes de conductores que conocieron cambios normativos en seguridad vial en el CP a través de cada medio

MEDIOS	f^a	%
Televisión	375	81.7
Periódicos	193	42
Radio	91	19.8
Autoridades legales	14	3
Internet	52	11.3
Amigos/conocidos	38	8.3
Publicaciones oficiales	45	9.8
Otros (por correo)	4	0.8

Nota. ^a Frecuencias

Fuente: Llinares y Ortuño (2013).

En este mismo estudio, con respecto al conocimiento de la tipificación como delito en el CP de los excesos de velocidad, se observó que el 80,2% afirmaron que *se puede considerar delito sobrepasar los límites de velocidad*, el 15,6% afirmó *que no* y el 4,2% *no lo sabe*. De los participantes que afirmaron que sí se puede considerar delito, sólo un 3,9% contestó correctamente cuando se le pidió si conocía el límite de velocidad en vía interurbana considerada como delito; y un 1% con respecto a vías urbanas.

Con respecto a conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida, el 96,5% afirmaron que *puede constituir delito por el actual CP*, mientras que el 1,8% dice *que no* y el 1,8% afirma *no saberlo*.

Otros datos para tener en cuenta son los obtenidos por Lázaro (2015) en su investigación acerca de los efectos de los conductores ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial. La muestra utilizada fue de 3.642 conductores asistentes a los cursos de Sensibilización y Reeducación Vial, tanto infractores administrativos como penales. Dentro del programa de contenidos de los cursos, se hace referencia, entre otras cuestiones, a la normativa administrativa y penal y la importancia de su obediencia (Orden INT/2596/2005). En la entrevista realizada a los sujetos, se les preguntó si aplicarían los conocimientos aprendidos ante una posible situación de repetir la infracción por la que has realizado el curso, donde un 92,15% contestó que *sí* la utilizaría, y un 7,85% contestó *no*. Otra de las preguntas realizadas fue si los contenidos tratados durante el curso les había enseñado algo nuevo que no sabían, a los que un 82,57% del total respondieron que *sí*, frente a un 17,43% que contestó *no*.

Cuando hacemos referencia a la percepción de la gravedad de los factores de riesgo y su asociación con el riesgo de accidente, en otro estudio de Alonso et al., 2005, cerca del 60% otorgó la máxima puntuación (9 puntos, sobre 10) al factor conducción bajo la influencia del alcohol; un 75% valoró con un 8, el exceso de velocidad. En este mismo sentido, cuando se hicieron distinciones referidas al género, los hombres y mujeres valoran en el mismo orden la percepción de peligrosidad, sin embargo, las mujeres obtienen valoraciones más altas con diferencias significativas. Este mismo estudio desveló que la frecuencia con la que los conductores realizan conductas infractoras comentadas, guarda relación con la percepción de riesgo o peligrosidad atribuido a dichas conductas. Los sujetos que manifestaron una alta percepción realizan en menor medida las conductas infractoras (Gibbons, Lane, Gerrard, Pomery y Lautrup, 2002).

En otro estudio, con una muestra española de 1.695 conductores realizado por Sánchez (2008) sugieren los dos factores que más se valoran como los causantes de los accidentes. Un 78% de los conductores considera que la velocidad excesiva es un factor que provoca accidentes “frecuentemente”, “muy frecuentemente” o “siempre”. El 82% de la muestra contestó que el alcohol es causa de accidentes “frecuentemente”, “muy frecuentemente” o “siempre”.

En el mismo sentido, en un estudio sobre la percepción de la peligrosidad de realizar ciertos comportamientos peligrosos al volante (Montoro, Roca y Lucas-Alba, 2010), con respuestas a cada ítem de 0 (*Este comportamiento no es nada peligroso al volante*) a 10 (*Este comportamiento es muy peligroso al volante*). Los resultados obtenidos mostraron que el comportamiento más peligroso al volante, con un 9,53 de media, es “Conducir después de haber consumido alcohol”; seguido de “Hablar por el teléfono móvil sin manos libres mientras se conduce”, con un 8,84; y por “Conducir sin llevar puesto el cinturón de seguridad” con un 8,72; para finalizar puntuaron con un 8.23 de media “Circular a mayor velocidad de la permitida”.

Castellá y Pérez (2004), observaron en una muestra de casi 800 conductores que los hombres jóvenes tenían más baja percepción del riesgo de ciertas conductas peligrosas que las mujeres.

A continuación, vamos a hacer una revisión acerca de los comportamientos inadecuados y peligrosos al volante, o aberrantes como se trata en numerosos estudios.

La conducción de vehículos implica numerosas tareas complejas, en comparación con cualquier otra actividad humana cotidiana, donde el riesgo objetivo es inevitable, ambiguo y cambiante, debido a las casi infinitas situaciones viales. Los conductores, eligen la cantidad de riesgo que están dispuestos a asumir, en relación con su percepción y a las motivaciones para asumirlo (Näätänen y Summala, 1974). Además, los comportamientos arriesgados o aberrantes al volante están relacionados con la aceptación de riesgo, relacionada a su vez con el nivel de riesgo percibido que el conductor está dispuesto a aceptar (Stein y Allen, 1987). La investigación sobre la accidentalidad hace referencia a que el comportamiento del conductor es el principal implicado, siendo uno de los factores, con más probabilidad, el estilo de conducción arriesgado (Elander et al. 1993).

Asimismo, también se relaciona el riesgo de sufrir un accidente, además de con variables como la exposición al riesgo, las características de la vía o las condiciones del vehículo, con el error humano, que sigue siendo uno de los principales factores implicados en la accidentalidad (Lawton, Parker y Stradling, 1997). Numerosos estudios indican que los fallos de ejecución por lapsus o errores y los comportamientos “aberrantes” o infractores en los conductores, están implicados en un gran número de accidentes (Bener, Yildirim, Özkan y Lajunen, 2017; Lajunen, Parker y Summala, 2004; Reason et al., 1990)

Los déficits de habilidades en el conductor, en muchas ocasiones se traducen en “errores”, generalmente involuntarios y sin intención. Normalmente, están asociados a la capacidad de cada individuo de manejar una cantidad limitada de datos y de procesamiento de la información. Sin embargo, las conductas infractoras o violaciones realizadas de forma voluntaria están relacionadas con aspectos emocionales y motivacionales, además de por los racionales, contextuales y de la cultura del individuo (Parker, Reason, Manstead y Stradling, 1995; Reason et al., 1990).

Para poder analizar los comportamientos de riesgo en los conductores es necesario elaborar unos indicadores para medir diferentes acciones al volante. Uno de los cuestionarios más utilizados para conocer comportamientos peligrosos, las diferentes circunstancias o estilos de conducción de riesgo al volante, así como los errores e infracciones, es el *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ), elaborado por Reason, Manstead, Stradling, Baxter y Campbell en la Universidad de Manchester en 1990 (Jiménez, Lardelli, Amezcua y Jiménez, 2011). Además, es uno de los cuestionarios más utilizados para investigar el comportamiento de riesgo y su relación con la accidentalidad. Ha sido adaptado a diferentes países como Holanda, Finlandia, Suecia, Grecia, China, Turquía e Italia, teniendo en cuenta las diferentes características sociales y culturales de cada país (Aberg y Rimmo, 1998; Davey, Wishart, Freeman y Watson, 2007; Reason et al., 1990).

En España, la versión del cuestionario consta de 28 ítems, y se agrupan en cuatro dimensiones: errores, lapsus, violaciones interpersonales (agresivas) e violaciones a las normas (Gras et al., 2006). Por errores se entiende *no darse cuenta de algún estímulo durante la conducción, olvidarse de mirar el retrovisor o tomar una dirección equivocada en una rotonda*, entre otras. Sobre los lapsus se evalúa cuestiones como *olvidar dónde se dejó el coche en el aparcamiento o no recordar con claridad la carretera*

por la que se acaba de pasar. Por violaciones interpersonales (agresividad) se valora acciones como *tocar el claxon para manifestar su enfado a otro conductor o mostrar hostilidad a los conductores con lo que surge el enfado.* Por último, los ítems relacionados con violaciones a las normas, *no respetar los límites de velocidad en la carretera o conducir después de haber bebido sobrepasando el límite de alcoholemia.*

En este contexto, en diferentes estudios se encontraron datos relacionados con los lapsus o errores, donde se detalla que los errores de falta de atención y errores de inexperiencia aumentan con la edad, lo que puede indicar que dichos errores pueden estar relacionados con la automatización del comportamiento del conductor (Aberg y Rimmo, 1998; De Cózar, Molina, Sanmartín, Aragay y Chisvert, 2004). En otro estudio con una muestra de 520 conductores, se identificaron tres factores: violaciones, errores peligrosos y lapsos relativamente inofensivos. Las primeras disminuyeron con la edad, los errores no. Los hombres informaron de más violaciones que las mujeres; y estas fueron más propensas a lapsus inofensivos que los hombres (Ozkan y Lajunen, 2005; Reason et al., 1990). Sin embargo, en otro estudio, no hay diferencias entre hombres y mujeres, sobre la conducta de gritar o insultar mientras se conduce (Alonso et al., 2005).

Otros análisis demostraron que las mujeres informaban de más errores durante la conducción que los hombres, siendo estos últimos los que obtuvieron puntuaciones más altas en violaciones o infracciones (Gianfranchi, Spoto y Tagliabue, 2017), y en general, los hombres desarrollan más comportamientos arriesgados durante la conducción que las mujeres (Castellá y Pérez, 2004; González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral, 2012; Sarkar y Andreas, 2004).

En un estudio llevado a cabo sobre el comportamiento al volante con una muestra de mujeres, eran los lapsus las conductas aberrantes más frecuentes, en particular este ítem: *Tener la intención de ir a un sitio (A) y darse cuenta de que se ha equivocado y está yendo a otro sitio (B) al que suele ir con más frecuencia.*; seguidas de las violaciones interpersonales: *Tocar el claxon para manifestar su enfado a otro conductor*; y con las violaciones a las normas: *No respetar los límites de velocidad en la carretera* (Gómez-Fraguela y González-Iglesias, 2010).

López-de-Cózar, Sanmartín y Tormo (2010), analizaron datos sobre accidentes con víctimas cedidos por la DGT, donde se pudo discriminar dos tipos de

comportamientos de riesgo en los conductores: las distracciones, donde se agrupan los lapsus y despistes; y las infracciones, sin distinguir su motivación (deliberada o motivada por un error). Se obtuvieron resultados destacables como que en un 76% de los accidentes, se detectó la influencia de comportamientos de riesgo (el 51% infracciones, un 18% distracciones, y un 7% se combinan infracciones asociadas a distracciones). En un 17% de los accidentes no se conocía la existencia de infracciones o comportamientos distraídos en sus conductores implicados.

Centrándonos en estudios con sujetos infractores, un estudio llevado a cabo con una muestra de condenados por delitos contra la seguridad vial asistentes a TASEVAL y un grupo control de la población general de conductores, con el fin de comprobar si existían diferencias en el modo en que experimentan y manifiestan sus emociones al volante, encontraron diferencias en la subescala violaciones a las normas con puntuaciones significativamente más altas en los condenados que en el grupo control. Además, el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol fueron las conductas más aberrantes informadas (González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010).

En otro estudio con una muestra de condenados por delitos contra la seguridad vial, de las mismas características que el estudio anterior, se investigó las situaciones que generan ira en los condenados, así como la forma en que la expresan durante la conducción. Los resultados obtenidos con el DBQ en la subescala de “violaciones de las normas”, el DAX (evalúa la forma de expresar la ira al volante) y el DAS (situaciones que generan ira al volante), concluyeron que la ira influye de manera importante a la hora de desarrollar conductas infractoras al volante (González-Iglesias, Gómez-Fraguela y López-Romero, 2011).

Hasta aquí, hemos realizado un recorrido sobre los estudios de las variables criminológicas y de seguridad vial tratadas en la investigación de este trabajo.

A continuación, se tratarán las variables psicológicas que puedan explicar por qué las personas cuando conducen son capaces de desarrollar conductas prohibidas, y, a su vez, peligrosas, que pueden afectar negativamente a sus vidas.

1.4. Delincuencia vial y variables psicológicas tratadas en la investigación

En este apartado vamos a examinar las variables psicológicas seleccionadas en este estudio y que pueden influir en el comportamiento delictivo vial. Para ello, exploramos las dimensiones emocionales de personalidad y sintomatologías que puedan evidenciar un trastorno de personalidad, otros relacionados con la impulsividad e hiperactividad de los conductores (TDAH), así como los asociados al consumo de sustancias, en especial al consumo del alcohol.

Previo a cualquier análisis más detallado es importante subrayar la importancia que poseen las variables psicológicas comentadas en el párrafo anterior, debido a la exigencia de la normativa en cuanto a que los conductores no deben sufrir ningún tipo de problema, sintomatologías, trastornos psicológicos o pérdida de aptitudes psicofísicas, para conducir un vehículo.

Desde la UE y mediante la Directiva 2006/126/CE sobre los permisos de conducir, se propone que los estados miembros fijen las condiciones mínimas de la expedición de permisos “A tal fin, hay que definir los conocimientos, aptitudes y comportamientos relacionados con la conducción de vehículos de motor, [...] volver a definir las normas mínimas de aptitud física y mental para la conducción de dichos vehículos” (p. 19). Asimismo, indica “Por razones de seguridad vial es conveniente que los Estados miembros puedan aplicar sus disposiciones nacionales en materia de retirada, suspensión, renovación y anulación del permiso de conducción a los titulares del mismo” (p. 19) y “tomar las medidas que crean oportunas para garantizar que los conductores que hayan perdido los conocimientos, aptitudes o comportamientos [...], puedan recuperar dichos conocimientos o aptitudes, y puedan recobrar el comportamiento requerido para la conducción de un vehículo de motor” (p. 46). Por ejemplo, la Directiva indica que los conductores deben “tener en cuenta todos los factores que afectan su comportamiento (alcohol, cansancio, vista deficiente, etc.) con el fin de conservar la utilización plena de las capacidades necesarias para la seguridad de la conducción” (p. 46).

La misma Directiva describe en su Anexo III, unas normas mínimas relativas a las aptitudes físicas y mentales que se deben disponer para la conducción de vehículos, y la no expedición o renovación del permiso de conducir, en caso de sufrir estos problemas:

TRASTORNOS MENTALES. trastornos mentales [...] o trastornos graves de la capacidad de raciocinio, de comportamiento y de adaptación relacionados con la personalidad, excepto si la solicitud está acompañada de un dictamen médico autorizado y siempre que, si es necesario, se realicen revisiones médicas regulares.

ALCOHOL. situación de dependencia respecto del alcohol o que no pueda disociar conducción y consumo de alcohol. Puede expedirse o renovarse el permiso de conducción a los candidatos o conductores que hayan estado en situación de dependencia respecto del alcohol tras un período demostrado de abstinencia y siempre que exista un dictamen médico autorizado y revisiones médicas regulares.

DROGAS Y MEDICINAS. Abuso: situación de dependencia respecto de sustancias de acción psicótropa, o que, sin ser adicto, las consuma regularmente, sea cual sea el tipo de permiso solicitado. Consumo habitual: consumo habitual de sustancias psicótropas, sea cual sea su forma, que puedan comprometer su aptitud para conducir sin peligro, si la cantidad absorbida influye de manera negativa en la conducción.

En España, esta directiva se desarrolla con el RD 818/2009, de 8 de mayo, del Reglamento General de Conductores (en adelante, RGC), donde podemos observar en su artículo 1 que “Los permisos y licencias de conducción son de otorgamiento y contenido reglados y su concesión quedará condicionada a la verificación de que los conductores reúnen los requisitos de *aptitud psicofísica* y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos exigidos para su obtención”. Por lo tanto, se establecen en el Título II del RGC, las pruebas necesarias para verificar que el conductor posee todos los requisitos necesarios. En el caso que nos ocupa, hacemos referencia a las pruebas de *aptitud psicofísica*, que tienen como fin verificar que no existe enfermedad o deficiencia que pueda suponer incapacidad para conducir asociada con, entre otras, los *trastornos mentales y de conducta*, así como *trastornos relacionados con la adicción a drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas*. También se deja constancia de que verificar otra afección no mencionada en el apartado, pero que suponga una incapacidad para conducir o comprometer la seguridad vial.

En el momento que un conductor pierde los requisitos necesarios para su otorgamiento, comentados anteriormente, además de por haber perdido la asignación de puntos, se puede declarar la pérdida de vigencia de su permiso. Así se describe en el artículo 36 del RGC:

La Jefatura Provincial de Tráfico que tenga conocimiento de la presunta desaparición de alguno de los requisitos que, sobre conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación o aptitudes psicofísicas, se exigían para el otorgamiento de la autorización, previos los informes, asesoramientos o pruebas que, en su caso y en atención a las circunstancias concurrentes, estime oportunos, iniciará el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de ésta.

Creemos apropiado recordar que las personas obligadas a someterse a las pruebas y exploraciones necesarias para comprobar que se dispone de las aptitudes psicofísicas exigidas son todas aquellas que pretenden obtener o prorrogar cualquier permiso o licencia de conducción (art. 44, RGC). Además, especifica que dichas pruebas serán practicadas en un centro de reconocimiento autorizado, el cual emitirá un informe. También se tiene en cuenta que dicho informe “podrá ser complementado por el reconocimiento efectuado por los servicios sanitarios competentes cuando la Jefatura Provincial de Tráfico así lo acuerde en los supuestos en que, con ocasión de la práctica de las pruebas de aptitud para obtener licencia o permiso o en cualquier otro momento del procedimiento, se adviertan en el aspirante indicios racionales de deficiencias psicofísicas que lo aconsejen”. A lo que se añade que “si el centro que estuviese realizando el reconocimiento detectase que un solicitante, pese a no estar incluido en algunas de las deficiencias o enfermedades relacionadas en el anexo IV¹⁷, no estuviese en condiciones para que le fuera expedido un permiso o licencia de conducción, o prorrogada su vigencia, lo comunicará, indicando las causas, a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente para que resuelva, previo informe de los servicios sanitarios competentes, lo que proceda”.

Pero para centrar más el ángulo sobre las *aptitudes psicofísicas* que nos interesan en la investigación que hemos desarrollado, exponemos a continuación los tipos de exploraciones que se deben realizar a toda persona que maneja un vehículo para verificar que no sufre o padece deficiencias, por lo que se exige la ausencia de los criterios de aptitud, véase Tabla 6:

¹⁷ Relación de las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener o prorrogar la vigencia del permiso o de la licencia de conducción.

Tabla 6

Descripción de las exploraciones para verificar las aptitudes psicofísicas requeridas para conducir, relacionadas con la investigación

EXPLORACIÓN	Criterios de aptitud que no deben existir:
Trastornos mentales y de conducta	
Trastornos mentales debidos a enfermedad médica no clasificados en otros apartados.	Trastornos catatónicos, cambios de personalidad particularmente agresivos, u otros trastornos que supongan un riesgo para la seguridad vial.
Trastornos del estado de ánimo .	Trastornos graves del estado de ánimo que conlleven alta probabilidad de conductas de riesgo para la propia vida o la de los demás.
Trastornos del control de los impulsos .	Casos de trastornos explosivos intermitentes u otros cuya gravedad suponga riesgo para la seguridad vial.
Trastornos de la personalidad .	Trastornos graves de la personalidad, en particular aquellos que se manifiesten en conductas antisociales con riesgo para la seguridad de las personas
Trastornos Déficit de atención , comportamiento perturbador.	Trastornos por déficit de atención
Otros trastornos mentales no incluidos en apartados anteriores.	Trastornos disociativos, adaptativos u otros problemas objeto de atención clínica que sean funcionalmente incapacitantes para la conducción.
Trastornos relacionados con sustancias¹	
Abusos de alcohol.	Existencia de abuso de alcohol ni cualquier patrón de uso en el que el sujeto no pueda disociar conducción y consumo de alcohol. Casos de antecedentes de abuso en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.
Dependencia del alcohol.	Dependencia de alcohol. Casos de antecedentes de dependencia en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada
Trastornos inducidos por alcohol.	Trastornos inducidos por alcohol, tales como abstinencia, delirium, demencia, trastornos psicóticos u otros que supongan riesgo para la seguridad vial. Casos de antecedentes de trastornos inducidos por alcohol en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.
Consumo habitual de drogas y medicamentos.	Consumo habitual de sustancias que comprometan la aptitud para conducir sin peligro, ni el consumo habitual de medicamentos que, individualmente o en conjunto, produzcan efectos adversos graves en la capacidad para conducir.
Abuso de drogas o medicamentos	Abuso de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de abuso, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.
Dependencia de drogas y medicamentos	Dependencia de drogas o medicamentos. Si existe antecedente de dependencia, la rehabilitación ha de acreditarse debidamente.
Trastornos inducidos por drogas o medicamentos.	Delirium, demencia, alteraciones perceptivas, trastornos psicóticos u otros inducidos por drogas o medicamentos que supongan riesgos para la seguridad vial. Casos de antecedentes de trastornos inducidos por drogas o medicamentos en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada.

Nota. ¹ Serán objeto de atención especial los trastornos de dependencia, abuso o trastornos inducidos por cualquier tipo de sustancia. En los casos de antecedentes de dependencia o abuso, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia de conducción siempre que la situación de dependencia o abuso se haya extinguido. Se requerirá un dictamen favorable de un psiquiatra, de un psicólogo, o de ambos, dependiendo del tipo de trastorno.

Fuente: Real Decreto 818/2009, RGC. Anexo IV

También queremos hacer mención del material del que disponen reglamentariamente y como mínimo, los centros de reconocimiento de conductores, para llevar a cabo la exploración psicológica, tal como señala el Anexo I: “material diagnóstico clínico y de personalidad” (RD 170/2010).

El objeto de la realización de estas pruebas de aptitud es, como indica el artículo 42 del RGC, que todo conductor “deberá poseer para conducir con seguridad las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan, entre otras: dominar el vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada; discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad; observar las disposiciones legales, en particular las que tengan por objeto prevenir los accidentes de circulación y garantizar la fluidez y seguridad de la circulación; tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores con el fin de conservar en todo momento la utilización plena de las aptitudes y capacidades necesarias para conducir con seguridad”.

Es incuestionable que estos objetivos no se pueden conseguir si un conductor padece algún tipo de dolencia de las que se han expuesto en la exploración psicológica, por lo que se tiene que seguir investigando para aportar información sobre las condiciones en las que se conduce y evitar las graves consecuencias comentadas a lo largo de este trabajo. Lo justifica el dato visto en uno de los apartados anteriores donde se indica el porcentaje de un 43% de los conductores fallecidos en accidente lo hacían con presencia de alcohol o drogas en su organismo, y que más adelante se profundizará más; así como los datos sobre la delincuencia vial que arrojan condenas que ocupan más de la mitad del total por conducción bajo la influencia de sustancias.

La intervención de la psicología, en prevención, es la de explorar a los conductores individualmente para obtener una valoración del estado psicológico, mediante pruebas estandarizadas que permitan predecir a los conductores arriesgados y evitar accidentes relacionados con la conducción (Tortosa y Montoro, 2002)

Para finalizar, y como curiosidad, reflejamos la preocupación que ya se evidenciaba en nuestro país en 1926, con la entrada en vigor del Reglamento para la Circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas en España. En su artículo 5. apartado c) detallaba en lo que respecta a las pruebas de aptitud psicofísica,

“no existencia de epilepsias, psico-neurosis ni de psicosis; nada de alcoholismo ni de otras toxicomanías” (p.1645). Y, en la actualidad, casi cien años después, todavía sigue preocupando.

1.4.1. Dimensiones de personalidad y la delincuencia vial

Aunque la evolución de la Psicología del Tráfico en España comenzó en los años de la Guerra Civil, fue en 1930 en la VI Conferencia Internacional de Psicotecnia, (Sáiz et al., 1994), con la presencia prestigiosa de Emilio Mira, donde se dio la merecida importancia a la evaluación de conductores, empezando por los profesionales, y donde se comenzó a aplicar los conocimientos psicológicos en la exploración con la finalidad de incrementar la seguridad vial (Montoro et al., 1991).

La personalidad fue uno de los factores a estudiar dado la importancia que tiene sobre la conducta humana. Entendemos como rasgos de personalidad aquellos “patrones persistentes de formas de percibir, relacionarse y pensar sobre el entorno de uno mismo, que se manifiestan en diferentes contextos personales y sociales” (De Miguel y Pelechano, 2000, p. 26). Por lo tanto, es evidente que se estudie en el ámbito del tráfico rodado, donde las personas se relacionan en la vía pública, como conductores, pasajeros o peatones, tomando cientos de decisiones y realizando sus posteriores conductas y respuestas, las cuales deben de ser seguras y adaptables a las circunstancias de la circulación.

En los años 50 cobra especial protagonismo la evaluación de aptitudes más globales como la personalidad y la inteligencia (especialmente desde enfoques factoriales) en los conductores (Tortosa y Montoro, 2002). Posteriormente, se abrían investigaciones sobre las actitudes del conductor, influencias del consumo de alcohol, factores de personalidad y riesgo de accidente, así como el papel de las psicopatologías. Además, se recomienda la necesidad profundizar en los procesos de la personalidad con el fin de poder incluir pruebas evaluadoras en la batería de pruebas evaluativas (Canet y Sanmartin, 2001, citado en Tortosa y Montoro, 2002). Asimismo, Lauer en 1960 (citado en Montoro et al., 2000), señaló que para evaluar la habilidad de un conductor es necesario identificar patrones de conducta, pronosticando con ellos la susceptibilidad de sufrir un accidente.

En los años 80 fue cuando se produjo una mayor sensibilización de la sociedad y, por ende, de la Administración, en la importancia del “factor humano” como el mayor implicado en la generación de los accidentes, como ya se detalló en apartados anteriores. Además, se creó un grupo de trabajo en la DGT para reformar la legislación en materia de examen y selección de conductores; se desarrolló un RD para la creación de “centros de reconocimiento” y la exploración psicológica de los conductores, además de otras características médicas (Montoro et al., 1991). La legislación referente a las aptitudes psicofísicas ha ido evolucionando gracias a la amplia investigación sobre los factores que influyen en los comportamientos del conductor.

Desde hace varias décadas, la investigación acerca de los comportamientos de los conductores ha mostrado la existencia de factores individuales, no relacionados con las circunstancias de las situaciones viales o del grupo cultural o social de cada individuo (Montoro et al., 2000). De esta manera, se consideró a la *personalidad* una de las variables que pueden explicar los distintos comportamiento o estilos de conducción, así como las características estables de las que disponemos las personas y que influyen de forma considerable en el modo de manejar el volante.

Desde la psicología, ha sido un continuo desafío suministrar información suficiente de cómo los factores humanos y mecanismos psicológicos se relacionan con los accidentes (Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd y Kapardis, 2011; Elander, et al., 1993; Lajunen, 1997;). Por lo tanto, era necesario investigar la influencia de diferentes rasgos de personalidad que se relacionaban con las conductas arriesgadas (Jonah, 1997), como la velocidad excesiva o beber con frecuencia y conducir, entre otros comportamientos (Jonah, Thiessen y A-Yeung, 2001).

A continuación, describimos la evidencia empírica sobre las relaciones entre las variables de personalidad, relacionada con los accidentes y la conducción arriesgada, así como con la conducta delictiva en los conductores, desde el Modelo de los Cinco Grandes (Goldberg, 1993). Este modelo incorpora las variables de personalidad más evaluadas en relación con las conductas de riesgo. De la misma manera, es un referente en la investigación sobre el comportamiento de los conductores en el ámbito del tráfico rodado.

En nuestra investigación hemos utilizado una versión reducida, NEO-FFI (Costa y McCrae, 1989), del instrumento desarrollado por Costa y McCrae (1989, 1992), el

NEO-PI-R. Este último, además de evaluar los cinco factores que indican tendencias estables, como hace la versión reducida, se descomponen en seis escalas o facetas, ver Tabla 7:

Tabla 7

Descripción de los factores y facetas incluidas en el NEO-FFI

FACTORES	ESCALAS o FACETAS
Neuroticismo vs. Estabilidad <i>Desajuste emocional</i>	<i>Ansiedad:</i> propensión a la preocupación, nerviosismo y miedo. <i>Hostilidad:</i> inclinación hacia el enfado y la frustración. <i>Depresión:</i> predisposición a experimentar tristeza, soledad y culpa. <i>Ansiedad social:</i> tendencia a sentir vergüenza, ridículo o inferioridad. <i>Impulsividad:</i> dificultad para controlar los impulsos. <i>Vulnerabilidad:</i> dificultad para afrontar las situaciones estresantes. <hr/> En el caso de estabilidad, se tiende a responder emocionalmente de forma adecuada, con tranquilidad, controlado y despreocupado
Extraversión <i>Relacionada con la sociabilidad</i>	<i>Cordialidad:</i> habilidad para establecer vínculos con otros. <i>Gregarismo:</i> no gusta la soledad, preferencia en compañía. <i>Asertividad-actividad:</i> necesidad de estar ocupado. <i>Búsqueda de emociones:</i> buscar estimulación y excitación. <i>Emociones positivas:</i> predisposición a mostrar optimismo. <hr/> Tendencias a dominar a los demás. Puntuaciones bajas, suelen ser personas reservadas socialmente, distantes, excepto relaciones de confianza. Suelen ser previsores.
Apertura a la Experiencia <i>Predisposición a las nuevas experiencias</i>	<i>Fantasía:</i> tendencias a fantasías. <i>Estética</i> <i>Sentimientos</i> <i>Acciones:</i> inclinación a cambia de actividades. <i>Ideas</i> <i>Valores</i>
Cordialidad	<i>Franqueza</i> <i>Altruismo</i> <i>Actitud conciliadora:</i> predisposición a cooperar y ser respetuoso en conflictos interpersonales. <i>Modestia</i> <i>Sensibilidad a los demás:</i> empatía y preocupación por los demás.
Escrupulosidad	<i>Competencia:</i> percepción de que se es capaz y eficaz. <i>Orden:</i> organización. <i>Sentido del deber:</i> inclinación hacia valores éticos y morales. <i>Necesidad de logro:</i> aspiraciones elevadas. <i>Autodisciplina:</i> capacidad para comenzar tareas y terminirlas a pesar del aburrimiento. <i>Deliberación:</i> tendencia a pensar y controlar los impulsos. <hr/> Tendente a la organización, persistencia, control y motivación hacia la búsqueda de objetivos

Nota: Fuente: Costa y McCrae (1992)

Pero antes de comenzar la revisión bibliográfica sobre el ámbito de la conducción de vehículos, nombraremos las diferencias entre hombres y mujeres en las dimensiones

de personalidad, como informaron Manga, Ramos, y Morán. (2004), en su estudio con 1.113 sujetos (444 hombre y 692 mujeres) y donde se encontraron diferencias significativas en Neuroticismo y Cordialidad, siendo más altas las puntuaciones en las mujeres.

De las dimensiones más evaluadas relacionadas con los accidentes de tráfico y análogas a las evaluadas en nuestra investigación, se encuentran las siguientes: la extraversión, el locus de control, la impulsividad, agresión, inadaptación social (Hansen, 1988). Otros estudios sugieren la extraversión, con sus facetas de búsqueda de emociones y emociones positivas; el neuroticismo, con sus facetas de altas preocupaciones, ansiedad, estrés, y por lo tanto, con emociones negativas o la ira; arrojando resultados empíricos de que influyen en la interpretación del entorno del tráfico, por lo que han recibido especial atención en el estudio del comportamiento del conductor (Beirness, 1993; Dahlen y White, 2006; Deffenbacher et al., 2003; Poó, Ledesma, y Montes, 2008; Poó y Ledesma, 2013 Sümer, 2003).

Otros autores utilizaron el Modelo de los Cinco Grandes, para analizar los rasgos de personalidad y establecieron correlaciones significativas entre el estado de ánimo y la tensión-ansiedad con el neuroticismo y el comportamiento arriesgado (Garrity y Demick, 2001). El mismo modelo en población de conductores jóvenes, mostró correlaciones significativas de los rasgos de personalidad con la percepción del riesgo y las conductas de conducción arriesgadas. De manera que, el altruismo y la ansiedad, se asoció positivamente con la percepción alta de riesgo relacionada con los accidentes de tráfico, y la menor asunción de riesgos. Por el contrario, los conductores que obtuvieron puntuaciones altas en la búsqueda de sensaciones y la ausencia de normas percibieron más bajo el riesgo de accidentes de tráfico (Ulleberg y Rundmo, 2003). Sin embargo, otros autores, encontraron relaciones de la ansiedad con la búsqueda de emociones y con la conducción arriesgada (Jonah, 1997; Oltedal y Rundmo, 2006).

Cabe señalar que Jornet, Gallardo, Suso y Andrés (2011), en un estudio con conductores españoles con antecedentes por DUI, confirmaron que las características de personalidad de Neuroticismo se correlacionaban positivamente; mientras que lo hacía de forma negativa con la Escrupulosidad. Estos conductores también se relacionaban con actitudes antisociales.

Con respecto al rasgo de Cordialidad medido con el NEO-PI-R, Cellar, Nelson, y Yorke (2000), en una muestra de conductores, encontraron que se relacionaba negativamente con las infracciones de tráfico y con la accidentalidad. Por lo que, a puntuaciones bajas de Cordialidad, más probabilidad de sufrir un accidente.

Otros estudios también muestran como buenos predictores de accidentes, de la conducción arriesgada y de la comisión de infracciones de tráfico, a la impulsividad (González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral, 2012) y la propensión al aburrimiento (Dahlen, Martin, Ragan y Kuhlman, 2005; Ferreira, Martínez, y Guisande, 2009; Iversen y Rundmo, 2002; Rahemi, Ajorpaz, Esfahani, y Aghajani, 2017; Schwebel, Severson, Ball, Karlene y Rizzo, 2006).

Aunque la ira y la agresividad son unas dimensiones muy estudiadas en este contexto, hemos decidido no evaluarlas en nuestra investigación, puesto que la muestra seleccionada, en su mayoría, son condenados por dos tipologías delictivas, conducción bajo la influencia de sustancias y conducción sin permiso, con penas de TBC, por lo que no se espera condenados por conducción con temeridad manifiesta o velocidades excesivas tipificadas como delito.

Como hemos podido comprobar un gran cúmulo de investigaciones se han llevado a cabo sobre los rasgos de personalidad que pueden influir en la conducción arriesgada y en los accidentes de tráfico. Pero en nuestra investigación queremos verificar dicha influencia con los delincuentes viales, aquellos que quebrantan la norma más grave en el tráfico rodado.

A continuación, vamos a plasmar los estudios identificados con muestras de condenados por delitos contra la seguridad vial, pero hay que tener en cuenta que mucho de ellos se llevan a cabo con reincidentes internos en centros penitenciarios; otros con no reincidentes. Por lo que los resultados de los análisis pueden ser diferentes en algunas variables.

En una investigación sobre la personalidad en delincuentes viales asistentes a cursos de penalización realizada en Israel, se utilizó el cuestionario International Personality Item Pool (IPIP), donde se representan los constructos del Modelo de los Cinco Factores expresados en el NEO-PI-R. Únicamente encontraron diferencias estadísticamente significativas en Extraversión (Lev, Hershkovitz y Yechiam, 2008).

Otro estudio que se realizó con un grupo de delincuentes viales condenados a penas alternativas evaluó las dimensiones de personalidad con el NEO-FFI, y no encontraron diferencias estadísticamente significativas (Gallardo-Pujol y Pueyo, 2009). Pero los autores detallaron que la tendencia sería significativa en Cordialidad si aumentara el tamaño de la muestra. También, expresaron que las dimensiones Extraversión y Responsabilidad puntuaron en el umbral de la significación.

En una investigación desarrollada por Herraiz (2009), con una muestra de condenados reincidentes por delitos contra la seguridad vial internos en un centro penitenciario de Barcelona, encontró que poseían puntuaciones altas en Neuroticismo y bajas en Apertura a la experiencia y en Escrupulosidad.

González-Iglesias y Gómez-Fraguela (2010), realizaron un estudio con una muestra de conductores condenados por delitos contra la seguridad vial, asistentes a TASEVAL, y un grupo control, con el fin de comprobar si existían diferencias de características de personalidad. Obtuvieron resultados con diferencias significativas en la característica de Impulsividad, siendo esta más alta en los condenados frente al grupo control. Asimismo, la faceta de Empatía correlacionaba negativamente con las infracciones autoinformadas.

El estudio realizado por (Hilterman et al., 2012), comentado para las variables criminológicas, respecto a la ansiedad como rasgo de personalidad, encontró puntuaciones similares a la población general.

Otro estudio realizado con una muestra de conductores en iraníes demostró que los que tenían puntuaciones elevadas en la búsqueda de sensaciones correlacionaban con las conductas de riesgo ($r=0,79$, $p < 0,001$). Se utilizaron la Escala de Búsqueda de Sensaciones (SSS) de Zukerman y el Cuestionario DBQ (Rahemi et al., 2017). Otros autores defienden en sus estudios que algunas dimensiones como la búsqueda de sensaciones y la impulsividad están relacionadas con la conducción arriesgada medida con el Cuestionario DBQ (Constantinou et al., 2011).

Por su parte, Faílde-Garrido et al., 2016, realizaron un estudio con 434 participantes, divididos en tres grupos diferentes, presos por delitos de tráfico, presos por otros delitos y conductores sin antecedentes penales, con el fin de extraer diferentes perfiles psicosociales (personalidad, estilos de conducción, ira durante la conducción y

consumos de alcohol). Para los rasgos de personalidad se utilizó el cuestionario ZKPQ-50CC (Aluja et al., 2006), donde se encontraron en los rasgos de Neuroticismo, Ansiedad y Actividad, puntuaciones más altas y estadísticamente significativas en el grupo de presos de tráfico en comparación con los conductores sin antecedentes y entre los presos por otros delitos y los conductores sin antecedentes. Con respecto al Neuroticismo, la Ansiedad correlacionó con la conducción agresiva y con los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol. También, se establecieron relaciones sobre este rasgo, como la agitación o la inestabilidad emocional, que llevaría a una conducción más torpe y errática, aumentando la probabilidad de accidente. Asimismo, el rasgo de Actividad se asoció con conductas de riesgo como el consumo de alcohol y drogas. Sin embargo, en el rasgo de Agresión-Hostilidad sólo se encontraron diferencias estadísticamente significativas entre el grupo de presos por otros delitos y los conductores sin antecedentes.

Con respecto a la reincidencia, en una revisión sobre la predicción de las conductas infractoras, en una muestra de 296 conductores, 86 reincidentes y 206 no reincidentes, el mejor predictor, aparte del consumo de alcohol, fueron los rasgos de búsqueda de sensaciones e impulsividad, (Augusto, 2018).

1.4.2. Trastornos de personalidad y la delincuencia vial

Antes de detallar una breve referencia de los diferentes trastornos de personalidad (en adelante, TP) estudiados, recordamos que la personalidad se caracteriza por poseer unos patrones persistentes de comportarse, percibir, relacionarse y pensar sobre el entorno de uno mismo, manifestándose en los diferentes entornos del individuo (De Miguel y Pelechano, 2000). Aparecerá un TP cuando dichos rasgos sean inflexibles y desadaptativos en la cultura del sujeto, estable a lo largo del tiempo, causando malestar o perjuicios al sujeto (*Manual Diagnóstico y Estadístico de los Trastornos Mentales, 5ª Edición*, 2014. Asimismo, la CIE-10 los define como trastornos graves del carácter y de las tendencias comportamentales del individuo, afectando a varios aspectos de la personalidad y causando una incapacitación social significativa, donde las alteraciones personales y sociales sobresalen (OMS, 1992).

Es por ello, que creemos conveniente explorar la posibilidad de que los conductores infractores, puedan poseer algún tipo de psicopatología o trastorno de personalidad que pueda explicar los distintos comportamientos o estilos de conducción que influyen en sus decisiones al volante, derivando muchas de ellas en la comisión de infracciones o delitos, y, en ocasiones, en siniestros viales.

En nuestra investigación hemos utilizado el cuestionario asociado a la entrevista denominada *International Personality Disorder Examination*, IPDE (Loranger, Janca y Sartorius, 1997), donde se identifican las conductas relevantes para la evaluación de los criterios de los TP, según el sistema de Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE-10) versión traducida y elaborada por De Miguel y Pelechano (2000). En la Tabla 8, se presentan los patrones de conductas que describen los TP que contempla el IPDE, según CIE-10.

Tabla 8

Descripción de las características de los TP estudiados en el IPDE (CIE-10)

TRASTORNOS	CARACTERÍSTICAS
Paranoide	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilidad excesiva a los contratiempos y desaires. - Incapacidad para perdonar agravios o perjuicios y predisposición a rencores persistentes. - Suspiciousidad y tendencia generalizada a distorsionar las experiencias propias interpretando las manifestaciones neutrales o amistosas de los demás como hostiles o despectivas. - Sentido combativo y tenaz de los propios derechos al margen de la realidad. - Predisposición a los celos patológicos. - Predisposición a sentirse excesivamente importante, puesta de manifiesto por una actitud autorreferencial constante. - Preocupación por "conspiraciones" sin fundamento de acontecimientos del entorno inmediato o del mundo en general.
Esquizoide	<ul style="list-style-type: none"> - Incapacidad para sentir placer. - Frialidad emocional, desapego o embotamiento afectivo. - Incapacidad para expresar sentimientos de simpatía y ternura o de ira a los demás. - Respuesta pobre a los elogios o las críticas. - Poco interés por relaciones sexuales con otras personas (teniendo en cuenta la edad). - Actividades solitarias acompañadas de una actitud de reserva. - Marcada preferencia por devaneos fantásticos, por actividades solitarias acompañada de una actitud de reserva y de introspección. - Ausencia de relaciones personales íntimas y de mutua confianza, las que se limitan a una sola persona o el deseo de poder tenerlas. - Marcada dificultad para reconocer y cumplir las normas sociales, lo que da lugar a un comportamiento excéntrico
Disocial	<ul style="list-style-type: none"> - Cruel despreocupación por los sentimientos de los demás y falta de capacidad de empatía. - Actitud marcada y persistente de irresponsabilidad y despreocupación por las normas, reglas y obligaciones sociales. - Incapacidad para mantener relaciones personales duraderas. - Muy baja tolerancia a la frustración o bajo umbral para descargas de agresividad, dando incluso lugar a un comportamiento violento. - Incapacidad para sentir culpa y para aprender de la experiencia, en particular del castigo. - Marcada predisposición a culpar a los demás o a ofrecer racionalizaciones verosímiles del comportamiento conflictivo.
Impulsivo	<ul style="list-style-type: none"> - Inestabilidad emocional y en las relaciones interpersonales. - Ausencia de control de impulsos. - Explosiones de violencia o un comportamiento amenazante, en especial ante las críticas de terceros.

Límite	<ul style="list-style-type: none"> - Inestabilidad emocional. - Inestabilidad en preferencias internas, confusión sobre uno mismo. - Crisis emocionales internas acompañadas de amenazas suicidas o actos autoagresivos.
Histriónico	<ul style="list-style-type: none"> - Tendencia a la representación de un papel, teatralidad y expresión exagerada de las emociones. - Sugestibilidad y facilidad para dejarse influir por los demás. - Afectividad lábil y superficial. - Búsqueda imperiosa de emociones y desarrollo de actividades en las que ser el centro de atención. - Comportamiento y aspecto marcados por un deseo inapropiado de seducir. - Preocupación excesiva por el aspecto físico
Anancástico	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de decisión, dudas y precauciones excesivas, que reflejan una profunda inseguridad personal. - Preocupación excesiva por detalles, reglas, listas, orden, organización y horarios. - Perfeccionismo, que interfiere con la actividad práctica. - Rectitud y escrupulosidad excesivas junto con preocupación injustificada por el rendimiento, hasta el extremo de renunciar a actividades placenteras y a relaciones personales. renunciar a actividades placenteras y a relaciones personales. - Pedantería y convencionalismo con una capacidad limitada para expresar emociones. - Rigidez y obstinación. - Insistencia poco razonable en que los demás se sometan a la propia rutina y resistencia también poco razonable a dejar a los demás hacer lo que tienen que hacer. - La irrupción no deseada e insistente de pensamientos o impulsos.
Ansioso	<ul style="list-style-type: none"> - Sentimientos constantes y profundos de tensión emocional y temor. - Preocupación por ser un fracasado, sin atractivo personal o por ser inferior a los demás. - Preocupación excesiva por ser criticado o rechazado en sociedad. - Resistencia a entablar relaciones personales si no es con la seguridad de ser aceptado. - Restricción del estilo de vida debido a la necesidad de tener una seguridad física. - Evitación de actividades sociales o laborales que impliquen contactos personales íntimos, por el miedo a la crítica, reprobación o rechazo
Dependiente	<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar o permitir que otras personas asuman responsabilidades importantes de la propia vida. - Subordinación de las necesidades propias a las de aquellos de los que se depende; sumisión excesiva a sus deseos. - Resistencia a hacer peticiones, incluso las más razonables, a las personas de las que se depende. - Sentimientos de malestar o abandono al encontrarse solo, debido a miedos exagerados a ser capaz de cuidar de sí mismo. - Temor a ser abandonado por una persona con la que se tiene una relación estrecha y temor a ser dejado a su propio cuidado. - Capacidad limitada para tomar decisiones cotidianas sin el consejo o seguridad de los demás

Nota: Fuente: OMS, 1992

Como podemos observar, algunas características de los diferentes TP se relacionan con conductas que se pueden considerar contrarias a la conducción segura, especialmente, aquellas en las que se manifiesten conductas antisociales u otras con riesgo para la seguridad de las personas. Así también lo establece el RGC (RD 818/2009), donde se especifican las aptitudes psicofísicas que debe poseer un conductor y que son requeridas para la conducción de vehículos, y cuáles son los trastornos o problemas que no deben poseer los conductores; entre ellos se determinan los TP, los trastornos del estado del ánimo, del control de impulsos, TDAH, por consumo de sustancias, etc., como se vio al comienzo del epígrafe 1.3. Se recuerda que la legislación, no admite casos moderados o graves de TP Disocial u otros perturbadores acompañados de conductas agresivas o violaciones graves de las normas, cuya incidencia en la seguridad vial sea significativa.

Antes de entrar en la revisión de las psicopatologías en los conductores, haremos una breve referencia a investigaciones llevadas a cabo para analizar los TP en población española. En un estudio realizado con una muestra de 7011 pacientes, se obtuvieron resultados en función del género, donde los hombres puntúan más alto en trastornos Paranoide, Disocial, Esquizoide, abuso de sustancias, frente a las mujeres; a estas se asocia más el trastorno Depresivo, Dependiente, Histriónico y Límite (Ortiz-Tallo, Cardenal, Ferragut y Cerezo, 2011).

Otro estudio de las mismas características, donde participaron 501 sujetos (304 mujeres y 197 hombres), se hallaron diferencias significativas, con puntuaciones más altas en los hombres en los TP Esquizoide, Histriónico, Narcisista, Antisocial, Sádico y Paranoide, excepto en el TP Histriónico (Caballo, Guillén, Salazar y Irurtia, 2011).

La existencia de trastornos mentales, tanto por su psicopatología como por el tratamiento farmacológico pertinente, puede interferir en procesos psicológicos como la percepción, la atención sostenida y la concentración, el procesamiento e integración de la información, así como en la capacidad psicomotora de las personas que los padecen. Por lo que, en el contexto de la conducción de vehículos, la sintomatología de algunos trastornos puede alterar la capacidad en el conductor para desarrollar una conducción segura (Metzner et al., 1993).

En un estudio desarrollado con 5.234 conductores que asistieron a dos centros de reconocimiento médico-psicológico para obtener o renovar su permiso de conducir, donde el objetivo fue valorar la aptitud para conducir en los conductores que presentaban trastornos mentales, de conducta o de consumo de sustancias. Los resultados obtenidos fue que 171 conductores (3,3%) presentaban trastornos mentales o por sustancias. El 30% eran trastornos del estado del ánimo; el 18,7% de consumo de sustancias; 15,2% esquizofrenia; y el 11,7% trastorno del control de impulsos. Aproximadamente, 7 conductores presentaban más de un diagnóstico psiquiátrico, por ejemplo, dos casos de trastorno del estado de ánimo y un caso de esquizofrenia con el trastorno por consumo de alcohol; y otros casos con los mismos y con un TP (Gómez-Talegón, Fierro, Vicondoa, Ozcoidi, y Álvarez, 2008).

De estos conductores con trastornos, el 39,8% fueron valorados como “apto”, la mayoría con trastorno del control de los impulsos; el 53,2%, como “apto con restricciones”, y el 7%, como “no apto” para conducir. Sobre estos últimos, el 25% sufría un trastorno por abuso o dependencia a las drogas, y un 14,3% demencia.

Otro apunte importante de este estudio fue que, de los 171 conductores con trastornos, 131 tomaban medicamentos de forma crónica; y el 62,6% de estos conductores, sus medicamentos tenían efectos sobre la conducción.

Hilterman et al. (2012), Con una muestra de 397 sujetos, dividida en tres grupos: 96 condenados por delitos contra la seguridad vial ingresados en centros penitenciarios (Grupo por tráfico); 81 por delitos de otra naturaleza, no relacionados con el tráfico, también internos en centros penitenciarios (Grupo no tráfico); y 220 condenados por delito de tráfico a medida penal alternativa consistente a la asistencia a un programa formativo en seguridad vial (Grupo MPA). La finalidad del estudio fue establecer diferencias, entre otras, en variables psicológicas y relacionadas con el estilo de conducción. Con respecto a los problemas psicológicos, en general, que presentaban los sujetos, se les evaluó con el cuestionario *Clinical Outcomes in Routine Evaluation-Outcome Measure* (COREOM), donde se examina el *bienestar o malestar subjetivo, problemas/síntomas* como la ansiedad, depresión, trauma y síntomas físicos, *funcionamiento general* sobre las relaciones íntimas, sociales y del funcionamiento cotidiano y *riesgo* con indicadores de intentos de suicidios, autolesiones o actos de agresión a terceros. Los resultados obtenidos indican que el grupo MPA, presentó de

forma significativa, menos problemas en comparación con los grupos tráfico y no tráfico de penados. Entre estos dos últimos no se encontraron diferencias. También, se analizó la relación existente entre los problemas psicológicos generales y los relacionados con el alcohol, que fue positiva, a más problemas psicológicos generales aumentaba la posibilidad de tener más problemas con el consumo de alcohol o a la inversa, siendo esta relación más fuerte entre el grupo tráfico, menos fuerte en el grupo MPA, y no significativa fue en el grupo no tráfico.

Lapham et al., 2001, concluyó que los delincuentes viales que conducen bajo la influencia del alcohol necesitan una evaluación y tratamiento tanto por problemas de consumos de riesgo como por otros trastornos psiquiátricos que comúnmente acompañan a los problemas relacionados con el alcohol, como Trastorno Depresivo Mayor, Personalidad Antisocial y Trastorno de Estrés Postraumático.

Realizadas estas consideraciones, hay que tener en cuenta que existen enfermedades mentales que no implican por sí mismas, una alteración de la capacidad para ejercer una conducción segura. Pero las personas que sufran dichos problemas podrían experimentar efectos de los fármacos prescritos; en esos casos sí que puede verse alterada la capacidad comentada (García y Franco, 2004; Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, 2016).

Interesante ha sido un estudio desarrollado en 2009 por De las Cuevas y Sanz, sobre el efecto de las enfermedades mentales y de los tratamientos psicofarmacológicos sobre el funcionamiento cognitivo y las aptitudes psicomotrices para desarrollar una conducción segura, sin deficiencias, exigidas por la normativa para la obtención del permiso de conducir. La muestra evaluada se obtuvo de pacientes con enfermedades mentales ambulatorios que conducían habitualmente y disponían del permiso de conducir. Se valoró a 120 pacientes las situaciones clínicas, el funcionamiento cognitivo y las aptitudes psicomotrices. Los diagnósticos de los sujetos fueron realizados en función de los criterios de la CIE-10, agrupados por categorías principales: F1: trastornos mentales y del comportamiento debidos al consumo de sustancias psicótropas; F2: esquizofrenia, trastorno esquizotípico y otros trastornos delirantes; F3: trastornos del humor (afectivos); F4: trastornos neuróticos, secundarios a situaciones estresantes y somatomorfos, y F6: trastornos de la personalidad y del comportamiento del adulto. Los resultados obtenidos detallan que, de los 120 pacientes, únicamente 24 superaron las pruebas exigidas para la

obtención o renovación del permiso de conducir. Otro dato importante para tener en cuenta es que ningún sujeto informó de su enfermedad o su tratamiento a las autoridades de tráfico ni a los centros de reconocimiento, ni dejó de conducir. Solo un 10% expresó que su capacidad podría estar deteriorada. También, queremos añadir sobre este estudio, los resultados obtenidos en el test de toma de decisiones (no exigida por la normativa), que arrojaron un dato merecedor a considerar, el 56,7% de los sujetos no superaron dicha prueba, por el tiempo medio de reacción, y un 22% mostró una inadecuada tendencia a la transgresión de normas.

Otro de los problemas psicológicos que encontramos en el tráfico son los trastornos de ansiedad. Un estudio interesante sobre la relación de la ansiedad autoinformada con la conducción peligrosa. Los resultados obtenidos, con una muestra de 1.121 conductores, fue que los niveles más altos de ansiedad se relacionaban con conductas peligrosas al volante (Dula, Adams, Miesner y Leonard, 2010; Shahar, 2009). Además, también correlacionaba positivamente con la conducción bajo los efectos del alcohol.

Curioso fue el estudio desarrollado en Israel, sobre 230 delincuentes de cuatro tipologías (violencia doméstica, delitos sexuales, delitos viales y otros de violencia) y sus diferencias en los niveles de ansiedad y en las escalas de MMPI-2¹⁸, de Psicopatía y Prácticas Antisociales. En los delincuentes de tráfico, se caracterizó por bajos niveles de ansiedad y altos en agresión física y en prácticas antisociales (Shechory, Weiss y Weinstein, 2011).

En un estudio con 386 conductores reincidentes en los cursos de sensibilización y reeducación vial, se estudió la incidencia de algún trastorno psicopatológico, se concluyó que un 11% de los sujetos, podrían estar sufriendo trastorno del estado del ánimo, (depresión) y un 9.2% de los casos con trastorno de ansiedad (Valero et al., 2017).

De las evidencias anteriores, argumentamos la necesidad de explorar en los delincuentes viales, la posibilidad de que presenten indicios de poseer un TP que pueda estar influyendo en su estilo de conducción.

¹⁸ Minnesota Multiphasic Personality Inventory-2

1.4.3. El Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad y la delincuencia vial

Según, el DSM-5, el Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH) es un trastorno del neurodesarrollo definido por niveles problemáticos de inatención, desorganización y/o hiperactividad-impulsividad. La inatención y la desorganización impiden la capacidad de finalizar las tareas, puede parecer que no se escucha y se posee una alta probabilidad de extraviar objetos, cosas, etc., todo ello a unos niveles que son incompatibles con el nivel de desarrollo de la persona. Por otra parte, la hiperactividad-impulsividad implica actividad excesiva, movimientos nerviosos, incapacidad de permanecer sentado, intromisión en las actividades de otras personas e incapacidad para esperar. El TDAH a menudo persiste hasta la edad adulta, con consecuentes deterioros del funcionamiento social, académico y ocupacional.

Desde hace muchos años, se ha investigado la relación del TDAH con las conductas antisociales, arrojando datos inquietantes: entre un 10-30% de personas que sufren un TDAH, pueden desarrollar problemas de conducta antisocial y otros trastornos de personalidad. Si se examina con más detalle, la tasa de incidencia de los trastornos de la personalidad en personas que sufren TDAH es del 10 al 20%, y para la conducta antisocial es del 18 al 28% (Barkley y Murphy, 1998).

Por lo tanto, la literatura científica, unifica criterios sobre la relación positiva del TDAH con las conductas antisociales y con una mayor probabilidad de manifestaciones dentro de la delincuencia (Rutter, Giller y Hagell, 2000).

Goldstein y Ellison (2002), estimaron que entre un 10% y un 30% de las personas que sufren TDAH, manifiestan conductas antisociales. Examinaron diversos estudios sobre la evolución del TDAH en la edad adulta, donde hallaron que el 60%, de las personas que sufrieron en la infancia el trastorno, continúa presentando síntomas de TDAH (Simon, Czorbó, Bálin, Meszaros y Bitter, 2009), así como diversas alteraciones en la adaptación social, académica y emocional, clínicamente significativas.

Otros estudios indican que las personas que sufren el TDAH presentan disminución del rendimiento académico, dificultades en las relaciones interpersonales, mayores tasas de divorcio y de desempleo, problemas legales y más accidentes de tráfico (Harpin, 2005; Klein et al., 2012).

Pérez et al., 2015, realizaron un estudio sobre la prevalencia del TDAH en una muestra de 143 reclusos de un establecimiento penitenciario de Asturias. Los resultados indicaron una prevalencia aparente del TDAH en torno al 25% utilizando dos escalas diferentes y una de ellas la ASRS v1.1 (Cuestionario autoinformado de cribado del TDAH).

Por lo que respecta a la conducción de vehículos, estudios pioneros concluyen que los conductores con TDAH tienen más probabilidades de desarrollar excesos de velocidad, infracciones a las normas de circulación, conducción sin permiso, desobediencia a las prioridades de paso, insultos durante la conducción a otros vehículos, ansiedad o conducción bajo la influencia de sustancias. Estos autores sugieren que este conjunto de conductas no se debe a la falta de conocimientos sino a la impulsividad o disminución de atención y falta de análisis de las circunstancias y situaciones viales (Barkley, Murphy y Kwasnik, 1996).

Con respecto a los accidentes de tráfico se ha observado que la habilidad para manejar un vehículo se ve alterada en personas que sufren TDAH (Barkley et al., 1996). Existe la posibilidad de que persistan los síntomas de impulsividad manifestando conductas peligrosas en el tráfico, además de relacionarse con conductas antisociales o de trastornos por consumo de sustancias, ocasionando graves consecuencias sociales y personales (Cabasés y Quintero, 2005; Jiménez-Arriero, Rodríguez-Jiménez, Vidal y Ponce, 2005; Ramos-Quiroga et al., 2006). También se asocia el TDAH con otros diagnósticos comórbidos, incrementándose la posibilidad de padecer otras alteraciones psicológicas (López, Serrano y Delgado, 2005).

Trujillo, Pineda y Puerta (2007), evidencian un incremento de la gravedad de las conductas antisociales cuando se asocia el Trastorno Disocial con el TDAH; así como más de un 50% de posibilidad de sufrir un Trastorno de la Conducta relacionado con la violación de normas (Soutullo y Díez, 2007). De la misma manera, se relaciona con el consumo de sustancias y la evolución hacia la drogodependencia, por lo que las personas que sufran TDAH tienen más riesgo de recaídas en el consumo de drogas (López, 2008); además, entre un 31% y el 75% de pacientes con dependencia al alcohol, presentaron criterios de TDAH en la infancia (Wilens, Spencer y Biederman, 2000).

Actualmente, se reconoce que los adultos con TDAH están infradiagnosticados, puesto que se consideraba un problema de la infancia, por lo que el estudio y los síntomas clínicos en los adultos son diferentes. En los adultos, las complicaciones y las comorbilidades son más frecuentes que en la infancia, y con la posibilidad de confundir dichos síntomas con otros cuadros psiquiátricos (Valdizán e Izaguerri-Gracia, 2009).

Es por ello por lo que padecer un TDAH en la infancia y su prolongación en la adultez puede presentar un factor de vulnerabilidad en el desarrollo de trastorno de consumo de sustancias como de personalidad, lo que puede explicar la prevalencia del TDAH en la población penitenciaria (Rösler, 2004; Sanz-García, Dueñas y Muro, 2010).

En una revisión realizada por Andreu, Letosa, López y Mínguez (2014), sobre las implicaciones forenses en adultos con TDAH, encontraron que uno de los problemas legales más numerosos era los relacionados con la conducción de vehículos. Estos poseen cifras más elevadas de infracciones a las normas de tráfico, conducción sin permiso y velocidad excesiva, lo que produce una conducción insegura y peligrosa; además, presentaban mayores índices de siniestralidad vial que los sujetos sin TDAH. Estos mismos autores, en su revisión, manifestaron que la enfermedad dual TDAH con trastorno de sustancias, se da aproximadamente en un 60% de los adultos; y entre un 10 y un 15% de los niños y adolescentes con TDAH, podrían presentar en su adultez un Trastorno Antisocial de la Personalidad.

Aunque también existen discrepancias en la relación entre el TDAH y trastornos por consumo de sustancias, se sugiere que cerca del 7% de sujetos cumple todos los criterios para formalizar un diagnóstico de TDAH en el adulto, con la coexistencia de una adicción (Pedrero, Ruiz-Sánchez, Rojo-Mota, Llanero-Luque y Puerta-García, 2011).

Una investigación sobre la asociación del TDAH y los accidentes de tráfico, desarrollada entre 2004 y 2014, con una muestra de casi 20.000 jóvenes conductores (casi 2.500 con TDAH y 15.900 sin el trastorno), se concluyó, que el riesgo de accidentes es de un 36% mayor en los conductores con TDAH (Curry et al., 2017).

Otro estudio de características similares, llevado a cabo con 17.000 conductores con TDAH durante cuatro años (2006-2009), se investigó el riesgo de accidente en personas que sufrían el trastorno y cómo influían los medicamentos para su tratamiento.

Se llegó a la conclusión de que un 22% de los accidentes de tráfico, se podían haber evitado si hubieran tomado la medicación o tratamiento (Chang et al., 2017).

En España, investigadores pertenecientes al grupo de Psiquiatría, Salud Mental y Adicciones del Hospital Vall de Hebron Institut de Recerca (Barcelona), liderado por el Dr. Sergi Valero, extrajeron varias conclusiones sobre la incidencia de los trastornos psicopatológicos en la pérdida del permiso de conducir. Para ello, analizaron 400 casos de conductores que estaban recuperando su permiso o asistiendo por delito contra la seguridad vial, como requisito para volver a conducir, en los cursos de sensibilización y reeducación vial. Los resultados obtenidos muestran que el 62% de los conductores infractores tienen o han tenido problemas con el consumo de alcohol y un 28.5% sufría un TDAH (Valero et al., 2017). Además, otro dato importante es que existe un elevado grado de comorbilidad, puesto que el 43% de los sujetos tienen un diagnóstico psiquiátrico de otro tipo. De la misma manera, señalaron que entre los reincidentes la cifra aumenta. Valero concluyó con un hecho relevante: el TDAH, en los conductores infractores, es entre 4 y 5 veces más alto que entre la población general, a lo que se añade que 3 de cada 4 presentan abuso o dependencia del alcohol. Este autor señaló “el resultado es un cóctel explosivo que extrema el riesgo de accidente” (DGT, 2014, p.48). También afirmó, como en estudios anteriores, que estos sujetos tienen una probabilidad entre un 41% y 49% más de sufrir un accidente que aquellos conductores que no sufren este trastorno.

Es importante señalar que los especialistas en TDAH lo consideran un problema grave de salud mental, en tanto en cuanto, su falta de diagnóstico puede aumentar el riesgo de sufrir otros problemas psiquiátricos. Por lo que los profesionales juristas se plantean que los efectos y consecuencias de este trastorno se deberían tener en cuenta en las valoraciones de los tribunales (Peris et al., 2017).

Además, así también lo establece el RGC (2009), donde se especifican las aptitudes psicofísicas que debe poseer un conductor y que son requeridas para la conducción de vehículos. Entre los problemas o trastornos que no deben poseer los conductores, si recordamos, se encontraba el TDAH, cuya gravedad implique un riesgo para la conducción.

En consecuencia, hemos considerado importante valorar en los delincuentes viales la posibilidad de que presenten síntomas del TDAH, además de otros trastornos de personalidad y de consumo de sustancias. Conocer si los conductores condenados pueden padecer trastornos de los comentados es necesario, dado que conducir es una tarea compleja que requiere toda la atención de quien maneja el volante, así como de estar en perfecto estado psicofísico.

1.4.4. El consumo de riesgo de alcohol y la delincuencia vial

Según la OMS (2018), el consumo de alcohol es un factor causal en más de 200 enfermedades y trastornos. Entre ellas, se asocia al alcohol los trastornos mentales y comportamentales, así como la cirrosis hepática y enfermedades cardiovasculares. Además, está relacionado con los traumatismos debidos a la violencia y a los accidentes de tráfico. Llama la atención que la morbilidad y mortalidad atribuibles al uso nocivo del alcohol corresponde, en una gran proporción a los traumatismos, y, en particular, a los derivados por los accidentes de tráfico, por la violencia y los suicidios.

En la cultura mediterránea el consumo de alcohol es una conducta habitual, tradicional y representativa en los actos sociales y celebraciones de diferentes tipos (Moral, Rodríguez, Ovejero y Sirvent, 2009). En los últimos años, se han desarrollado tendencias de consumo durante los fines de semana, llamadas “botellón” (Cortés, Espejo y Giménez, 2007; Gómez-Fraguela, Fernández, Romero y Luengo, 2008). Estas prácticas, ligadas a patrones de consumo excesivos, se denomina “binge-drinking”¹⁹, y hace referencia al consumo de cinco o más “bebidas estándar” o consumo de, al menos, 60 gramos de alcohol, en una sola sesión (Eurobarómetro, 2007; Farke y Anderson, 2007).

Según un informe para la Comisión Europea sobre el consumo de alcohol en personas adultas en Europa²⁰, 40 millones de ciudadanos practican consumos excesivos todos los meses y 100 millones, incurrir en un “binge-drinking” al menos una vez al mes. Cuando se estudian las adicciones, se estima que 23 millones de europeos (5% de los hombres y 1% de las mujeres) pueden sufrir una dependencia alcohólica (Anderson y

¹⁹ Consumo concentrado o Atracón

²⁰ Hace referencia a: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Finlandia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia.

Baumberg, 2006). Estos mismos autores afirman que en todas las culturas estudiadas, los hombres tienen mayor probabilidad de consumir alcohol que las mujeres, ampliando esta diferencia cuando se trata de conductas de riesgo. Asimismo, los porcentajes de fallecimientos totales entre hombres, asciende al 7.6%, frente al 4% de las mujeres (OMS, 2018).

En España, la Encuesta Nacional de Salud de España 2011/12, realizada con una muestra de 21.007 personas adultas, informó que la prevalencia de consumo de bebidas alcohólicas en la población es mayor en hombres, 77,5%, que en mujeres con un 54,3% (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, 2013). Así también se informa en un estudio sobre dependencia al alcohol, superior en hombres que en mujeres (Caballo Guillén, Salazar y Iruña, 2011). La última Encuesta Nacional de Salud de España, 2017, donde se realizaron 23.089 entrevistas (adultos de 15 o más años) entre octubre de 2016 y octubre de 2017, destacó que un tercio de la población bebe al menos una vez por semana y casi otro tercio lo hace solo ocasionalmente. Además, se afirma que los hombres son el doble de bebedores (uno de cada dos) que las mujeres (una de cada cuatro). Entre jóvenes el patrón de consumo es diferente. La prevalencia de consumo intensivo ocasional de alcohol es elevada, presentando un pequeño descenso en comparación a años anteriores. El 11,9% de los de 15-24 años refiere al menos un episodio en el último mes, 14,2% de los hombres (18% en 2014) y 9,5% de las mujeres (10% en 2014), (Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, 2018).

Antes de revisar los datos acerca de la implicación del consumo de alcohol en los accidentes de tráfico y en la delincuencia vial, vamos a describir los efectos de dicha sustancia en aquellas capacidades necesarias para la conducción de vehículos. Realizar un breve recorrido sobre dichos efectos nos ayudará a comprender por qué el alcohol es uno de los factores de riesgo más importantes que causan los accidentes de tráfico, implicado en numerosas muertes y lesiones graves en las carreteras. Además, todo ello explica la necesidad de los continuos cambios legislativos que recogen la prohibición, cada vez más limitada, del consumo de alcohol en el ámbito de la seguridad vial.

Según la Comisión Clínica de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (2007), el alcohol etílico o etanol es sustancia, considerada como una droga más, depresora del Sistema Nervioso Central, y sus efectos en el individuo dependen, además de la concentración de etanol en sangre, de la velocidad de absorción de éste y de

cada persona, en lo que respecta a su tolerancia a la droga. Los efectos generales del alcohol son inhibición progresiva de las funciones cerebrales, afectación de la capacidad de autocontrol traduciéndose a euforia y desinhibición, lo que se traduce a asumir más riesgos y cometer más infracciones (Montoro et al., 2000).

Una vez recogidos los efectos generales, vamos a describir los efectos del alcohol en las capacidades del conductor, según la tasa de alcoholemia. En España, en el ámbito sancionador administrativo, el límite legal de la tasa de alcoholemia se establece en 0.5 g/l (equivalente a alcohol en aire espirado es 0.25 mg/l) hasta 1.2 g/l (en aire espirado 0.60 mg/l), a partir de esta última, interviene el CP. Hay que tener en cuenta que, para los conductores profesionales o titulares de permisos de conducir con menos de dos años de antigüedad, la tasa se reduce a 0.30 g/ (en aire 0.15 mg/l) (Real Decreto 1428/2003).

Volviendo la mirada a qué tipo de efectos puede sufrir una persona que posea una tasa de alcoholemia de las indicadas y, a su vez, se encuentre conduciendo un vehículo, podemos comprobar, en la Tabla 9, la descripción con detalle de la relación entre la concentración de alcohol en sangre (g/l) y los efectos que se producen en el rendimiento psicomotor y la capacidad para la conducción.

Tabla 9

Alteraciones de la capacidad de conducción y del rendimiento psicomotor según la tasa de alcoholemia

Concentración de alcohol en sangre g/l	Síntomas y signos clínicos relacionado con las capacidades necesarias para conducir con seguridad
<0.3 g/l	No se demuestra alteración o es muy leve
0.3-0.5 g/l	Borrachera leve Afectación leve del rendimiento psicomotor Reducción percepción luces Distorsión percepción distancias Disminución campo visual (efecto túnel)
1-2 g/l	Borrachera intensa Deterioro grave del rendimiento psicomotor Conducción temeraria por poca apreciación del riesgo Reducción de la agudeza visual y de la visión periférica y de recuperación al deslumbramiento Visión borrosa; Falta de coordinación de movimientos
2-3 g/l	Borrachera completa Deterioro muy grave del rendimiento psicomotor Visión muy borrosa; Incoordinación grave
3-5 g/l	Coma; Imposibilidad de conducir
> 5 g/l	Muerte

Nota: Fuente: Comisión Clínica DGPNSD, 2007

Como bien detalla el Informe sobre el alcohol, de la Comisión Clínica, podemos observar que el rendimiento psicomotor, tan necesario para manejar el vehículo, se ve perjudicado, sobre todo en lo que se refiere al tiempo de reacción. Durante la conducción el tiempo que tardamos en reaccionar ante una situación compleja o sorpresiva durante la conducción, es vital para evitar el accidente, incluso algunas infracciones. Este tiempo es más amplio cuando se conduce bajo los efectos del alcohol, lo que hace tener muchas más probabilidades de no reaccionar a su debido tiempo. Afecta a la atención y concentración, la habilidad para seguir una trayectoria, percibir la velocidad o una distancia real.

Otros efectos para tener en cuenta, según el informe, son los que afectan a los sentidos. La capacidad de audición se ve alterada para distinguir entre los sonidos. La vista, se deteriora gravemente, la acomodación y la capacidad para seguir los estímulos u objetos; además, la visión periférica se reduce dejando un campo visual mínimo, lo que la conducción se convierte en sumamente peligrosa.

Sobre el comportamiento del conductor, el informe detalla que el alcohol también produce un acentuado deterioro de las funciones cognitivas y psicofísicas, que la persona la volante no es consciente de dichos efectos. Precisamente ocurre lo contrario, muchos conductores sienten una sensación subjetiva de seguridad en todo lo que hace. En ocasiones, las reacciones de agresividad, conductas temerarias y violentas y reacciones de euforias son comunes, lo que hace que el estilo de conducción bajo los efectos del alcohol se relaciona con infracciones de tráfico y conducción peligrosa.

A continuación, mediante la curva de Freudenberg, comprenderemos el riesgo de un accidente de tráfico en relación con las tasas de alcoholemia, véase Figura 7:

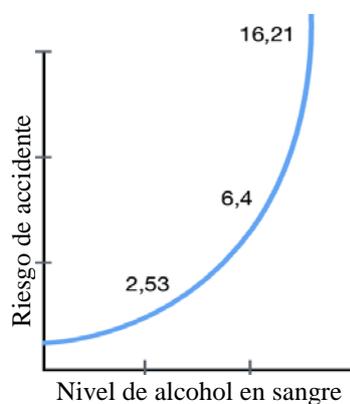


Figura 7. Curva de Freudenberg

Fuente: Comisión Clínica DGPNSD

Observamos que poseer una tasa de alcoholemia entre 0,2 g y 0,4 g/l es de 1,4 veces superior; con tasas entre 0,5 y 0,9 g/l es 11,1 veces superior; y con tasas de 1,4 g/l, 48 veces superior. A partir de 1,5 g/l el riesgo estimado es de 380 veces superior.

De las evidencias anteriores, se extrae que el consumo de alcohol en los conductores provoca una grave alteración en la capacidad de conducir con seguridad e incrementa el riesgo de accidente (Del Río, Gómez, Sancho y Alvarez, 2002; Moskowitz y Fiorentino, 2000). Además, se destaca la especial implicación de los jóvenes en el conjunto de esta problemática (Vicente et al., 2014).

A las ideas expuestas, añadimos que otro de los problemas para tener en cuenta en el ámbito de la seguridad vial relacionado con el alcohol, emerge una vez ocurrido el accidente. Frente a una lesión derivada de un accidente, aquellas personas que hayan consumido alcohol tienen más probabilidad de morir o sufrir incapacidades permanentes (Álvarez y Del Río, 2001).

Por todo lo detallado anteriormente, cuando hacemos referencia al consumo de alcohol en el ámbito de la seguridad vial, en numerosas investigaciones aparece como un fenómeno que se repite en la mayoría de las sociedades donde el vehículo forma parte de la vida de las personas. En los Estados Unidos, el alcohol está implicado en el 40% de los accidentes de tráfico (Williams, 2006).

En Europa, en 2016 murieron en las carreteras por accidentes de tráfico alrededor de 25.670 personas, y se estima que 6.400 de esas muertes (un 25%), el alcohol era el principal implicado (Calinescu y Adminaite, 2018).

Aunque Europa ha avanzado de forma significativa en los últimos diez años, a fin de aumentar la seguridad vial, conducir bajo los efectos del alcohol, sigue siendo un problema importante para la ciudadanía. En las últimas y novedosas recomendaciones, se propuso un objetivo clave para evitar que un conductor que haya consumido alcohol conduzca: se insta a los Estados miembros que introduzcan en sus códigos legales la inclusión en los vehículos de dispositivos de bloqueo por alcoholemia, para que de esta manera se pueda evitar que el vehículo se encienda si el conductor excede la tasa de alcoholemia permitida (Dir. 2015/653 del Parlamento Europeo y del Consejo del 4 de abril de 2015).

Otra de las medidas que está en proceso en algunos países de la UE, es introducir un programa de rehabilitación para aquellos conductores que se le ha retirado el permiso a causa de conducir bajo la influencia de alcohol o drogas (Adminaite, Stipdonk, Ward, 2017).

Si nos detenemos en España y hacemos un breve recorrido de cómo está la situación en la actualidad, recordamos lo visto en el apartado 1.2., donde se revisa la evolución de la legislación y políticas criminales relacionadas con el consumo de alcohol en la conducción de vehículos, debido a la alta siniestralidad que ha perdurado al cabo de los años en nuestras carreteras. A continuación, veremos cómo, a pesar de los cambios legislativos, todavía existen conductores que infringen dichas leyes sobre el consumo de sustancias en la conducción, y que, desgraciadamente, sus efectos se materializan en accidentes de tráfico o en delincuencia.

Hemos creído necesario plasmar en este apartado los datos acerca de los conductores fallecidos con resultados positivos en consumo de alcohol y/o drogas. En ese caso, veremos los resultados de los análisis para determinación de alcohol y drogas de abuso para comprobar la existencia de infracción administrativa o de la comisión de un delito del 379.2 en el momento del accidente. Los estudios realizados por el INTCF, considera “positivo” al resultado del análisis que objetive la presencia de cualquier droga de abuso o psicofármaco y una concentración de alcohol superior a 0,3 g/l de sangre. Como se puede observar en la Tabla 10, concluimos que próximo a la mitad de los conductores fallecidos en los últimos años, circulaban bajo la influencia del alcohol y/o drogas, dato importante para tener en cuenta a tiempo de aplicar las políticas criminales más adecuadas, tanto legislativas, de prevención general como de reinserción y prevención de la reincidencia. Además, las tasas de alcoholemia de dichos conductores, en un gran porcentaje, superaban la tasa considerada delito por el art. 379. 2 del Código Penal.

Tabla 10

Datos sobre conductores fallecidos con resultados positivos en alcohol y drogas, 2012-2017

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
% Conductores fallecidos con presencia de sustancias	45,01%	47,32%	43,09%	39,09 %	43,10%	43%
Análisis de los conductores fallecidos con resultados positivos						
% Con resultados positivos de alcoholemia ^a	72,78%	74,23	67,08 %	67,08 %	66,91	68.5%
% Con tasas de alcoholemia considerado delito (>1.2 g/L)	76,52%	70,37%	65,21%	77,63%	70,05%	67%
% Con resultados positivos en drogas de abuso	33,54%	26,80%	35,42%	34,17%	31,64%	36%

Nota: ^a Resultados positivos de alcoholemia > 0.3 g/L.

Fuente: INTCF, 2012-2017.

Tratando estos datos con la debida reflexión, apuntamos que en el año 2016 han fallecido un total de 1810 personas en accidentes de tráfico, de los cuales 1101 eran conductores, 320 pasajeros y 386 peatones (DGT, 2017b). Por lo tanto, si el 43% de los conductores fallecidos presentaron resultados positivos a sustancias, podemos concluir que aproximadamente 440 de los 1010 conductores fallecidos, lo hacían bajo la influencia de sustancias. A estas muertes, se pueden sumar otras víctimas que estos conductores llevaran en sus vehículos o impactaran con otros intervinientes en el accidente.

En la Figura 8, se puede observar de manera más visual, el porcentaje del número de personas, según el rol que ocupaban en los siniestros, de manera que el 22% eran peatones, el 16% pasajeros y el 61% fueron conductores. Asimismo, se observa que, dentro de estos últimos, el 43% presentaban resultados positivos en sustancias.

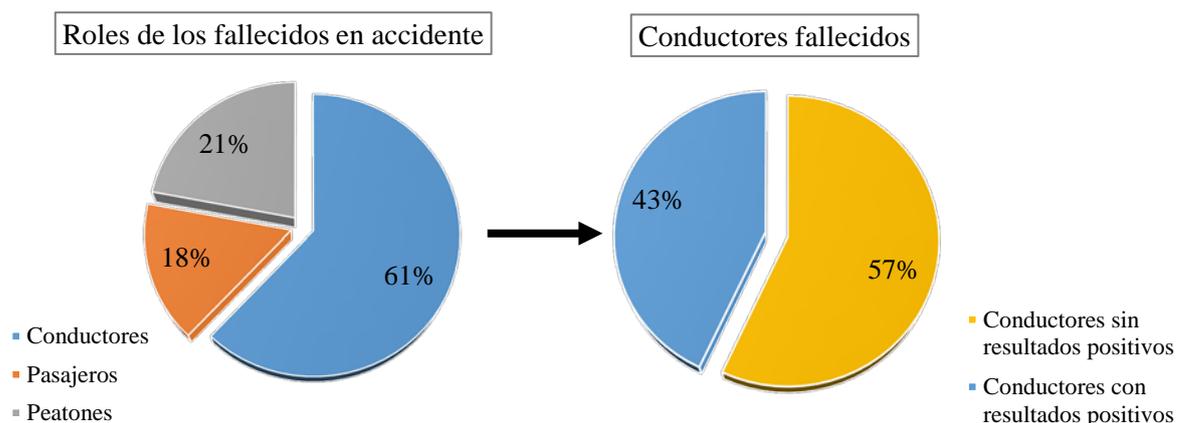


Figura 8. Roles que ocupan los fallecidos en accidente de tráfico.

Elaboración propia. Fuente: DGT, 2017b; INTCF, 2017)

Además, recordamos que alrededor de 62.000 procedimientos incoados como Diligencias previas o Urgentes al año, por delitos contra la seguridad vial, concretamente, por la conducción bajos los efectos de las drogas o bebidas alcohólicas son cometidos en España anualmente (FGE, 2017).

Estos datos, en todo su conjunto, merecen ser examinados exhaustivamente dada la gravedad y alarma de las consecuencias que se derivan. Es por ello, que a continuación se realiza una revisión sobre los estudios sobre el consumo de riesgo de alcohol en conductores que conducen después de haber consumido y fueron detenidos y condenados.

Muchos conductores con condenas previas por DUI parecen ser reincidentes, según la revisión realizada por Schell, Chan y Morral (2006), donde los porcentajes de conductores condenados por DUI en California, con un 35% y en Washington, con un 20%, lo habían sido anteriormente por el mismo tipo de conducta. Incluso, en estudios anteriores, un 68% de 125 conductores condenados por DUI, reconocieron que habían bebido y conducido aun con el permiso suspendido (Wiliszowski, Murphy, Jones y Lacey, 1996).

Herraiz (2009), en su estudio con internos de un centro penitenciario español, condenados por delitos contra la seguridad vial, con respecto al consumo de alcohol, destacó que el 50% de la muestra obtuvo una puntuación superior a 8 en el cuestionario de AUDIT, lo cual representa un consumo de riesgo, por lo que podrían padecer conductas problemáticas o trastorno por consumo de sustancias, en este caso por alcohol.

Coincidentes son los datos de Herraiz, Chamaro y Villamarin (2011), con un 49% de los 115 internos condenados a prisión por delitos contra la seguridad vial.

Una investigación realizada con 700 conductores gallegos, divididos en dos muestras, una compuesta por infractores asistentes a los cursos de reeducación en sustitución de los TBC; y otra de la población general, se analizó el consumo de alcohol. Los resultados identifican a los conductores infractores con un consumo superior significativamente, al grupo control (González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010).

Un estudio llevado a cabo con 50 internos en un centro penitenciario de Barcelona, el 88% presentaban tres tipos de indicadores: 1) un historial de alcoholismo; 2) derivación desde un centro penitenciario para tratamiento del alcoholismo; y 3) tratamientos especializados previos, como medida alternativa. Estaban adaptados socialmente y tenían familia y trabajo. El 72% tenían antecedentes penitenciarios (Monrás, Aparicio, López y Pons, 2011). Por lo que la mayoría de los condenados son personas que sufren alcoholismo y pocos de ellos son detectados, derivando, con una gran probabilidad en reincidencia.

Volviendo al estudio por (Hilterman et al., 2012), con la muestra de 397 sujetos, dividida en tres grupos, Grupo penados por tráfico; Grupo penados no tráfico; y Grupo MPA, cuya finalidad fue establecer diferencias, entre otras, en variables psicológicas y relacionadas con el estilo de conducción, se utilizó el AUDIT para evaluar los problemas con el consumo del alcohol, concluyéndose que el grupo MPA, manifestaba menos problemas con el consumo de alcohol que el grupo tráfico; sin embargo, el grupo no tráfico, se diferenciaba significativamente de los otros dos grupos, por tener menos problemas con el consumo de alcohol.

En el estudio con delincuentes viales de Faílde-Garrido et al., 2016, comentado anteriormente en relación con las dimensiones de personalidad, también estudiaron los consumos de alcohol y encontraron diferencias en los patrones de consumo y en síntomas de dependencia al alcohol, siendo superior en los condenados por delitos contra la seguridad vial frente a los conductores sin antecedentes penales de ningún tipo. Además, el 72% de los conductores reincidentes presentan diagnósticos de adicción a alguna droga y mayoritariamente al alcohol. Resultados coincidentes con Valero, et al., 2017 en su

estudio con 383 infractores asistentes a los cursos para recuperar el permiso y donde entre un 52.5-62.7% poseían un trastorno por consumo de sustancias.

En una revisión de Augusto (2018) observó en una muestra de 296 conductores, 86 reincidentes y 206 no reincidentes, que el mejor predictor de la reincidencia es el consumo de alcohol. Además, también se observó que el consumo en los reincidentes era superior en hombres que en las mujeres (Castellá y Pérez, 2004).

Son innumerables los argumentos para seguir construyendo políticas criminales acerca del consumo de alcohol en la conducción. Por ello, hemos considerado estudiar en nuestra muestra los patrones de consumo, así como los posibles trastornos que se derivan de ello.

Pero no queremos finalizar este epígrafe sin describir un estudio sobre las consideraciones de “apto” o “no apto” que se llevan a cabo en los centros de reconocimiento para la renovación u obtención de un permiso de conducir.

El estudio se desarrolló con 8.043 conductores que acuden a los centros comentados para proceder a las pruebas médicas y psicológicas y así obtener o renovar el permiso de conducir. Se analizaron los patrones de consumo de alcohol de los sujetos y si eran problemáticos. Los resultados fueron que un 60.3% de los conductores bebían normalmente y un 7.3% de ellos obtuvieron igual o más de 8 puntos en la prueba AUDIT. El 2% cumplieron criterios para el abuso o dependencia al alcohol (Del Río, Gonzalez-Luque y Alvarez, 2001). El estudio reveló que aquellos conductores con problemas con el consumo de alcohol, un 23.2% había estado involucrados en accidentes de tráfico; y un 18.7% tenían antecedentes de infracciones. Además, el 72.2% de estos conductores, se consideraron aptos en las pruebas para conducir.

Cabe recordar las exigencias legislativas para obtener o renovar un permiso de conducir en España, detalladas en el RGC (2009) acerca de las aptitudes psicofísicas que debe poseer un conductor y que son requeridas para la conducción de vehículos. Ya comentadas en este capítulo, nos referimos a los trastornos y aptitudes relacionadas con el consumo de sustancias que no deben existir en los conductores para conducir: el *abuso de alcohol* cuando exista cualquier patrón de uso en el que el conductor no pueda dissociar conducción y consumo de alcohol; *dependencia de alcohol*, *trastornos inducidos por el alcohol*, tales como abstinencia, delirium, demencia, trastornos psicóticos u otros que

supongan riesgo para la seguridad vial; y *casos de antecedentes de abuso, dependencia o trastornos inducidos* por el alcohol, en los que la rehabilitación no esté debidamente acreditada. Además, estos problemas también se contemplan con otras drogas.

Estos datos merecen desarrollar investigaciones dirigidas a modificar los protocolos de exploración y pruebas actuales. Las vías públicas no serán seguras mientras que haya personas que conduzcan bajo la influencia de sustancias, que actúan directamente sobre las decisiones y otros procesos psicológicos del conductor, necesarios para una conducción segura.

1.5. Planteamiento de objetivos e hipótesis de la investigación

Esta investigación se interesa por las características relacionadas con la seguridad vial y psicológicas que muestran los conductores. Para ello se cuenta con dos grupos, uno de delincuentes viales y otro de conductores no infractores. Los aspectos evaluados cubren diversas áreas: (1) Conocimientos, percepciones y comportamientos relacionados con la seguridad vial; (2) Dimensiones de personalidad; (3) Trastornos de personalidad; (4) Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH), (5) Trastornos por consumo de sustancias; y una última área (6) Características criminológicas, evaluadas únicamente en el grupo de estudio (DV). Nuestros objetivos generales y específicos serían los siguientes:

Objetivos Generales:

1. Establecer y comparar variables relacionadas con la seguridad vial y psicológicas en los delincuentes viales vs. conductores no infractores.
2. Estudiar en profundidad el grupo de delincuentes viales en función de la reincidencia vial y la tipología delictiva, en las variables estudiadas y otras de corte criminológico.

El **primer** objetivo general se articularía en los siguientes **objetivos específicos**:

- 1.1. Evaluar y comparar las variables relacionadas con la seguridad vial. Entre estas se incluyen: el conocimiento sobre las normas de tráfico de carácter

sancionador, la percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales; la percepción de la peligrosidad de un conjunto de conductas infractoras y los comportamientos inadecuados e inseguros al volante.

- 1.2. Evaluar y comparar las variables de corte psicológico, entre las que se encuentran: las dimensiones de personalidad, los trastornos de personalidad, el TDAH y los trastornos por consumo de sustancias.
- 1.3. Estudiar la influencia del género teniendo en cuenta las variables mencionadas.
- 1.4. Conocer si las dimensiones de personalidad, los trastornos de personalidad, el TDAH y los trastornos por consumo de sustancias, pueden predecir conductas infractoras al volante, entre conductores delincuentes y no infractores.

El **segundo** objetivo general se articularía en los siguientes **objetivos específicos**:

- 2.1. Evaluar y comparar, en los delincuentes viales en función de la reincidencia y de la tipología delictiva, un conjunto de variables criminológicas: la reincidencia vial, la pérdida previa de puntos en el permiso de conducir, delitos de otra naturaleza, conocimiento previo de la conducta delictiva, autopercepción de peligrosidad de la propia conducta delictiva y tramo semanal en el que se produjo la detención.
- 2.2. Estudiar la influencia de la reincidencia vial en las variables de seguridad vial y psicológicas estudiadas.
- 2.3. Estudiar la influencia de la tipología delictiva en las variables de seguridad vial y psicológicas estudiadas.
- 2.4. Conocer si las dimensiones de personalidad, los trastornos de personalidad, el TDAH y los trastornos por consumo de sustancias, pueden predecir conductas infractoras al volante, en función de la reincidencia y de la tipología delictiva.

Las **hipótesis** que se derivarían de estos objetivos serían las siguientes:

- H.1.** Sobre el conocimiento de las normas de tráfico, esperamos que un gran porcentaje de conductores afirmen conocer la diferencia entre infracciones administrativas y penales, pero cuando se les evalúe, se espera que exista un porcentaje importante de desconocimiento (DGT, 2017d; Miró y Bautista, 2013; Martos, Roa, Montoro y Tortosa, 2012; Vargas, Castro, Martos y Trujillo, 2012). Asimismo, se espera que el grupo de delincuentes viales tenga un conocimiento mayor, por estar expuesto a información durante el proceso que se inicia desde la detención hasta la sentencia de la condena.
- H.2.** Por lo que se refiere a la percepción de la gravedad de los factores de riesgo implicados en los accidentes de tráfico, esperamos que la mayoría de los conductores valoren como factor más peligroso el consumo de alcohol (Sánchez, 2008), siendo esta valoración mayor en las mujeres (Alonso et al., 2005).
- H.3.** Sobre la percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante, se espera encontrar la puntuación más alta en aquellas relacionadas con el alcohol y la velocidad (Montoro, Roca y Lucas-Alba, 2010). Además, se espera que las mujeres perciban más peligrosidad en dichas conductas (Castellà y Pérez, 2004).
- H.4.** Con respecto a los comportamientos inseguros al volante, se espera que los delincuentes viales puntúen más alto en la realización de comportamientos inadecuados e inseguros al volante, y, a su vez, posean una baja percepción de riesgo o peligrosidad sobre algunas conductas equivalentes a los delitos e infracciones viales (Gras et al., 2006; Näätänen y Summala, 1974). Además, según la bibliografía consultada, son más los hombres frente a las mujeres los que desarrollan más conductas inseguras al volante (Castellà y Pérez, 2004; González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral, 2012). En el caso de las mujeres son los lapsus o despistes más frecuentes (Gómez-Fraguela y González-Iglesias, 2010).
- H.5.** Por lo que se refiere a las dimensiones de personalidad, se espera que los delincuentes viales puntúen más alto que el grupo control en Neuroticismo y

por debajo en Apertura y Escrupulosidad (Herraiz, 2009). Sobre las dimensiones de Extraversión (búsqueda de sensaciones y la experiencia de emociones positivas), se espera puntuaciones más altas en los delincuentes viales que en el grupo control, puesto que estas características se asocian con conductas arriesgadas al volante (Constantinou, et al., 2011; Jonah, 1997). Conforme a la literatura, se espera que la mujer puntué más alto en Neuroticismo y Cordialidad que los hombres (Manga Ramos, y Morán, 2004).

H.6. Se espera que, los delincuentes viales que sean reincidentes por delitos viales presenten síntomas psicopatológicos (Monrás, Aparicio, López y Pons, 2011). Según la literatura científica, se espera que los hombres puntúen más alto en TP Paranoide, Disocial, Esquizoide, abuso de sustancias, frente a la mujer que lo hará en trastorno Depresivo, Dependiente, Histriónico y Límite (Ortiz-Tallo, Cardenal, Ferragut y Cerezo, 2011; Caballo, Guillén, Salazar y Irurtia, 2011).

H.7. En relación con los síntomas de inatención, hiperactividad e impulsividad se espera puntuaciones más altas en los delincuentes viales que en el grupo control (Ramos-Quiroga et al., 2006; Valdizán y Izaguerri-Gracia, 2009).

H.8. Por lo que se refiere al consumo de alcohol al volante, se espera encontrar consumos de alcohol más frecuentes en los delincuentes evaluados que en el grupo control; también, que los delincuentes viales obtengan puntuaciones positivas en patrones de consumo de riesgo (González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010) frente al grupo control. De la misma manera, se espera encontrar en los delincuentes evaluados problemas de dependencias con el alcohol (Herraiz, 2009; Faílde-Garrido et al., 2016; Herraiz, Chamarro y Villamarín, 2011; Monrás, Aparicio, López y Pons, 2011), y encontrar diferencias en los patrones de consumo de riesgo frente a los delincuentes por conducción sin permiso. También, se espera que los hombres sean más consumidores de alcohol que las mujeres (Augusto, 2018; Castellà y Pérez, 2004; González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral, 2012).

- H.9.** A su vez, esperamos encontrar diferentes perfiles psicológicos en los delincuentes viales, que puedan predecir la conducta infractora al volante, como ser más impulsivos, mayor consumo de sustancias e incumplimiento de las normas (Dahlen, Martin, Ragan y Kuhlman, 2005; González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010).
- H.10.** Por lo que se refiere a la reincidencia se espera que los delincuentes viales por alcoholemia no posean antecedentes penales por delitos de tráfico ni con delitos de otra naturaleza; mientras que los delincuentes por conducción sin permiso se espera que presenten mayor reincidencia por delitos de tráfico, así como por tipologías delictivas de otra naturaleza (Bautista y Miró, 2014; Bernabeu, 2013; Middendorff, 1981). A su vez se espera que los delincuentes viales tengan multas anteriores en su expediente como conductor (Faílde-Garrido et al., 2016).
- H.11.** En cuanto al conocimiento previo de la conducta delictiva en los delincuentes viales por alcoholemia, se espera que sí serán conocedores de que su conducta constituía delito (Bautista y Miró, 2014).
- H.12.** Sobre la autopercepción de la peligrosidad de la conducta delito, se espera que los delincuentes viales por alcoholemia consideren que es peligrosa o que no estaban en condiciones de conducir en el momento de la detención, frente a los delincuentes por conducción sin permiso que no lo perciben tan grave (Bautista y Miró, 2014).

CAPÍTULO 2. MÉTODO

2.1. Introducción

En el presente capítulo se detalla el diseño de la investigación, la descripción de la muestra y de los instrumentos de evaluación utilizados para la obtención de los datos, así como el procedimiento y la mención de los análisis estadísticos llevados a cabo en este estudio.

2.2. Diseño de la investigación

En esta investigación se plantea un diseño descriptivo correlacional de corte transversal, donde la evaluación se realiza en un único momento temporal. Para llevar a cabo los análisis, se cuenta con una muestra de 300 sujetos, divididos en dos grupos: un grupo de estudio, formado por 199 personas condenadas (o delincuentes viales, DV) por delitos contra la seguridad vial, a penas de TBC; y un grupo control compuesto por 101 conductores/as sin infracciones viales, obtenidos de la población general (GC).

Desde una perspectiva cuantitativa, se compara y determina la manifestación y la magnitud de las diferencias y relaciones encontradas en variables criminológicas entre los DV, en función del delito; y variables de seguridad vial y psicológicas, entre los dos grupos (DV y GC).

Para la selección de la muestra de los sujetos del grupo de estudio, se utilizó el muestreo aleatorio simple sobre los condenados a TBC de la Comunidad Valenciana durante un trimestre. Y en lo que respecta a la muestra de sujetos del grupo control, se obtuvo por muestreo por conveniencia, de las tres provincias de la Comunidad Valenciana, teniendo en cuenta los criterios de inclusión y exclusión que se describen en el apartado siguiente.

2.3. Descripción de la muestra

En esta investigación han participado un total de 300 sujetos, distribuidos en dos grupos: un grupo de estudio, formado por 199 delincuentes viales (DV), especialmente por conducción bajo la influencia de sustancias y conducción sin permiso, condenados a penas de TBC. La muestra se obtuvo de los asistentes a los talleres (TASEVAL) en

cumplimiento de dicha pena, ubicados en los Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas de Valencia, Alicante y Castellón; y un grupo control (GC), formado por 101 conductores/as pertenecientes a la población general, extraídos, igualmente, de las tres provincias de la Comunidad Valenciana.

El grupo de estudio debía cumplir los siguientes criterios de inclusión:

- Sujetos de ambos géneros y mayores de edad.
- Condenados a una pena de TBC, por delitos contra la seguridad vial, referidos en los artículos 379²¹, 384²² y 385²³ de Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal.
- El TBC a cumplir, debía consistir en la asistencia a las jornadas que constituye el taller de seguridad vial (TASEVAL).
- Que el sujeto no haya asistido a otro taller anteriormente, para evitar la contaminación en lo que respecta a conocimientos impartidos en el mismo.
- Consentimiento informado debidamente cumplimentado.

Por otra parte, el grupo control debía cumplir los siguientes criterios de inclusión:

- Sujetos de ambos géneros y mayores de edad.
- Estar en posesión de un permiso o licencia para conducir.
- Consentimiento informado debidamente cumplimentado.

Asimismo, los criterios de exclusión del grupo control se detallan a continuación:

- Haber perdido puntos de su permiso o licencia de conducción.
- Haber sido condenado por delito contra la seguridad vial, tipificados en el capítulo IV, del Título XVII del Código Penal.

A continuación, se presentan las distribuciones que se van a trabajar en la investigación, formando tres muestras:

²¹ Relacionados con la velocidad excesiva y conducción bajo la influencia de alcohol y drogas tóxicas.

²² Relacionados con la conducción sin permiso.

²³ Relacionados con originar un grave riesgo para la circulación.

Muestra total: Delinquentes viales vs Grupo control

Los 199 sujetos pertenecientes al grupo DV, constituyen el 66.3% de la muestra total; y los 101 conductores/as del GC, forman el 33.7% restante. Véase Figura 9.

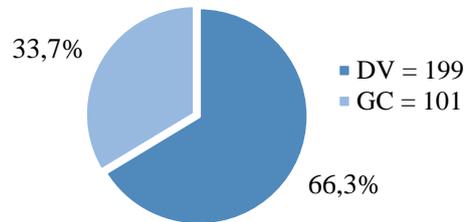


Figura 9. Distribución de la muestra total (n=300).

Por reincidencia vial: Reincidentes vs No reincidentes

En la Figura 10 se observa en una distribución de los sujetos pertenecientes al grupo de estudio DV, por reincidencia vial (informada), es decir, que la muestra también se distribuye con DV que habían cometido delitos contra la seguridad vial anteriormente, *reincidentes*, con un 23.1% (n=46) y DV que era su *primer delito* contra la seguridad vial, con un 76.9% (n=153).

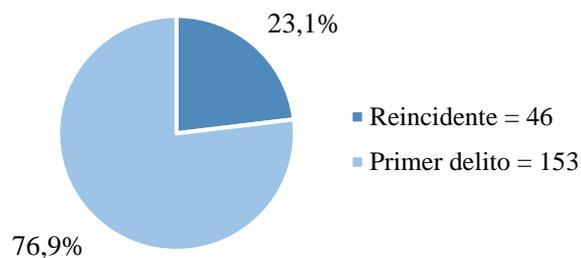


Figura 10. Distribución de la muestra de DV por reincidencia (n=199).

Por tipología delictiva: conducción bajo la influencia del alcohol/drogas vs conducción sin permiso

Como se puede observar en la Figura 11 los sujetos pertenecientes al grupo de estudio DV también se distribuyen por tipologías delictivas (informadas): por *conducción bajos los efectos del alcohol/drogas*, con un 84.4% (n=168), seguido por los condenados por la *conducción sin permiso* (en sus diferentes tipologías), con un 15.6% (n=31).

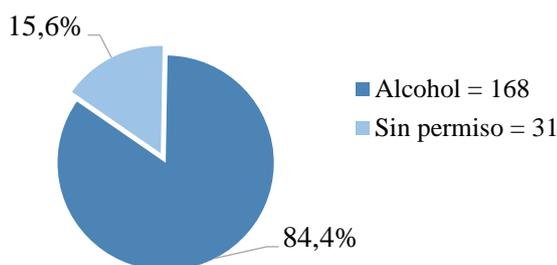


Figura 11. Distribución de la muestra de DV por tipología (n=199).

2.3.1. Características sociodemográficas

2.3.1.1. Edad y género

En cuanto a la *edad*, las medias y desviaciones típicas en los DV son de M=36,84 años (DT= 11,33), y para el GC de M= 41.69 años (DT= 11.29). En el Figura 12 se presenta la distribución de la edad por rangos. Se observa que los DV se concentran en edades inferiores a 39 años, un 66% (n=133). En el caso del GC, las edades se concentran entre 30 y 59 años, ocupando un 80% (n=80) del total. En términos generales puede caracterizarse a los DV como adultos jóvenes.

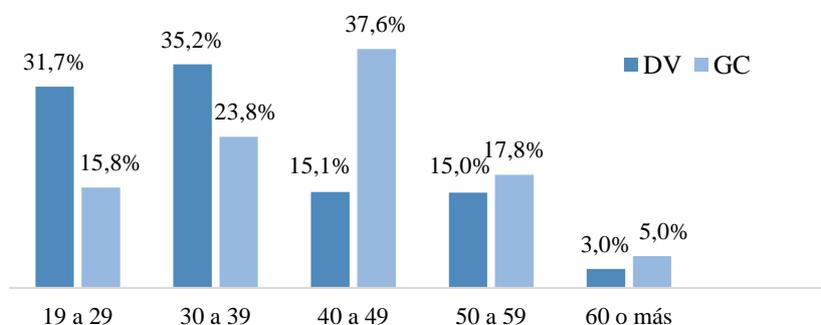


Figura 12. Distribución de la edad por rangos (n=300).

En atención al *género*, en los DV, un 87.4% son hombres (n=174) y un 12.6% mujeres (n=25); en el GC un 59.4% son hombres (n=60) y un 40.6% mujeres (n=41). Véase Figura 13.

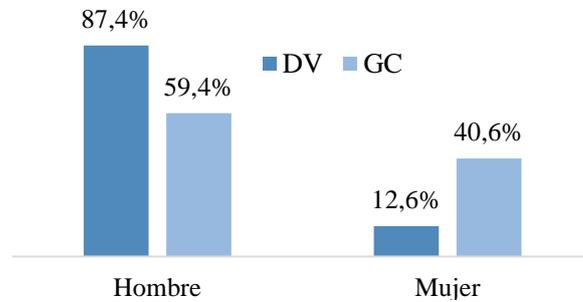


Figura 13. Distribución del género (n=300).

2.3.1.2. Nivel de estudios

Por lo que se refiere a *nivel de estudios* informado, la mayoría de los sujetos están agrupados en “Secundarios”, “Bachillerato/FP” y “Universitarios”. Se observa que el 21.6% (n=43) de los DV tiene estudios universitarios, concentrándose el 60% (n=121) en “Secundarios” y “Bachillerato”. Sin embargo, un 80% (n=80) del GC se concentra en los estudios “Bachillerato/FP” y “Universitarios”. Véase Figura 14.

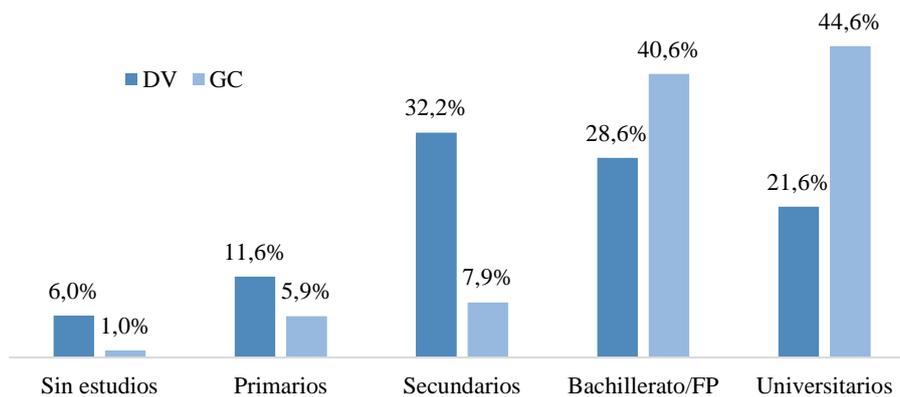


Figura 14. Distribución del nivel de estudios (n=300).

2.3.1.3. Situación personal

En cuanto a la *situación personal* -con o sin pareja-, los DV se identifican más con la categoría “sin pareja” con el 63,8% (n=127); y los sujetos del GC se identifican con la situación “Con pareja” con un 62,4% (n=63). Véase Figura 15.

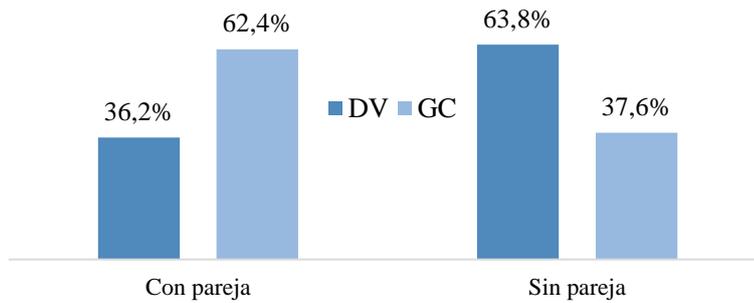


Figura 15. Distribución de la situación personal (n=300).

2.3.1.4. Hijos

En la pregunta si *tenían hijos* (véase Figura 16), la mitad de los DV tienen hijos (n=100) y la otra mitad, no los tiene. Los sujetos del GC, en casi un 60% (n=60), disfrutan de hijos.

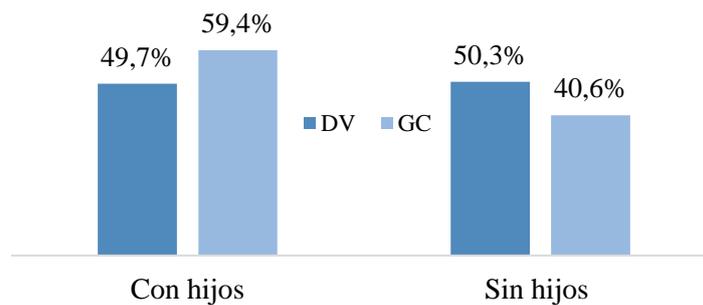


Figura 16. Distribución de tener hijos (n=300).

2.3.1.5. Actividad laboral

Cuando se analiza la *actividad laboral* de los sujetos, (véase Figura 17) se observa que más de la mitad de los DV trabaja, un 54.3% (n=108) y un 33.7% se encuentra desempleado (n=67); mientras que en el GC son un 77.2% (n=78) los que disponen de trabajo y un 11.9% (n=12) están desempleados.

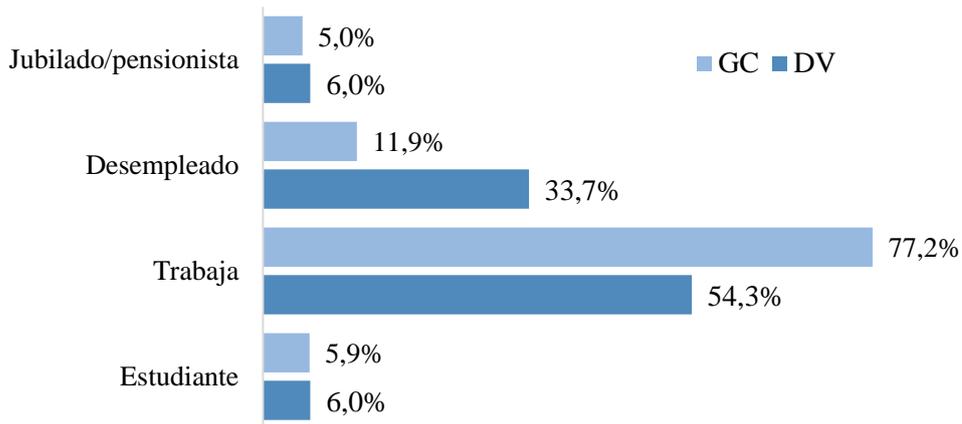


Figura 17. Distribución de la actividad laboral (n=300).

2.4. Instrumentos de evaluación

2.4.1. Cuestionario construido para la investigación

Para llevar a cabo esta investigación, se elaboró, en primer lugar, un cuestionario que engloba tres partes, siendo una de ellas (apartado B) únicamente para el grupo de estudio (DV):

A) El registro de datos sociodemográfico

Por un lado, la primera parte se dirige a la recogida de los datos sociodemográficos de los dos grupos, estudio y control, donde se obtuvo información sobre las variables como la edad, el género, la situación personal (con o sin pareja estable), con o sin hijos, el nivel de estudios y la actividad laboral (estudiante, trabaja, desempleado o pensionista/jubilado).

B) Las variables criminológicas

La segunda parte del cuestionario se interesa por el grupo de estudio (DV), donde se obtuvo datos informados del propio condenado (véase Tabla 11).

Tabla 11

Ítems sobre variables criminológicas

Ítem	Tipo respuesta
- Delito por el que cumplía la pena de TBC	<i>Categorial</i> 8 tipologías delictivas
- Primer delito vial o reincidencia	<i>Dicotómica:</i> Sí o No
- Pérdida previa de puntos en el permiso de conducir	<i>Dicotómica</i> Sí o No
- Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza	<i>Dicotómica:</i> Sí o No
- Conocimiento previo sobre la penalización de la conducta delictiva	<i>Categorial</i> 7 respuestas posibles
- Autopercepción de la peligrosidad de su conducta delictiva	<i>Liker</i> 4 valores: Nunca, algunas veces, bastantes veces, siempre
- Tramo de la semana que ocurrió la detención	<i>Categorial</i> De lunes a viernes Fines de semana

Nota: Fuente: Elaboración propia

C) Los aspectos relacionados con la seguridad vial

Finalmente, en la tercera parte dirigida a ambos grupos, estudio y control, se obtuvo información sobre aspectos relacionados con la seguridad vial (Tabla 12):

Tabla 12

Ítems sobre aspectos relacionados con la seguridad vial

Ítem	Tipo respuesta
- Creencia de conocer las diferencias entre las infracciones administrativas y penales de tráfico (1 ítem)	<i>Dicotómica</i> Sí o No
- Conocimiento de normas administrativas y penales, relacionadas con los excesos de velocidad, sustancias y conducción, y la conducción sin permiso (13 ítems).	<i>Categorial</i> Sí, advta. Sí, penal Ninguna
- Percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales: velocidad excesiva, alcohol/drogas, desobediencia normas, distracciones, sueño/fatiga, inexperiencia en la conducción, conducción temeraria, conducir sin permiso (8 ítems).	<i>Cuantitativa</i> De 0 a 10
- Percepción de la peligrosidad de un conjunto de conductas infractoras (administrativas y penales) (11 ítems).	<i>Liker</i> De 0 a 10

Nota: Fuente: Elaboración propia

Se puede consultar este cuestionario en el Anexo I (Apartado A.1).

2.4.2. Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Reason, 1990)

El DBQ es un cuestionario utilizado para conocer, en la población conductora, comportamientos desviados o peligrosos, así como los errores e infracciones al volante. Fue desarrollado por Reason, Manstead, Stradling, Baxter y Campbell en la Universidad de Manchester en 1990 y ha sido uno de los más utilizados para investigar el comportamiento de riesgo y su relación con la accidentalidad. La versión original está compuesta por 50 ítems que describen, mediante tres escalas, una variedad de errores, violaciones durante la conducción y lapsus. El DBQ ha sido adaptado a poblaciones de varios países, teniendo en cuenta sus diferencias demográficas y socioculturales (Mejías, Lardelli, Amezcua y Moleón, 2011). Versiones posteriores han establecido cuatro subescalas (Lajunen et al., 2004):

1. **Errores.** Equivocaciones o fracasos no intencionados en las acciones previstas. Entre los ítems se encuentran: “Tomar una dirección equivocada en una rotonda o un cruce” o “no darse cuenta de que había peatones cruzando cuando ha girado”

2. **Lapsus.** Conductas no deliberadas de problemas de atención y memoria. Ítems: “*olvidar donde dejó el coche en el aparcamiento*” o “*tener la intención de ir a un sitio y darse cuenta de que se ha equivocado y está yendo a otro sitio*”.
3. **Violaciones de las normas.** Conductas deliberadas relacionadas con las infracciones de las normas de circulación. Ítems: “*no respetar los límites de velocidad en la carretera*” o “*saltarse un semáforo en rojo*”.
4. **Violaciones interpersonales.** Conductas deliberadas relacionadas con la agresividad u hostilidad hacia otros conductores. Ítems: “*enfadarme con otro conductor y perseguirlo con la intención de decirle cuatro verdades*” o “*tocar el claxon para manifestar su enfado a otro conductor*”.

Los dos primeros factores (errores y lapsus) están relacionados con la capacidad del conductor de organizar la atención con respecto a los datos y procesamiento de la información durante la conducción; sin embargo, las violaciones presentan aspectos relacionados con la cultura del conductor en su contexto (Parker, Reason, Manstead y Stradling, 1995).

Para llevar a cabo esta investigación, utilizamos la versión del DBQ adaptada al español por Gras, Sullman, Cunill, Planes, Aymerich y Font-Mayolas (2006). Este cuestionario, agrupa en 27 ítems las cuatro escalas de Errores, Lapsus, Violaciones de las normas y Violaciones Interpersonales. Se preguntó al sujeto con qué frecuencia le habían ocurrido unas situaciones en el último año y cuyas respuestas se contestaban mediante una escala Likert: A= Nunca; B= Pocas veces; C= Algunas veces; D= Bastantes veces; E= muchas veces.

En una investigación internacional donde se estudió la estructura factorial original del DBQ en diferentes países europeos, mostraron los siguientes coeficientes de confiabilidad alfa de las escalas, para británicos, finlandeses y holandeses: para el factor *errores* se obtuvieron alfas entre .64-.73; factor *lapsus* entre .64-.69; factor *violaciones a las normas* entre .75-.80; y factor *violaciones interpersonales* entre .65-.73 (Lajunen et al., 2004). En investigaciones nacionales realizada con conductores españoles, se encuentra una buena validez interna con un alfa de Cronbach de .82 para el factor *errores*, para el factor *violaciones a las normas* .81, y un 0.59 *violaciones interpersonales* (Gras et al., 2006). Así como otro estudio llevado a cabo por Gómez-Fraguela y González-Iglesias (2010) con conductoras universitarias, presentaron en el factor *errores* un alfa de

.62, en el factor *lapsus* de .61, en el de *violaciones a las normas* de .72 y en el de *violaciones interpersonales* un alfa de .64.

Se puede consultar este cuestionario en el Anexo I (Apartado A.2).

2.4.3. Inventario de Personalidad NEO-FFI (Costa y McCrae, 1999)

Uno de los primeros cuestionarios de la personalidad, fue el NEO-PI, *NEO Personality Inventory* (Costa y McCrae, 1985), diseñado para la evaluación de los Cinco Grandes, factores de personalidad. Éstos resumen que la mayoría de los rasgos de la personalidad se integran en cinco dimensiones globales: el neuroticismo, la extraversión, la apertura a la experiencia, la cordialidad y la escrupulosidad. Este inventario fue revisado, dando lugar al NEO-PI-R, *Revised Neo Personality Inventory* (Costa y McCrae, 1992). Además, existe una versión abreviada, que es la que hemos utilizado en la investigación y que constituye el NEO Five-Factor Inventory (en adelante, NEO-FFI) (Costa y McCrae, 1989). Estas dos últimas herramientas, son las más utilizadas, para la evaluación del modelo de los cinco factores, encontrándose adaptada de forma generalizada (Sanz, Gil, García-Vera y Barrasa, 2008).

El inventario de Personalidad abreviado NEO-FFI consta de 60 ítems que se agrupan en 12 para cada factor, y cuyas respuestas se valoran con una escala Likert, de 0 a 4 (en nuestro cuestionario se identificaban de “A” a “E”). Guardan el siguiente orden: (A/0) en total desacuerdo, nunca; (B/1) en desacuerdo, casi nunca; (C/2) neutral, a veces; (D/3) de acuerdo, a menudo; (E/4) totalmente de acuerdo, siempre.

El objetivo de este inventario es examinar las cinco grandes dimensiones de la personalidad sana, no patológica. A continuación, se detalla cada factor (Costa y McCrae, 1999), acompañados con ejemplos de ítems de cada uno:

1. **Neuroticismo/Estabilidad emocional (N)**. Se define como la propensión a experimentar emociones negativas y pensamientos irracionales; capacidad para controlar los impulsos y situaciones de estrés. Ítems:
 - “A menudo me siento inferior a los demás”.
 - “Cuando estoy bajo un fuerte estrés, a veces pienso que me voy a desmoronar”.

2. **Extraversión/Introversión (E).** Se tiene en cuenta la cantidad e intensidad de las interacciones interpersonales, nivel de actividad, necesidad de estimulación y capacidad para la alegría. Ítems:
 - *“Soy una persona alegre y cariñosa”.*
 - *“Me gusta tener mucha gente a mi alrededor”.*
3. **Apertura a la experiencia/Cerrado a la experiencia (O).** Se caracteriza por la amplitud, profundidad, y permeabilidad de la conciencia, y motivación activa por ampliar y examinar la experiencia. Ítems:
 - *“Tengo una gran variedad de intereses intelectuales”.*
 - *“Encuentro aburridas las discusiones filosóficas”.*
4. **Cordialidad/Antagonismo (A).** Se valora por la calidad de las interacciones que una persona prefiere, en un continuo que va de la compasión al antagonismo. Ítems:
 - *“Tiendo a pensar lo mejor de la gente”.*
 - *“Puedo ser sarcástico y mordaz si es necesario”.*
5. **Escrupulosidad/Irresponsabilidad (C).** Se valora por el grado de organización, persistencia, control y motivación en la conducta dirigida a metas. Ítems:
 - *“Trabajo mucho para conseguir mis metas”.*
 - *“En ocasiones, primero actuó y luego pienso”.*

La versión abreviada del NEO-FFI, muestra en diferentes estudios internacionales buenos índices de confiabilidad alfa de Cronbach de entre .76 y .87, como describe una investigación realizada por Holden (1992) con estudiantes universitarios. Estudios con muestra española, como el de Manga, Ramos y Moran (2004), con estudiantes universitarios, profesionales sanitarios y de educación y con personas mayores, han presentados índices de fiabilidad que corresponden con los estudios internacionales, extraídos por factores: para el factor N (alfa=.82), E (alfa=.81), O (alfa=.76), A (alfa=.71) y C (alfa=.81). Asimismo, otro estudio llevado a cabo por Aluja, García, Rossier y García (2005) con sujetos suizos adultos y españoles de pregrado, se obtuvieron alfas muy similares (suizos/españoles): para el factor N (alfas=.85/.82), E (alfa=.74/.78), O (alfa=.71/.71), A (alfa=.71/.71) y C (alfa=.83/.83).

Se puede consultar este cuestionario en el Anexo I (apartado B.1).

2.4.4. Examen Internacional de los Trastornos de la Personalidad IPDE (Loragner, 1997)

Para medir los trastornos de personalidad de los sujetos, se ha utilizado una adaptación española del cuestionario asociado a la entrevista denominada *International Personality Disorder Examination*, IPDE (Loranger, Janca y Sartorius, 1997), a su vez, basada en una anterior (Loranger, 1988). Este instrumento fue elaborado con el propósito de identificar rasgos y conductas relevantes para la evaluación de los criterios de trastornos de personalidad, según el sistema de Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE-10, OMS, 1992).

El IPDE tiene asociado un cuestionario autoaplicado de screening, cuya utilización debe ser como herramienta previa de selección antes de realizar la entrevista y como instrumento de investigación. La versión utilizada para este estudio ha sido la traducida y elaborada por Pelechano (De Miguel y Pelechano, 2000), cuyos 59 ítems miden los criterios del total de los 9 trastornos de personalidad en la versión de CIE-10, con un formato de respuesta de tipo dicotómico (verdadero o falso) y donde los sujetos describen su comportamiento durante los últimos 5 años. Si el sujeto cumple tres o más criterios en cada escala del trastorno, indicaría la posible presencia de un trastorno y la necesidad de realizar, en su caso, una entrevista posterior para asegurar el diagnóstico, de acuerdo con la CIE-10. Esta prueba nos proporciona información acerca de los posibles trastornos de personalidad que pueden estar presentes en los sujetos de la muestra.

En esta investigación utilizamos un enfoque dimensional, de acuerdo con la plantilla de corrección del cuestionario, y un enfoque categorial o clínico, si el sujeto cumple tres o más criterios en cada escala del trastorno. A continuación, se describen las áreas que examina cada factor, con el número de ítems que lo conforman y ejemplos de preguntas de cada área, respectivamente (De Miguel y Pelechano, 2000):

1. **Paranoide (F0)**, que mide principalmente el área interpersonal, con 7 ítems:
 - *“Con frecuencia la gente se ríe de mí a mis espaldas”.*
 - *“La mayoría de las personas son justas y honestas conmigo”.*
2. **Esquizoide (F1)**, relacionado con el área del afecto y con las relaciones interpersonales, con ítems:
 - *“Normalmente disfruto y expreso las diversiones que da la vida”.*
 - *“Prefiero actividades que pueda hacer yo solo/a”.*

3. **Disocial (F2)**, mide las áreas de control de impulsos y relaciones interpersonales, con 7 ítems:
 - *“Normalmente me siento mal cuando hago daño o trato mal a alguien”.*
 - *“He tenido amigos/as íntimos/as que lo han sido durante mucho tiempo”.*
4. **Impulsivo (F3a)**, tienen marcadores de las áreas del afecto, yo y control de impulsos, con 5 ítems:
 - *“Suelo estar enfurruñado/a”.*
 - *“Discuto incluso a gritos cuando los demás intentan impedirme hacer lo que quiero”.*
 - *“Asumo riesgos y hago cosas temerarias”.*
5. **Límite (F3b)**, tienen marcadores de las áreas del afecto, yo, control de impulsos y relaciones interpersonales, con 5 ítems:
 - *“Llevo las cosas hasta el final para impedir que las personas me dejen”*
 - *“Puedo decidir qué tipo de persona quiero ser”.*
 - *“He amenazado con suicidarme y me he causado lesiones a propósito”.*
 - *“Me veo envuelto en relaciones muy intensas, pero no duran”.*
6. **Histriónico (F4)**, mide las áreas del afecto y del yo, con 6 ítems;
 - *“Muestro mis sentimientos y así los ve todo el mundo”.*
 - *“Prefiero ser el centro de atención de los demás”.*
7. **Anancástico (F5)**, evalúa tres áreas: el trabajo, el yo y las relaciones interpersonales, con 8 ítems:
 - *“Me preocupo por los pequeños detalles”.*
 - *“Soy una persona muy cauta”.*
 - *“Normalmente intento que los demás hagan las cosas a mi manera”.*
8. **Ansioso (F6)**, mide principalmente relaciones interpersonales, con 6 ítems:
 - *“Me siento torpe o fuera de lugar en las situaciones sociales”.*
 - *“Me preocupa mucho no caerle bien a la gente”.*
9. **Dependiente (F7)**, mide las áreas del afecto y del yo, con 6 ítems:
 - *“Normalmente me siento incómodo/a o indefenso/a cuando estoy solo/a”.*
 - *“A menudo busco consejo o confirmación de las decisiones cotidianas”.*

El cuestionario original, tiene ítems redactados de forma directa. Tomando como referencia el factor de personalidad límite, nos serviría de ejemplo el ítem *“Me veo envuelto en relaciones muy intensas, pero no duran”*, pero también en sentido inverso,

como *“Nunca he amenazado con suicidarme y tampoco me he causado lesiones a propósito”*. Por ello, hemos cambiado algunas de las preguntas con doble negación a una redacción en positivo, para que los sujetos no confundan el sentido de verdadero o falso de sus respuestas. Así pues, el último ítem comentado quedaría *“He amenazado con suicidarme y me he causado lesiones a propósito”*.

Este cuestionario muestra un índice de fiabilidad interjueces alto ($\kappa=.73$), así como la fiabilidad test-retest de 0.87 (Blanchard y Brown, 1998; Segal y Coolidge, 1998). Otro estudio llevado a cabo por Fernández-Montalvo y Echeburúa (2004), determinaron la fiabilidad entre evaluadores obteniendo un índice de fiabilidad alto ($\kappa=.87$).

Se puede consultar este cuestionario en el Anexo I (apartado B.2).

2.4.5. Cuestionario autoinformado de cribado del TDAH del adulto (ASRS-V1.1) (Adult ADHD Self-Report Scale, OMS)

Esta herramienta de cribado del TDAH (Trastorno por Déficit de Atención/Hiperactividad) del adulto, fue desarrollada conjuntamente por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el grupo de trabajo de Kessler (Kessler, et al., 2005). Este cuestionario autoinformado consta de 18 ítems y se basa en los criterios diagnósticos del DSM-IV-TR sobre el TDAH en adultos. En este caso miden la inatención, hiperactividad e impulsividad. Su utilización puede servir como punto de partida para reconocer signos o síntomas del TDAH del adulto. En caso de resultado positivo, se debería realizar una evaluación clínica para su diagnóstico.

El cuestionario utilizado en esta investigación es una versión reducida de 6 ítems para cribado validado en español para TDAH en adultos. Es un instrumento rápido y sencillo de contestar y para su corrección se utiliza la suma de puntuación de los ítems, propuesta para el análisis de la validez del cuestionario, que confirmó su utilidad para distinguir entre casos reales y falsos. Se propuso, como mejor estrategia de puntuación, la suma de los ítems en un rango de 0 a 24, siendo para las mismas alternativas de respuestas los valores de 0 a 4. En este caso, el criterio de referencia se basa en la obtención de más de 12 puntos (Kessler et al., 2007).

La versión utilizada del cuestionario autoinformado de cribado del TDAH del adulto-V1.1 (ASRS-V1.1) (Carou, 2011), ofrece cinco opciones de respuesta, tipo Likert,

por ítem: “nunca”, “rara vez”, “a veces”, “a menudo” y “muy a menudo”. Los cuatro primeros ítems evalúan síntomas de falta de atención, por ejemplo, “¿Con qué frecuencia tiene usted dificultad para ordenar las cosas cuando está realizando una tarea que requiere organización?”; y los dos últimos, síntomas de hiperactividad, por ejemplo, “¿Con qué frecuencia se siente demasiado activo e impulsado a hacer cosas, como si lo empujase un motor?”.

Las características psicométricas de esta herramienta, estudiadas por los anteriores autores, fueron óptimas para muestra estadounidense y donde se avaló su utilización como instrumento de cribado en la población general (Kessler et al., 2007). De la misma manera, otro estudio con muestra española presentó características psicométricas que le otorgan validez de criterio, al distinguir de forma adecuada entre los sujetos que presentaron TDAH y los que no (Ramos-Quiroga et al., 2009). Asimismo, otro estudio con una muestra española en tratamiento por abuso/dependencia de sustancias, observaron una consistencia interna de 0.68 para la escala de 6 ítems, medida por el coeficiente de Cronbach, y un 0.75 para los 4 primeros ítems (Pérez y García, 2007).

Se puede consultar este cuestionario en el Anexo I (apartado B.3).

2.4.6. Cuestionario de identificación de los trastornos debidos al consumo de alcohol, AUDIT, (OMS)

Para evaluar el consumo de alcohol en los sujetos, hemos utilizado el cuestionario de identificación de los trastornos debidos al consumo de alcohol (AUDIT, *Alcohol Use Disorders Identification Test*) elaborado por la OMS (Saunders, Aasland, Babor, de la Fuente y Grant, 1993), como herramienta para identificar patrones de consumo de riesgo o perjudicial. Este cuestionario es consistente con las definiciones de consumo dependencia al alcohol de la CIE-10 y evalúa el consumo en el último año. Se desarrolló como un método simple de cribado del consumo excesivo y como ayuda en la identificación del tipo de consumo como causa de enfermedad presente en atención primaria, para ser utilizado en formato cuestionario o entrevista. Se recomienda por la OMS como test de cribado, tanto en contextos sanitarios como no sanitarios, (Rosón, 2008). Consta de 10 ítems, con valores que oscilan entre 0 y 4, los cuales proporcionan la puntuación total. Con el cuestionario, se puede identificar exactamente tres tipos de consumo (OMS, 1992):

- *Consumo de riesgo*, se caracteriza por aumentar las consecuencias adversas para el bebedor o para los demás. Patrones que pueden ver involucrada la salud pública, sin que esté presente un trastorno. Ítems: “¿Con qué frecuencia consume alguna bebida alcohólica?” o “¿cuántas bebidas alcohólicas consume normalmente los días que bebe?”.
- *Dependencia de alcohol*, se caracteriza por un deseo intenso de consumir alcohol y un conflicto para controlar el consumo; mayor tolerancia y abstinencia física cuando se deja de consumir. Este patrón, se relaciona con una gran variedad de enfermedades, así como de accidentes de todo tipo. Ítems: “¿Con qué frecuencia, en el último año, ha sido incapaz de parar de beber una vez que había empezado?” o “¿con qué frecuencia, en el último año, no pudo cumplir con sus obligaciones porque había bebido?”.
- *Consumo perjudicial*, se caracteriza por sus consecuencias para la salud física y mental, incluso podría conllevar también problemas sociales. Ítems: ¿Usted o alguna otra persona han resultado heridos porque habían bebido?” o “¿con qué frecuencia, en el último año, no ha podido recordar lo que sucedió la noche anterior porque había estado bebiendo?”.

Para esta investigación hemos utilizado la versión española de AUDIT (Rubio, Bermejo, Caballero, y Santo-Domingo, 1998). Consta de 10 preguntas, que puntúan de 0 ó 4, excepto los ítems 9 y 10 con valores de 0, 2 y 4, únicamente. Una vez sumadas las puntuaciones de todos los ítems, se obtiene una puntuación total que oscila entre 0 y 40. Hay que tener en cuenta que existen puntos de corte diferenciados: para mujeres, se estableció en 6 puntos mínimo; y para hombres, el mínimo fue 8. A partir de estas puntuaciones, se podría considerar que un sujeto es *bebedor de riesgo*. Una puntuación igual o mayor de 12 indicaría una *presunción diagnóstica de dependencia alcohólica*, y a partir de 20, *dependencia* (Rubio et al., 1998). En esta investigación se ha trabajado con estas correcciones, puesto que son las que recomienda la OMS.

Esta herramienta se puede utilizar mediante una entrevista o como cuestionario escrito. Se optó por la segunda opción y se ofreció a los sujetos una explicación sobre el contenido de las preguntas, el motivo por el que se realizaban y la importancia de que se respondieran adecuadamente. Además, se acompañó a los sujetos por si surgía alguna duda sobre cualquier ítem. Esta estrategia presenta unas ventajas frente a la entrevista:

requiere menos tiempo, es fácil de administrar y corregir y proporciona respuestas más precisas (Babor, Higgins-Biddle, Saunders y Monteiro, 2001).

El análisis de fiabilidad del cuestionario presentó un buen nivel de consistencia interna (alfa de Cronbach de .83), resultado equivalente a otros estudios realizados en España con esta versión. Por ejemplo, un estudio con una muestra de estudiantes mostró un alfa de Cronbach de 0.75 (García, Novalbos, Martínez y O'Ferall, 2016). Otro estudio con pacientes de Medicina Interna presentó un alfa 0.88 (Contel, Gual, y Colom, 1999); así como los análisis obtenidos, con mujeres atendidas en atención primaria, con un alfa de 0.93 (Perúla et al., 2005). En una muestra de estudiantes de una universidad chilena, el AUDIT mostró un alfa de 0.82 (Seguel, Santander y Alexandre, 2013).

Se puede consultar este cuestionario en el Anexo I (apartado B.4).

2.4.7. Criterios de abuso y dependencia de sustancias (CADS) según el DMS IV

Para poder valorar los patrones de consumo de abuso y dependencia de sustancias en los sujetos, en este caso enfocado hacia las drogas de abuso, se elaboró un cuestionario específico (en adelante, CADS) con ítems adaptados a los criterios para el abuso y la dependencia de sustancias del DSM-IV-TR (APA, Asociación Americana de Psicología, 2002), donde se define los patrones desadaptativos, que conllevan a un deterioro o malestar clínicamente significativos.

El cuestionario CADS, sobre los criterios de abuso y dependencia de sustancias elaborado para esta investigación, consta de 14 ítems, de los cuales 10 fueron para la valoración de la *dependencia* a la droga, y 4 para el consumo de *abuso*, todos ellos coincidentes con los criterios del DMS-IV-TR. Se le indicó al sujeto que las situaciones expresadas se tenían que haber presentado durante los últimos 12 meses. El tipo de respuesta fue la dicotómica, con valores de *Sí* o *No*. En la Tabla 13, se representan dichos ítems clasificados por patrón de consumo y signos de tolerancia y abstinencia.

Tabla 13

Cuestionario valoración de patrones de abuso o dependencia a sustancias (CADS)

Ítems para la DEPENDENCIA

Tolerancia

1. Ha notado una necesidad de tomar cantidades crecientes de la droga o alcohol para conseguir el efecto deseado.
2. El efecto que le producía tomar las mismas cantidades de droga o alcohol, ha disminuido claramente con el consumo continuado.

Abstinencia

3. Se encuentra mal cuando o tiene síntomas desagradables de malestar debido a la reducción del consumo de la droga o el alcohol.
4. Cuando se encuentra mal, tiene dificultades para trabajar, estudiar o relacionarse, o cualquier otra actividad que de normal realice.
5. Si toma la misma droga o parecida, o alcohol, esos síntomas desagradables desaparecen.
6. La droga o alcohol, la toma cada vez con más frecuencia y en mayores cantidades o durante un periodo más largo de lo que inicialmente pretendía.
7. Tiene un deseo persistente o esfuerzos de controlar e interrumpir tomar la droga o el alcohol.
8. Emplea mucho tiempo en actividades relacionadas con el consumo de la droga o alcohol.
9. Ha reducido o abandonado importantes actividades sociales, laborales o recreativas debido al consumo de la droga o el alcohol.
10. Continúa consumiendo la sustancia a pesar de saber que puede tener problemas psicológicos o físicos

Ítems para el ABUSO

11. Repite el consumo de la droga o el alcohol, aunque incumpla las obligaciones en el trabajo, escuela o casa.
12. Consume la droga o el alcohol en situaciones en las que el hacerlo es físicamente peligroso (conducir, manejar una máquina, etc.).
13. Ha tenido problemas legales repetidos relacionados con la droga o el alcohol.
14. Consume de forma continuada de la droga o el alcohol a pesar de tener problemas sociales continuos, o problemas interpersonales por los efectos de la sustancia.

Nota: Fuente: Elaboración propia

Si el sujeto puntúa “*Sí*” en tres o más ítems entre el 1 y 10, puede presentar una *dependencia*. La existencia de un posible consumo de *abuso* vendrá expresada cuando el

sujeto puntuó “Sí” en uno (o más) de los ítems entre el 11 y el 14, teniendo en cuenta que no debe de cumplir los criterios para la *dependencia*.

En esta investigación, se ha considerado medir estas variables puesto que el consumo de sustancias está relacionado con los delitos contra la seguridad vial, así como factor implicado en los accidentes de tráfico.

Se puede consultar este cuestionario en el Anexo I (apartado B.5).

Todos estos instrumentos fueron ensamblados de manera ordenada formando un cuadernillo.

2.5. Procedimiento seguido en la investigación

Para llevar a cabo esta investigación con sujetos condenados por delitos contra la seguridad vial, asistentes a los talleres TASEVAL, se solicitó autorización a la Subdirección de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Fue autorizada con un periodo de validez de seis meses. Una vez obtenida dicha autorización, se seleccionaron los talleres que iban a ser impartidos en un periodo de tres meses, en Valencia, Alicante y Castellón, por los Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas de la Comunidad Valenciana. Una vez seleccionados los talleres, se acudió a las sedes donde se imparten al inicio de estos, puesto que era un requisito necesario realizar el pase de los cuestionarios al comienzo del taller. Con ello, se evitaba la contaminación en las contestaciones de los sujetos, ya que algunas preguntas estaban relacionadas con la seguridad vial.

En primer lugar, se ofreció a los sujetos todas las explicaciones para responder a los cuestionarios y se les advirtió que, en cualquier momento, podían consultar las dudas que surgieran para contestar de forma adecuada. A continuación, se administró a los sujetos un cuestionario de preguntas sociodemográficas, cuestiones criminológicas informadas y otras sobre cuestiones relacionadas con la conducción y legislación de vehículos. Posteriormente, se administró el resto instrumentos destinados a analizar los rasgos de personalidad, posibles trastornos de personalidad, comportamientos viales inseguros, patrones de consumo de alcohol y drogas y posible detección de un trastorno de déficit de atención con hiperactividad. Previamente al comienzo de cada cuestionario,

se le daba las instrucciones necesarias características de cada uno de ellos. En todo momento, se acompañaba a los sujetos por si tenían dudas de interpretación o de otro tipo.

Para la muestra control, una vez localizados los sujetos de la población general de conductores y con características sociodemográficas similares al grupo de estudio, se les paso el cuestionario global, sin las preguntas sobre cuestiones criminológicas, y de la misma manera, en presencia del evaluador para aclarar las posibles dudas de interpretación o de otro tipo.

La participación de todos los sujetos fue voluntaria, con consentimiento informado debidamente firmado y garantizándose la confidencialidad y el anonimato de los datos proporcionados.

2.6. Análisis estadísticos

Para llevar a cabo esta investigación se ha utilizado el Programa SPSS.24. y se han realizado diferentes análisis estadísticos en concordancia con el tipo de diseño utilizado:

1. Análisis de fiabilidad. Se ha empleado la prueba Alfa de Cronbach, para estudiar la correcta medición de las escalas estandarizadas, cuyos ítems están medidos en escala ordinal.
2. Contraste de medias:
 - (a) Para dos muestras independientes:
 - Prueba t de Student, después de comprobar el supuesto de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene.
 - Prueba U de Mann-Whitney cuando no se cumple el supuesto citado anteriormente.
 - (b) Para k muestras independientes:
 - ANOVA de dos factores, cuando se analiza el efecto de dos VI que diferencian entre dos o más grupos sobre una VD recogida numéricamente. En esta prueba también requiere el supuesto de

Homogeneidad de varianzas que se ha estudiado mediante la prueba Levene.

3. Homogeneidad de frecuencias:

(a) Prueba de Chi-Cuadrado. Se emplea para estudiar la relación entre dos variables cualitativas en los casos en que, al menos, una de ellas tenga más de dos categorías; y la frecuencia esperada en cada una de las casillas sea mayor a 5 casos.

(b) Prueba de corrección continuidad de Yates. Se emplea para estudiar la relación entre dos variables cualitativas que diferencian entre dos categorías.

4. Correlación bivariada. Se emplea la prueba de correlación de Pearson para estudiar si existe relación entre dos variables numéricas, si presentan una relación directa o inversa y su fuerza.

5. Análisis discriminante. Se emplea esta técnica multivariante para responder si un conjunto de variables independientes (VIs) recogidas numéricamente permiten diferenciar o identificar entre dos grupos de una variable dependiente (VD), es decir, se pretende responder si los dos grupos de la VD presentan características diferentes en las VIs estudiadas.

6. Potencia estadística:

(a) D de Cohen. Se ha empleado esta prueba para estudiar la fuerza de la relación de un contraste de medias para dos muestras independiente, cuando se utiliza la t de Student.

(b) R de Rosenthal. Se ha empleado para lo mismo que en el punto anterior, pero esta vez, cuando se utiliza la U de Mann Whitney.

(c) Coeficiente de Phi y de Contingencia. Se emplean para estudiar la fuerza de la relación entre dos variables cualitativas; la primera para tablas 2x2; y, la segunda, cuando alguna de las dos variables tiene más de dos categorías.

CAPÍTULO 3. RESULTADOS

En el presente capítulo se describen los resultados obtenidos en la investigación, estructurados en **cinco apartados**.

En el **primero**, se describen los análisis de fiabilidad de los instrumentos utilizados en el estudio.

En el **segundo**, se describen los análisis comparativos entre los grupos estudiados, delincuentes viales (grupo de estudio, DV) y el grupo control (GC), estableciendo las comparaciones en variables relacionadas con la seguridad vial y psicológicas.

En el **tercero**, se analiza la influencia del género en los grupos y las variables estudiadas.

En el **cuarto**, se describen los análisis comparativos entre los delincuentes viales en función de la reincidencia, formado por dos grupos (Reincidentes y No reincidentes), estableciendo las comparaciones en variables criminológicas, las relacionadas con la seguridad vial y las psicológicas.

En el **quinto**, se describen los análisis comparativos entre los delincuentes viales en función de la tipología delictiva, formado por dos grupos (conducción bajo la influencia del alcohol/drogas, CA; y sin permiso, CSP), estableciendo las comparaciones en variables criminológicas, las relacionadas con la seguridad vial y las psicológicas.

Señalamos que, al finalizar cada apartado, se presentan los análisis discriminantes, después de estudiar las comparaciones en las tres muestras (DV-GC; Reincidentes y No reincidentes; y CA y CSP) con el fin de acotar las diferencias detectadas entre los grupos.

3.1. Análisis de fiabilidad

En este apartado se describen los análisis de fiabilidad de los instrumentos utilizados en esta investigación, con el fin de observar la consistencia interna de cada uno de ellos. El estadístico calculado ha sido el coeficiente de Alfa de Cronbach. A continuación, se expone una tabla por instrumento.

En la Tabla 14 se presentan los resultados relativos a la consistencia interna de los ítems sobre “Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras”.

Tabla 14

Consistencia interna de las variables Percepción de peligrosidad conductas infractoras

Percepción peligrosidad de conductas infractoras	Nº ítems	Total	DV	GC
		(N=300)	(N=199)	(N=101)
		α	α	α
TOTAL	11	.87	.77	.76
Percepción peligrosidad <i>velocidad</i>	2	.80	.80	.76
Percepción peligrosidad <i>sin permiso</i>	4	.88	.89	.82
Percepción peligrosidad <i>alcohol/drogas</i>	5	.77	.76	.69

Nota: Abreviaturas **DV:** delincuentes viales, y **GC:** grupo control. **α :** Alfa de Cronbach

Los resultados muestran una fiabilidad muy alta en todas las dimensiones analizadas, con alfas entre .76 y .89, excepto en la dimensión *Percepción peligrosidad alcohol/drogas* para el grupo CG, de .69, que aun siendo aceptable resulta mucho más baja.

En la Tabla 15 se presentan los resultados relativos a la consistencia interna del cuestionario DBQ, por variables: *Violaciones normas*, *Violaciones interpersonales*, *Errores* y *Lapsus*.

Tabla 15

Consistencia interna de las variables del DBQ

	Nº ítems	Total (N=300)	DV (N=199)	GC (N=101)
		α	α	α
TOTAL	27	.85	.85	.85
Violaciones Normas	9	.83	.84	.77
Violaciones interpersonales	3	.63	.66	.42
Errores	12	.70	.68	.75
Lapsus	3	.55	.45	.70

Nota: Abreviaturas **DV**: delincuentes viales, y **GC**: grupo control. α : Alfa de Cronbach

Los resultados de fiabilidad obtenidos mediante los 27 ítems que se formulan en el cuestionario DBQ han sido muy altos tanto de forma global con los 300 casos como en las dos muestras DV y GC, con valores en torno a .85. El análisis por dimensiones muestra una consistencia interna elevada y satisfactoria en las dimensiones *Violaciones normas* ($\alpha=0.83$) y *Errores* ($\alpha=0.70$), siendo aceptable la fiabilidad en *Violaciones interpersonales* ($\alpha=0.63$), y deficiente en la dimensión *Lapsus* ($\alpha=0.55$).

La fiabilidad en las dos primeras dimensiones nombradas ha obtenido valores muy satisfactorios en ambos grupos, esto en parte es debido a que han sido medidas con un número alto de ítems; mientras que las dimensiones *Violaciones interpersonales* y *Lapsus*, han sido medidas con solo tres ítems, lo que podría hacer decrecer la correlación global. Sin embargo, también se han identificado que los resultados en las dos últimas dimensiones nombradas no han sido deficientes sino buenos en uno de los dos grupos. Así la dimensión *Violaciones interpersonales* obtiene una consistencia interna satisfactoria dentro de la muestra DV ($\alpha=0.66$), de lo que se deduce que la medición de los ítems en esta dimensión identifica correctamente el comportamiento de los delincuentes viales, mientras que es muy deficiente en el GC, al tratarse de ítems que no suponen patrones de conductas en conductores sin antecedentes sancionadores. Y, al contrario, en la dimensión *Lapsus*, los tres ítems medidos han obtenido una fiabilidad alta en el grupo GC ($\alpha=0.70$) y deficiente en DV ($\alpha=0.45$), debido a que los lapsus no son acciones infractoras, sino relacionadas con despistes.

En la Tabla 16 se presentan los resultados relativos a la consistencia interna del NEO-FFI, a partir de las diferentes dimensiones de personalidad.

Tabla 16

Consistencia interna de las dimensiones de personalidad evaluadas por el NEO-FFIT

	Nº ítems	Total (N=300)	DV (N=199)	GC (N=101)
		α	α	α
TOTAL	60	.76	.74	.79
Neuroticismo	12	.76	.74	.80
Extraversión	12	.78	.75	.83
Apertura a la experiencia	12	.73	.70	.79
Cordialidad	12	.66	.64	.70
Escrupulosidad	12	.80	.79	.84

Nota: Abreviaturas **DV**: delincuentes viales, y **GC**: grupo control. α : Alfa de Cronbach

Los indicadores de fiabilidad para las cinco dimensiones son satisfactorios, tanto para el grupo DV como para el GC (entre altos y muy altos). En todo caso, son más altos para el GC en todas las dimensiones, y el coeficiente más bajo es el que se corresponde con la dimensión *Cordialidad* en el grupo de DV ($\alpha=0.64$). Esta información avala la bondad de las dimensiones evaluadas puesto que da lugar a unos valores Alfa que se sitúan entre .70 y .86.

Presentamos en la Tabla 17 los indicadores de fiabilidad del ASRS-V1.1.

Tabla 17

Consistencia interna del cuestionario ASRS-V1.1

	Nº ítems	Total (N=300)	DV (N=199)	GC (N=101)
		α	α	α
Cuestionario ASRS-V1.1	6	.68	.67	.69

Nota: Abreviaturas **DV**: delincuentes viales, y **GC**: grupo control. α : Alfa de Cronbach

Se observa que los indicadores son aceptables tanto en el cuestionario completo ($\alpha=.68$), como por grupos, donde se obtiene $\alpha=.67$ en los DV y un $\alpha=.69$ en el GC.

En la Tabla 18 se presenta la consistencia interna del AUDIT.

Tabla 18

Consistencia interna del AUDIT

Cuestionario AUDIT	Nº ítems	Total	DV	GC
		(N=300)	(N=199)	(N=101)
		α	α	α
Total AUDIT	10	.84	.81	.80

Nota: Abreviaturas **DV**: delincuentes viales, y **GC**: grupo control. α : Alfa de Cronbach

Como se puede observar los indicadores de fiabilidad son satisfactorios (muy altos), superando alfas de .80. Por lo que esta información avala esta escala.

A continuación, presentamos la consistencia interna del cuestionario elaborado sobre los criterios de abuso y dependencia del DSM-IV-TR (véase Tabla 19).

Tabla 19

Consistencia interna de las dos escalas del cuestionario CADS

CADS	Nº ítems	Total	DV	GC
		(N=300)	(N=199)	(N=101)
		α	α	α
Dependencia	10	.74	.70	.65
Abuso	4	.68	.64	.72

Nota: Abreviaturas **DV**: delincuentes viales, y **GC**: grupo control. α : Alfa de Cronbach

Como se puede observar los indicadores de fiabilidad del cuestionario son satisfactorios (altos), tanto en el total del CADS ($\alpha=.81$) como en las subescalas de *Dependencia* y *Abuso* ($\alpha=.73$ y $\alpha=.67$, respectivamente), y por grupos, entre .64 y .80. Por lo que la información que ofrece el cuestionario es válida.

3.2. Análisis comparativos entre el grupo de delincuentes viales y el grupo control

En este apartado se presentan los resultados de los análisis estadísticos obtenidos sobre los aspectos relacionados con la seguridad vial y con variables psicológicas, con la finalidad de determinar las diferencias que se observan entre el grupo de DV (n=199) y el GC (n=101).

3.2.1. Comparaciones en variables relacionadas con la seguridad vial

A continuación, se estudian las siguientes variables relacionadas con la seguridad vial:

- a) El conocimiento sobre las normas de tráfico de carácter sancionador (administrativo y penal), estableciendo las diferencias, en primer lugar, respecto la distribución de frecuencias en la creencia sobre el conocimiento de las diferencias entre infracción administrativa y penal; en segundo lugar, considerando las medias sobre una puntuación total de aciertos en el conocimiento de un conjunto de ítems sobre normas; y, en tercer lugar, en relación con las distribuciones de frecuencias de cada ítem planteado.
- b) La percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales, estableciendo las diferencias de medias, en primer lugar, en la puntuación global de los 8 factores; y, en segundo, por factor.
- c) La percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante.
- d) Los comportamientos inadecuados e inseguros durante la conducción.

a) *Conocimiento sobre las normas de tráfico*

En primer lugar, se presentan los análisis sobre las preguntas relacionadas con el conocimiento de las normas de tráfico. La primera cuestión aborda si los conductores creen conocer la diferencia entre las infracciones administrativas y penales de tráfico. En la Tabla 20 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 20

Distribución frecuencias “Creencia de conocer la diferencia entre infracción administrativa y penal” por grupos DV y GC

Creencia	Grupos				χ^2
	DV (N= 199)		GC (N= 101)		
	N	(%)	N	(%)	
Creer NO conocer la diferencia	74	37.2%	42	42.0%	.46
Creer SÍ conocer la diferencia	125	62.8%	58	58.0%	

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Los resultados indican que no existen diferencias estadísticamente significativas entre los dos grupos, observándose que alrededor de un 40% de cada grupo, admite no conocer las diferencias entre infracción administrativa y penal.

En segundo lugar, se presentan los análisis sobre las preguntas relacionadas con el conocimiento de las normas de tráfico. Para ello, se extrae una puntuación del *nivel de conocimiento* para cada sujeto a partir de la suma de aciertos de los 13 ítems formulados en el cuestionario sobre el conocimiento de las normas (administrativas o penales), y se obtuvieron los resultados que aparecen en la Tabla 21. Para el cálculo de las diferencias se utilizó la prueba *t* de Student, concluyéndose que el nivel de conocimiento es igual entre los DV y GC.

Tabla 21

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre el nivel conocimiento

Cuestionario 13 ítems	Grupos				
	DV (N= 199)		GC (N= 101)		<i>t</i>
	M	DT	M	DT	
Nivel de conocimiento	7.02	2.48	7.05	2.80	-.09

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; M: media; DT: desviación típica; *t* = t de Student.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Cabe señalar que, del cuestionario de 13 preguntas, sólo se conoce por todos los conductores evaluados, aproximadamente, un 50% de los ítems, es decir, que sólo conocen la mitad de las infracciones más graves relacionadas con la conducción de vehículos, incluidos los delitos.

Y, en tercer lugar, un análisis más detallado se ofrece en la Tabla 22, donde se muestra la distribución de frecuencias de los aciertos extraídos de cada ítem en los DV y GC.

Tabla 22

Distribución Frecuencias de “aciertos sobre cada infracción” por grupos DV y GC

Aciertos	Grupos					
	DV (N=199)		GC (N=101)		χ^2	Phi
	N	%	N	%		
1. Conducir a más de 90 km/h de la velocidad que corresponde a una carretera fuera de ciudad.	57	28.6%	47	46.5%	8.70**	.18
2. Conducir un ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso.	114	57.3%	27	26.7%	23.90***	.29
3. Conducir con presencia de drogas en el organismo, sin conducir bajo sus efectos	79	42.2%	39	39.4%	.12	
4. Conducir con alcoholemia de más de 0.25 mg/l en aire.	146	76.0%	63	62.4%	5.39*	.17
5. Conducir con alcoholemia de más de 0.50 mg/l en aire.	77	40.7%	34	34.3%	.931	
6. Conducir a más de 60 km/h de la que correspondería a una vía de ciudad	76	38.2%	40	39.6%	.01	
7. Conducir un vehículo a motor sin vigencia del permiso de conducir, por haber perdido los puntos.	141	70.9%	54	53.5%	8.16**	.17
8. Conducir un vehículo a motor sin haber obtenido nunca un permiso de conducir.	146	73.4%	62	61.4%	3.98*	.12
9. Conducir con alcoholemia de más de 0.60 mg/l en aire.	173	86.9%	85	84.2%	.23	
10. Conducir a más de 80 km/h de la velocidad que correspondería a una vía fuera de la ciudad	82	41.2%	42	41.6%	.00	
11. Conducir bajo la influencia de las drogas.	141	70.9%	85	84.2%	5.69*	.16
12. Conducir por ciudad a más de 120 km/h.	166	83.4%	81	80.2%	.28	
13. Colocar en la vía obstáculos o anular señalización de la vía.	84	42.2%	53	52.5%	2.45	

Nota. Abreviaturas: **DV**: delinquentes viales; **GC**: grupo control; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; *Phi*: Coeficiente Phi.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

El estadístico chi-cuadrado muestra diferencias estadísticamente significativas en seis de las normas que a continuación se describen ordenadas por significación:

- a) ($p < .001$): 2. *Conducir un ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso* ($\chi^2=23.90$). La fuerza de la relación es débil (.29).
- b) ($p < .01$): 1. *Conducir a más de 90 km/h de la velocidad que corresponde a una carretera fuera de ciudad* ($\chi^2=8.70$); 7 *Conducir un vehículo a motor sin vigencia del*

permiso de conducir, por haber perdido los puntos ($\chi^2=8.16$). La fuerza de las relaciones encontradas es débil (.18 y .17, respectivamente).

- c) ($p<0.5$): 4. *Conducir con alcoholemia de más de 0.25 mg/l en aire* ($\chi^2=5.39$); 8. *Conducir un vehículo a motor sin haber obtenido nunca un permiso de conducir* ($\chi^2=3.98$); y 11. *Conducir bajo la influencia de las drogas* ($\chi^2=5.69$). La fuerza de las relaciones encontradas es débil (.17, .12 y .16, respectivamente).

Por tanto, se concluye que el grupo DV es significativamente más conocedor de las normas referidas a la conducción sin permiso, a la tasa de alcoholemia de 25 mg/l en aire y la conducción bajo la influencia de drogas, que el grupo GC. Se podría entender que el mayor conocimiento en el DV es debido a su experiencia con la detención, el juicio y la sentencia por la que fue condenado.

b) Percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales

A continuación, se presentan los resultados sobre la percepción de la gravedad de los ocho factores de riesgo medidos y que causan accidentes mortales de tráfico. En primer lugar, se extrae una puntuación global de la suma de los ocho factores para cada sujeto. Existen 23 datos perdidos en el grupo DV y 1 en el GC. En la Tabla 23 se muestran los resultados.

Tabla 23

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la puntuación global de la percepción de la gravedad de los 8 factores de riesgo

Factores de riesgo	Grupos					
	DV (N= 176)		GC (N= 100)		<i>t</i>	<i>d</i>
	M	DT	M	DT		
Puntuación global	7.35	1.47	7.70	1.17	-2.05*	-0.26

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; M: media; DT: desviación típica; *t* = *t* de Student; *d*= D de Cohen.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se observan diferencias estadísticamente significativas ($t= -2.05$; $p<.05$), concluyendo que el GC tiene una percepción de la gravedad más alta que los DV, sobre los factores de riesgo que causan los accidentes mortales, en su conjunto.

Más interesante es observar en qué factores de riesgo se encuentran las diferencias entre los DV y el GC. En la Tabla 24 se muestran los resultados por factor de riesgo.

Tabla 24

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la percepción de la gravedad de cada factor de riesgo

Factores de riesgo	Grupos					
	DV (N= 176)		GC (N= 100)		Z	r
	M	DT	M	DT		
Velocidad excesiva	8.20	1.90	8.72	1.45	-1.81	
Conducción alcohol/drogas	8.56	1.63	9.17	1.24	-3.09*	.15
Incumplimiento de normas	7.39	2.34	7.98	1.61	-1.37	
Distracciones	7.44	2.19	7.91	1.51	-1.04	
Sueño/fatiga	7.05	2.31	7.37	1.73	-0.56	
	DV (N= 176)		GC (N= 100)		t	d
Inexperiencia en la conducción	6.13	2.63	5.79	2.30	1.07	
Conducción temeraria	8.36	2.04	8.19	2.02	0.68	
Conducir sin permiso	5.61	3.26	6.43	2.91	-2.10*	-.30

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; M: media; DT: desviación típica; $t = t$ de Student; $Z =$ estadístico de U de Mann-Whitney para muestras no paramétricas; $r =$ tamaño del efecto prueba no paramétrica; $d = d$ de Cohen.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se observa que existen diferencias significativas en dos de los factores con una significación de $p < .05$ en los dos casos: factor *Conducción bajo la influencia de alcohol/drogas* ($Z = -3.09$), la fuerza de la relación obtiene un valor débil (.15). Y factor *Conducción sin permiso* ($t = -2.10$) con una fuerza de la relación débil (.30). Se puede concluir que los DV viales, perciben con menos gravedad los factores de riesgo relacionados con sus comportamientos delictivos, siendo congruente su conducta.

c) Percepción de peligrosidad de conductas infractoras al volante

A continuación, se evalúa la percepción de la peligrosidad que tienen los sujetos sobre una serie de conductas infractoras al volante descritas mediante 11 ítems. Se extraen tres puntuaciones, agrupadas por las tipologías infractoras coincidentes con las conductas delictivas de los DV: *Velocidad excesiva*, *Conducción sin permiso* y *bajo los efectos del alcohol/drogas*. En la Tabla 25 se muestran los resultados obtenidos.

Tabla 25

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre el nivel de percepción de peligrosidad diferenciada por tipologías infractoras

Percepción de la peligrosidad de las conductas infractoras	Grupos					
	DV (N= 199)		GC (N= 101)		Z	r
	M	DT	M	DT		
Velocidad excesiva	7.57	2.36	8.44	1.70	-3.43**	.20
Conducción Sin Permiso	7.03	2.99	7.89	1.76	-1.32	
Conducción bajo la influencia alcohol/drogas	7.47	1.99	8.61	1.19	-5.44***	.32

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; M: media; DT: desviación típica; Z= estadístico de U de Mann-Whitney para muestras no paramétricas; r= tamaño del efecto.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se encuentran diferencias estadísticamente significativas en las siguientes tipologías de percepción de la peligrosidad, ordenadas por significación:

- a) ($p < .001$): *Conducción bajo los efectos del alcohol/drogas* ($Z = -5.44$), con una fuerza de la relación moderada (.32).
- b) ($p < .01$): *Velocidad excesiva* ($Z = -3.43$), con una fuerza de la relación débil (.20).

Se concluye que el GC es quien percibe más peligrosidad en las conductas infractoras relacionadas con la velocidad y con el alcohol/drogas durante la conducción.

d) *Comportamientos inadecuados e inseguros en la conducción*

Mediante el DBQ, se evalúan las conductas informadas de los DV y GC relacionadas con infracciones o violaciones de las normas e interpersonales, errores y lapsus al volante. En la Tabla 26 se muestran los resultados.

Tabla 26

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre los comportamientos inadecuados e inseguros al volante

Grupos						
DBQ	DV (N= 199)		GC (N= 101)		Z	r
	M	DT	M	DT		
Violaciones normas	9.09	5.72	6.32	4.31	-4.13***	.24
Violaciones interpersonales	2.95	2.49	2.12	1.70	-2.40*	.14
					<i>t</i>	
Errores	6.98	4.22	6.41	4.15	1.13	
Lapsus	3.16	1.99	3.32	2.31	-.65	

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; M: media; DT: desviación típica; Z= estadístico de U de Mann-Whitney para muestras no paramétricas; r= tamaño del efecto.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Como se puede observar, se encuentran evidencias estadísticamente significativas en dos de las escalas medidas: *Violaciones normas* ($Z = -4.13$, $p < .001$); y en *Violaciones interpersonales* ($Z = -2.40$, $p < .05$), siendo el DV el que asume peores comportamientos. El tamaño del efecto en las dos pruebas es débil, con valores de .24 y .14, respectivamente.

3.2.2. Comparaciones en las variables psicológicas

A continuación, se estudian las variables psicológicas siguientes:

- Dimensiones de personalidad;
- Trastornos de personalidad, se establecen diferencias, en primer lugar, con un enfoque dimensional, y, en segundo, clínico o categorial;
- Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH), se establecen diferencias, en primer lugar, de las medias con la puntuación global; y, en segundo, con la distribución de frecuencias de la presencia de indicios del trastorno.

d) Trastornos debidos al consumo sustancias, se establecen diferencias, en primer lugar, con el estudio del consumo de alcohol (medias de la puntuación total y frecuencias de la presencia de algún tipo de trastorno); y, en segundo lugar, con el estudio de consumo de drogas de abuso (frecuencias de la presencia de algún tipo trastorno).

3.2.2.1. Dimensiones de la personalidad

En este epígrafe se exponen los resultados obtenidos con el NEO-FFI, en relación con las dimensiones de personalidad, *Neuroticismo Extraversión, Apertura a la experiencia, Cordialidad y Escrupulosidad*. En la Tabla 27 se muestran los resultados obtenidos.

Tabla 27

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre sobre las dimensiones de personalidad del NEO-FFI

NEO-FFI	Grupos					
	DV (N=199)		GC (N=101)		<i>t</i>	<i>d</i>
	M	DT	M	DT		
Neuroticismo	17.85	6.70	15.26	6.85	3.14**	.38
Extraversión	32.57	6.75	30.63	7.50	2.26*	.27
Apertura a la experiencia	27.62	7.19	26.98	8.10	0.70	
Cordialidad	31.79	6.07	32.17	5.89	-0.51	
Escrupulosidad	33.86	6.83	33.59	7.07	0.31	

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; M: media; DT: desviación típica; *t* = t de Student; *d*= d de Cohen.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se han encontrado diferencias significativas en las dimensiones *Neuroticismo* ($t=3.14$; $p<.01$) y *Extraversión* ($t=2.26$, $p<.05$), concluyéndose que los DV presentan una puntuación significativamente más alta, siendo más inestables emocionalmente y extravertidos que los del GC; el tamaño del efecto es bajo con valores de .38 y .27, respectivamente.

3.2.2.2. Trastornos de personalidad

A continuación, se muestran los resultados obtenidos con el cuestionario IPDE, donde se evalúan un total de 9 trastornos de personalidad (TP) posibles: *Paranoide*, *Esquizoide*, *Disocial*, *Impulsivo*, *Límite*, *Histriónico*, *Anancástico*, *Ansioso* y *Dependiente*.

En primer lugar, se procede con un enfoque dimensional y se presentan en la Tabla 28 las medias, desviaciones típicas y las pruebas para establecer diferencias.

Tabla 28

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la suma de las puntuaciones de cada TP (IPDE)

IPDE	Grupos					
	DV (N=199)		GC (N=101)		Z	r
	M	DT	M	DT		
Paranoide	3.40	1.24	2.69	0.94	-4.92***	.29
Disocial	3.35	1.27	2.16	0.72	-8.46***	.50
Impulsivo	1.91	1.20	1.16	0.87	-5.36***	.32
Límite	1.97	1.04	1.38	0.79	-4.91***	.29
					<i>t</i>	<i>d</i>
Esquizoide	4.22	1.30	4.18	1.33	0.24	
Histriónico	1.83	1.34	1.56	1.15	1.72	
Anancástico	3.51	1.51	3.23	1.68	1.46	
Ansioso	2.71	1.31	2.25	1.34	2.86**	.35
Dependiente	1.83	1.45	1.41	1.31	2.47*	.30

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; M: media; DT: desviación típica; *t* = *t* de Student; *d* = *d* de Cohen; U = U de Mann-Whitney para muestras no paramétricas; *r* = tamaño del efecto.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se han encontrado diferencias significativas dentro de seis TP, que se describen ordenándolos por nivel de significación:

- ($p < .001$): *Paranoide* ($Z = -4.92$), *Disocial* ($Z = -8.46$), *Impulsivo* ($Z = -5.36$) y *Límite* ($Z = -4.91$). El tamaño del efecto es moderado en todos (alrededor a .30), excepto en el TP *Disocial* que es grande (.50).
- ($p < .01$): *Ansioso* ($t = 2.86$). El tamaño del efecto es débil (.35).

c) ($p < .05$): *Dependiente* ($t=2.47$). El tamaño del efecto es débil (.30).

Se concluye que los DV, son más paranoides, disociales, impulsivos, límites, ansiosos y dependientes, presentado una puntuación significativamente más alta que los GC.

En segundo lugar, con el fin de detectar la posible presencia de un TP se ha tenido en cuenta el criterio clínico o categorial, comentado en el capítulo 2. Método. Según dicho criterio, es preciso puntuar en, al menos, 3 de los ítems que se corresponden con cada subescala de trastornos. Los resultados de la Tabla 29 muestran las diferencias de frecuencias en TP entre ambos grupos

Tabla 29

Distribución frecuencias variable “Sin TP” y “Con posible TP” por grupos, DV y GC

Grupos						
IPDE	DV (N=199)		GC (N=101)			χ^2
	N	%	N	%		
Sin TP	17	8.5%	15	14.9%	2.18	
Con posible TP	(N= 182) %		(N=86) %		χ^2	<i>Phi</i>
<i>3 o más resp. positivas</i>						
Paranoide	151	75.9%	57	56.4%	11.02**	-.20
Esquizoide	179	89.9%	91	90.1%	.00	
Disocial	145	72.9%	24	23.8%	63.68***	-.47
Impulsivo	58	29.1%	8	7.9%	16.37***	-.24
Límite	56	28.1%	9	8.9%	13.48***	-.22
Histriónico	59	29.6%	19	18.8%	1.96	
Anancástico	147	73.9%	66	65.3%	.90	
Ansioso	107	53.8%	35	34.7%	9.07**	-.18
Dependiente	59	29.6%	20	19.8%	2.86	

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; *Phi*: Coeficiente Phi.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se encuentra un valor de Chi-cuadrado significativo en los siguientes TP, ordenados por nivel de significación:

- a) ($p < .001$): *Disocial* ($\chi^2=63.68$), *Impulsivo* ($\chi^2=16.37$), *Límite* ($\chi^2=13.48$). el tamaño del efecto es débil en los dos último (.24 y .22), excepto en *Disocial* que es moderado (.47).
- b) ($p < .01$): *Paranoide* ($\chi^2=11.02$) y *Ansioso* ($\chi^2=9.07$). El tamaño del efecto es débil (.20 y .18, respectivamente).

Los resultados muestran que en los DV se observa una mayor frecuencia de los cinco trastornos señalados frente al GC, destacando los TP *Disocial*, *Impulsivo* y *Límite*.

3.2.2.3. Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad

En este apartado se muestran los resultados obtenidos con el cuestionario ASRS-V1.1. (TDAH).

En primer lugar, se ha extraído una puntuación global del TDAH para cada sujeto mediante la suma en los 6 ítems. A continuación, se muestran los resultados, ver Tabla 30.

Tabla 30

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, DV y GC, sobre la suma TDAH

TDHA	Grupos					
	DV (N=199)		GC (N=101)		t	d
	M	DT	M	DT		
Puntuación Global	7.98	3.72	6.99	3.56	2.22*	.27

Nota. Abreviaturas: DV: delincuentes viales; GC: grupo control; M: media; DT: desviación típica; t = t de Student; d = d de Cohen.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

El valor del estadístico de $t=2.22$, $p < .05$, por tanto, permite concluir que la puntuación global en TDAH es significativamente diferente entre los DV y GC, siendo el DV quien muestra mayor puntuación. El tamaño del efecto ofrece un valor débil de .27

En segundo lugar, utilizamos un enfoque categorial para identificar los sujetos que presentan indicios de TDAH, calculando la suma de la puntuación total, tomando el punto

de corte en la puntuación mayor a 12 para distinguir los sujetos que presentan indicios de TDAH.

En la Tabla 31 se presenta la distribución de frecuencias acerca del número de sujetos de cada grupo que muestran la presencia de un posible TDAH.

Tabla 31

Distribución Frecuencias de “Posibles indicios de TDAH” por grupos, DV y GC

TDAH	Grupos				
	DV (N=199)		GC (N=101)		χ^2
	N	%	N	%	
Sí presenta indicios	22	11.1%	5	5.0%	2.35
No presenta indicios	177	89.1%	96	95.0%	

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

El estadístico muestra que no existen diferencias estadísticamente significativas. Se observa que un 11% ($n=22$) de los DV podrían estar sufriendo un TDAH.

3.2.2.4. *Trastornos debidos al consumo sustancias*

Mediante el cuestionario de identificación de los trastornos debidos al consumo de alcohol AUDIT, se ha extraído una puntuación resumen para cada sujeto. Se muestran en la Tabla 32 los resultados.

Tabla 32

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes, por grupos, DV y GC, sobre las puntuaciones del AUDIT

AUDIT	Grupos					
	DV (N= 199)		GC (N= 101)		Z	r
	M	DT	M	DT		
Puntuación total	8.92	5.91	3.83	3.89	-8.12***	.48

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; Z = estadístico U de Mann-Whitney para muestras no paramétricas. r= tamaño del efecto.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Observamos que, se encuentra evidencia de diferencias significativa ($Z = -8.12$, $p < .001$), siendo los DV los que desarrollan un consumo de alcohol mucho más alto que el GC. El tamaño del efecto es cercano a grande con un valor de .48.

Además, también se estudia los porcentajes de sujetos que se identifican con los patrones de consumo con posible trastorno: en primer lugar, se diferencia aquellos sujetos que pueden sufrir un *trastorno*, y posteriormente, de aquellos que sí lo pueden sufrir, se extraen los tipos: *Bebedor de riesgo*, *Presunción diagnóstica de dependencia alcohólica* y *Dependencia alcohólica*. En la siguiente Tabla 33 se presenta la distribución de frecuencias.

Tabla 33

Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo de riesgo de alcohol” por grupos, DV y GC

Grupos						
AUDIT	DV (N=199)		GC (N=101)		χ^2	Phi
	N	%	N	%		
Consumo con trastorno	111	55.8%	14	13.9%	46.72***	.40
Consumo sin trastorno	88	44.2%	87	86.1%		
Patrones “Consumo con trastorno”	(N=111)	%	(N=14)	%	1.84	
Bebedor de riesgo	70	63.1%	11	78.6%		
Presunción dependencia alcohólica	34	30.6%	2	14.3%		
Dependencia alcohólica	7	6.3%	1	7.1%		

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; *Phi*= tamaño del efecto.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

La prueba Chi cuadrado da lugar a diferencias estadísticamente significativas, obteniéndose un valor $\chi^2=46.72$, $p < .001$, por tanto, se concluye que los DV sufre más trastornos por consumo de alcohol que GC. El tamaño del efecto tiene un valor de .40, siendo una relación moderada.

Se destaca que un total de 111 delincuentes viales, pueden estar sufriendo trastornos de consumo de alcohol.

En lo que respecta al consumo de drogas de abuso, se mide con el cuestionario CADS el tipo de consumo en los sujetos, estableciendo la existencia de un posible

trastorno por consumo de sustancias, en este caso enfocado hacia las drogas de abuso. Es necesario señalar que los posibles problemas de consumo que se miden hacen referencia tanto al alcohol como a las drogas de abuso, puesto que los criterios de dependencia y abuso que se utilizan son para sustancias en general.

En la Tabla 34 se plasman la distribución de frecuencias de sujetos de cada grupo que muestran *Consumo con trastorno* de sustancias (drogas) y las diferencias entre ambos, así como la distribución de las frecuencias de los 2 patrones de consumo identificados, *Abuso* y *Dependencia*.

Tabla 34

Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo con trastorno” por grupos, DV y GC

Grupos						
CADS	DV (N=199)		GC (N=101)		χ^2	Phi
	N	%	N	%		
Consumo con trastorno	115	57.8%	10	9.9%	61.25***	.46
Consumo sin trastorno	84	42.2%	91	90.1%		
Patrones “Consumo con trastorno”	(N=115)	%	(N=10)	%	χ^2	.00
Abuso	35	30.4%	3	30.0%		
Dependencia	80	69.6%	7	70.0%		

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; *Phi*= tamaño del efecto.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Como se puede observar, se encuentran diferencias estadísticamente significativas, con una significación $p < .001$ en la prueba *Consumo con trastorno* ($\chi^2 = 61.25$). Por tanto, se concluye que los DV asumen más trastornos por consumos de drogas que el GC. Además, se destaca que, de los 199 delincuentes viales estudiados, 80 podrían estar sufriendo una dependencia a sustancias. El tamaño del efecto es moderado .46.

3.2.3. Análisis Discriminantes

En este apartado, se presentan los resultados de los dos análisis discriminantes realizados mediante el procedimiento V de Rao, donde se toma como VD la tipología de conductores, que diferencia entre conductores delincuentes viales (DV) y conductores no infractores (GC).

Mediante los análisis discriminantes se pretende extraer una/s función/es canónicas que permita identificar a los delincuentes DV con un comportamiento parecido en las VIs seleccionadas y diferente del GC. Las VIs se han dividido en dos grupos. Por una parte, se presenta el análisis discriminante realizado con 9 variables que incluyen: *Nivel de Conocimiento; Percepción global de la gravedad de los factores de riesgo que causan accidentes mortales; Percepción de peligrosidad de velocidad excesiva, Percepción de peligrosidad de alcohol/drogas y Percepción de peligrosidad de conducción sin permiso*; y los 4 tipos de comportamientos inadecuados e inseguros (DBQ): *Violaciones normas, Violaciones interpersonales, Errores y Lapsus*.

El otro análisis ha sido realizado con las 16 variables psicológicas: las cinco dimensiones de personalidad (NEO-FFI), los 9 trastornos de personalidad (IPDE), el *Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH)* y el *Consumo de alcohol (AUDIT)*.

En la Tabla 35 se muestran los resultados obtenidos al realizar el análisis discriminante dispuestos de la siguiente manera: a) la combinación de variables con mayor poder discriminante, b) los índices estadísticos relativos a la función discriminante canónica encontrada, c) los coeficientes estandarizados, d) los coeficientes de estructura, e) el valor de los centroides, y f) los porcentajes de adscripción correcta de los grupos.

A continuación, se presenta el análisis correspondiente a las variables relacionadas con la seguridad vial.

Tabla 35

Análisis discriminante entre el DV (N=199) y el GC (N=101), con el Nivel de conocimiento, Percepción de la gravedad de los factores de riesgo, Percepciones de peligrosidad de conductas infractoras y Comportamientos inadecuados e inseguros

(A) Resumen de pasos

Paso	Variable	Lambda De Wilks	Significación V de Rao	Cambio en V de Rao	Significación del cambio
1	Perc. peligrosidad alcohol/drogas	.89	.000	31.67	.000
2	Violaciones normas	.84	.000	50.89	.000
3	Lapsus	.83	.000	56.32	.020

(B) Funciones discriminantes

Función	Valor propio	Porcentaje de varianza	Correlación	Lambda de Wilks	Chi cuadrado	Grados de libertad	Significación
1	.21	100.0	.42	.83	50.80	3	.000

(C) Coeficientes estandarizados de las funciones discriminantes canónicas

	Función
Perc. peligrosidad alcohol/drogas	.69
Violaciones normas	-.68
Lapsus	.32

(D) Coeficientes de estructura

	Función
Perc. peligrosidad alcohol/drogas	.75
Violaciones Normas	-.67
Perc. peligrosidad sin permiso	.46
Perc. peligrosidad velocidad	.38
Factores de Riesgo	.30
Violaciones Interpersonales	-.29
Nivel de conocimiento normas	.20
Errores	-.20
Lapsus	.10

(E) Valor de los centroides

	Función
DV	-.345
GC	.609

(F) Resultados de la clasificación

		Grupo de pertenencia pronosticada	
Casos	Grupo	DV	GC
199	DV	123 (61.8%)	76 (38.2%)
101	GC	30 (29.7%)	71 (70.3 %)

Clasificados correctamente el 64.7% de los casos agrupados originales

Cabe comentar los siguientes pasos:

(a) De las 9 variables introducidas, la combinación que mejor permite discriminar entre ambos grupos son 3: *Percepción de la peligrosidad alcohol/drogas*, *Violaciones normas* y *Lapsus*. Mediante la prueba Lambda de Wilks se contrasta si las variables incluidas presentan medias significativamente diferentes entre las 2 muestras, encontrándose que el p-valor del estadístico Lambda = .000 en los tres contrastes. Se puede concluir que las medias son significativamente diferentes entre DV y GC.

(b) En la Tabla “Función discriminante” se muestra que se ha extraído solo una función, cuya correlación canónica posee un valor de .42 y el valor correspondiente a Lambda de Wilks de .83, lo que indica un cierto solapamiento entre los grupos. Sin embargo, el valor transformado de Lambda (Chi cuadrado=50.80) tiene asociado un nivel de significación de $p < .000$, lo que sirve para rechazar hipótesis nula de que los grupos comparados tienen promedios iguales en la función discriminante extraída.

(c) Los coeficientes estandarizados indican que los valores más altos se encuentran en las variables *Percepción de la peligrosidad alcohol/drogas* (.69) y *Violaciones normas* (-.68). Se concluye que son estas dos variables citadas las que mejor explican la clasificación entre DV y GC, concluyéndose que, además, presentan un poder discriminatorio similar. Por otro, lado el poder discriminatorio de la variable *Lapsus* es bajo, observándose un coeficiente de .32.

(d) Los coeficientes de estructura confirman que son las variables *Percepción de la peligrosidad alcohol/drogas* (.75) y *Violaciones Normas* (-.66), las que destacan sobre los 7 restantes en la identificación de conductores DV y GC.

(e) El valor de los centroides nos indica que los conductores del DV puntúan de modo negativo en la función discriminante, mientras que los que pertenecen al grupo de los GC lo hacen de modo positivo.

(f) Finalmente, con las variables seleccionadas se puede clasificar correctamente al 64.7% de todos los conductores. El porcentaje correctamente clasificado en el caso de los DV es del 61.8%, mientras que como conductores del grupo GC es del 70.3%. Por tanto, el modelo lineal construido con las tres variables, *Percepción de la peligrosidad alcohol/drogas*, *Violaciones normas* y *Lapsus* permiten clasificar o identificar de manera más precisa aquellos conductores que no han cometido infracciones. Sin embargo, se

considera un porcentaje correcto, con un 61.8% la identificación de aquellos conductores que han cometido delitos contra la seguridad vial.

A continuación, en la Tabla 36 se presenta el análisis discriminante correspondiente a las variables psicológicas.

Tabla 36

Análisis discriminante entre el DV (N=199) y el GC (N=101), con la dimensión de Personalidad, Trastornos de Personalidad, TDAH y Consumo de alcohol

(A) Resumen de pasos

Paso	Variable	Lambda De Wilks	Significación	V de Rao	Cambio en V de Rao	Significación del cambio
1	TP Disocial	.80	.000	75,67	75,67	,00
2	Consumo alcohol	.72	.000	117,01	41,33	,00
3	Escrupulosidad	.68	.000	140,18	23,17	,00
4	TP Paranoide	.66	.000	155,91	15,73	,00
5	TP Límite	.64	.000	166,63	10,72	,00
6	TP Histriónico	.63	.000	173,95	7,32	,01
7	Cordialidad	.62	.000	180,72	6,77	,01
8	Neuroticismo	.61	.000	188,13	7,41	,01

(B) Funciones discriminantes

Función	Valor propio	Porcentaje de varianza	Correlación	Lambda de Wilks	Chi cuadrado	Grados de libertad	Significación
1	.63	100.0	.62	.61	143.88	8	.000

(C) Coeficientes estandarizados de las funciones discriminantes canónicas

	Función
Neuroticismo	.24
Cordialidad	.24
Escrupulosidad	.42
TP Paranoide	.29
TP Disocial	.65
TP Límite	.30
TP Histriónico	.28
Consumo de alcohol	.62

(D) Coeficientes de estructura

	Función
TP Disocial	.63
Consumo alcohol	.57
TP Límite	.37
TP Paranoide	.37
TP Impulsivo	.31
TP Dependiente	.26
Neuroticismo	.23
TP Ansioso	.19
TDAH	.17
TP Esquizoide	.14
TP Histriónico	.13
TP Anancástico	.10
Extraversión	.06
Cordialidad	-.04
Escrupulosidad	.02
Apertura	-.01

(E) Valor de los centroides

	Función
DV	.56
GC	-1.11

(F) Resultados de la clasificación

		Grupo de pertenencia pronosticada	
Casos	Grupo	DV	GC
199	DV	157 (78.9%)	42 (21.1%)
101	GC	20 (19.8%)	81 (80.2%)

Clasificados correctamente el 79.3 % de los casos agrupados originales

Cabe comentar los siguientes pasos:

(a) De las 16 variables introducidas, la combinación que mejor permite discriminar entre ambos grupos son 8: *TP Disocial*, *TP Paranoide*, *TP Límite*, *TP Histriónico*, *Escrupulosidad*, *Cordialidad*, *Neuroticismo* y *Consumo de alcohol*. Por tanto, se puede concluir que los TP y las dimensiones personalidad recogen una importante información de comportamiento de GC y DV. Mediante la prueba Lambda de

Wilks se contrasta si las variables incluidas presentan medias significativamente diferentes entre las 2 muestras, encontrándose que el p-valor del estadístico Lambda = .000 en los ocho contrastes. Se puede concluir que las medias son significativamente diferentes entre DV y GC.

(b) En la Tabla “Función discriminante” se muestra que se ha extraído solo una función, cuya correlación canónica posee un valor de .62 y el valor correspondiente a Lambda de Wilks de .61, lo que indica un bajo solapamiento entre los grupos, confirmándose mediante el valor transformado de Lambda (Chi cuadrado=143.88) que tiene asociado un nivel de significación de $p < .000$, lo que sirve para rechazar hipótesis nula de que los grupos comparados tienen promedios iguales en la función discriminante extraída.

(c) Los coeficientes estandarizados indican que los valores más altos se encuentran en las variables *TP Disocial* (.65) y *Consumo de alcohol* (.62), y, en tercer lugar, aunque con un valor moderado, se encuentra la *Escrupulosidad* con .42. El resto de las variables tienen un valor inferior a .30.

(d) Los coeficientes de estructura confirman que son las variables *TP Disocial* (.63) y *Consumo de alcohol* (.57), las que destacan sobre los 14 restantes en la identificación de conductores DV y GC.

(e) El valor de los centroides nos indica que los conductores del DV puntúan de modo positivo en la función discriminante, mientras que los que pertenecen al grupo de los GC lo hacen de modo negativo.

(f) Finalmente, con las variables seleccionadas se puede clasificar correctamente al 79.3% de todos los conductores. El porcentaje correctamente clasificado en el caso de los DV es del 78.9%, mientras que como conductores del grupo GC es del 80.2%. Por tanto, el modelo lineal construido con las ocho variables, *TP Disocial*, *TP Paranoide*, *TP Límite*, *TP Histriónico*, *Escrupulosidad*, *Cordialidad*, *Neuroticismo* y *Consumo de alcohol*, permiten clasificar o identificar un porcentaje muy alto muy cercano en ambos grupos de conductores.

3.3. La influencia del género de los participantes

En este apartado se analiza el papel desempeñado por el género, por el tipo de conductor (delincuente vial, DV; y conductor no infractor, GC) y su interacción en las variables medidas en la investigación, por una parte, las relacionadas con la seguridad vial, y, por otra, las variables psicológicas.

Para ello, se procede con un ANOVA de 2 factores a fin de responder al efecto de las VIs citadas. Se cuenta con los siguientes cuatro grupos: hombres conductores DV (n=174) y GC (n=60); y mujeres conductoras DV (n=25) y GC (n=41).

3.3.1. Los efectos de la delincuencia vial y el género en las variables relacionadas con la seguridad vial

En este apartado se analizan las mismas variables de seguridad vial que en los análisis anteriores.

a) Conocimiento sobre las normas de tráfico

Sobre el conocimiento de la norma de tráfico, se toma para el análisis como VD explicada el *Nivel de conocimiento*, donde se extrae la media de la puntuación obtenida de aciertos. En la Tabla 37 se presenta este resultado.

Tabla 37

Influencia de género y tipo de conductor, en el nivel de conocimiento. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	p	F	p	F	p
Nivel de conocimiento	Hombre	6.93/2.55	6.81/2.80	3.90/2.61	1.30	.254	.01	.964	.12	.731
	Mujer	7.24/2.33	7.39/2.80	7.33/2.61						
	Total	6.97/2.52	7.04/2.80	6.99/2.61						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Se observa que no existe un efecto significativo sobre el *Nivel de conocimiento*.

b) Percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales

Sobre la percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes, se toman como VDs los 8 factores de riesgo medidos. En la Tabla 38 se presentan los resultados.

Tabla 38

Influencia de género y tipo de conductor en la valoración de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales. Hombres DV (N=153) y GC (N=59); y mujeres DV (N=23) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	P	F	p	F	p
Velocidad excesiva	Hombre	8.18/1.99	8.08/1.56	8.29/1.89	.21	.642	5.18	.024	.69	.406
	Mujer	8.57/1.55	8.92/1.29	8.63/1.44						
	Total	8.17/1.94	8.72/1.46	8.37/1.80						
Conducción alcohol/drogas	Hombre	8.44/1.72	8.95/1.46	8.65/1.60	.99	.319	3.92	.049	1.36	.243
	Mujer	9.18/1.04	9.14/1.5	9.08/1.48						
	Total	8,51/1,70	9,17/1,25	8,75/1,58						
Incumplimiento de normas	Hombre	7.32/2.44	7.52/2.1	7.50/2,25	.22	.635	3.01	.084	.01	.907
	Mujer	7.93/1.58	8.04/1.65	7.86/1,83						
	Total	7,35/2,40	7,98/1,60	7,58/2,16						
Distracciones	Hombre	7.31/2.23	8.21/1.56	7.45/2,04	3.71	.055	.30	.582	1.25	.263
	Mujer	7.81/1.33	8.04/1.73	8,11/1,66						
	Total	7,43/2,17	7,91/1,51	7,60/1,97						
Sueño/fatiga	Hombre	6.96/2.36	7.47/1.78	7.03/2,19	2.05	.153	.33	.566	.02	.871
	Mujer	7.2/1.62	7.60/1.86	7,56/1,82						
	Total	7,03/2,30	7,37/1,73	7,15/2,12						
Inexperiencia en la conducción	Hombre	6.09/2.65	6.13/2.51	5,98/2,51	.20	.649	.59	.441	.13	.715
	Mujer	5.66/2.07	5.97/2.61	6,03/2,56						
	Total	6,10/2,62	5,79/2,30	5,99/2,52						
Conducción temeraria	Hombre	8.32/2.07	8.56/1.64	8,22/2,07	1.85	.174	.43	.513	.31	.575
	Mujer	7.94/2.03	8.53/1.96	8,55/1,84						
	Total	8,35/2,02	8,19/2,02	8,29/2,02						
Conducir sin permiso	Hombre	5.43/3.32	6.65/2.83	5,58/3,20	66.13	.014	1.05	.306	.01	.932
	Mujer	5.96/2.85	7.09/2.88	6,94/2,85						
	Total	5,60/3,28	6,43/2,91	5,90/3,17						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Los resultados indican que:

- (a) El tipo de conductor influye significativamente en la percepción de la gravedad del factor *velocidad excesiva*, siendo más alta en el GC que por los DV (F=5.18, p= .024), independientemente sean hombres o mujeres. El mismo efecto se obtiene en la variable *Conducción con alcohol/drogas* (F=3.92, p=.049).

(b) Sin embargo, es el género el que influye en el factor *Conducir sin permiso*, siendo las mujeres las que perciben más gravemente este factor que los hombres, independientemente sean conductores DV o GC ($F=66.13$, $p=.014$).

c) Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante

De la misma manera, se analiza la percepción de peligrosidad de un conjunto de conductas infractoras, tomando como VDs explicadas: *Percepción de la peligrosidad de la velocidad excesiva*, *Percepción de la peligrosidad de la conducción sin permiso* y *Percepción de la peligrosidad de la conducción bajo la influencia de alcohol/drogas*. En la Tabla 39 se presentan los resultados.

Tabla 39

Influencia de género y tipo de conductor en variables sobre la percepción de la peligrosidad de conductas infractoras. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	P	F	p	F	p
Percepción peligrosidad velocidad excesiva	Hombre	7.53/2.22	8.48/1.67	7.77/2.13	.03	.852	6.87	.009	.34	.561
	Mujer	7.76/1.6	8.36/1.75	8.13/1.71						
	Total	7.55/2.15	8.43/1.69	7.85/2.05						
Percepción peligrosidad sin permiso	Hombre	7.09/2.73	7.64/1.83	7.23/2.54	.985	.322	4.92	.027	.51	.477
	Mujer	7.2/2.67	8.25/1.6	7.85/2.11						
	Total	7.11/2.72	7.89/1.76	7.37/2.47						
Percepción peligrosidad alcohol/drogas	Hombre	7.43/1.82	8.51/1.24	7.70/1.75	2.36	.125	16.20	.000	.27	.605
	Mujer	7.92/1.57	8.75/1.10	8.43/1.35						
	Total	7.49/1.79	8.61/1.18	7.86/1.70						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Los resultados indican que el tipo de conductor tiene efectos principales significativos sobre todas las variables medidas: *Percepción de la peligrosidad de la velocidad excesiva* ($F=6.87$; $p=.009$), la *Percepción de la peligrosidad de la conducción sin permiso* ($F=4.92$; $p=.027$) y la *Percepción de la peligrosidad de la conducción bajo los efectos del alcohol/drogas* ($F=16.20$; $p=.000$). Por tanto, se puede concluir que los conductores del GC perciben una mayor peligrosidad de las conductas infractoras al volante, que el grupo de conductores DV; siendo la *Percepción de la peligrosidad de la conducción bajo los efectos del alcohol/drogas* donde se encuentran las diferencias más fuertes.

d) Comportamiento inadecuados e inseguros en la conducción

Y, por último, se analizan los comportamientos inadecuados e inseguros al volante, tomando como VDs *Errores*, *Lapsus*, *Violaciones normas* y *Violaciones interpersonales*. En la Tabla 40 se plasman los resultados.

Tabla 40

Influencia de género y tipo de conductor en variables comportamientos inadecuados e inseguros al volante. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	P	F	p	F	p
Errores	Hombre	7.10/4.30	6.21/4.13	6.88/4.27						
	Mujer	6.08/3.23	6.68/4.22	6.45/3.86	.21	.649	.06	.816	1.47	.226
	Total	6.98/4.19	6.40/4.15	6.78/4.18						
Lapsus	Hombre	3.05/1.92	2.96/1.99	3.02/1.94						
	Mujer	3.92/2.17	3.85/2.65	3.87/2.46	.21	.649	.06	.816	1.47	.23
	Total	3.15/1.97	3.32/2.31	3.21/2.09						
Violaciones normas	Hombre	9.46/5.88	6.61/4.36	8.74/5.66						
	Mujer	6.88/4.44	5.87/4.23	6.25/4.3	4.54	.034	6.09	.014	1.40	.237
	Total	9.14/5.78	6.31/4.3	8.2/5.49						
Violaciones interpersonales	Hombre	3.09/2.55	2.38/1.69	2.91/2.38						
	Mujer	2.12/2.20	1.73/1.64	1.87/1.86	5.92	.016	2.71	.101	.24	.628
	Total	2.97/2.53	2.11/1.69	2.68/2.31						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Los resultados indican que:

- El tipo de conductor tiene efectos principales significativos únicamente en la variable *Violaciones normas* (F=6.09; p=.014), siendo significativamente superior entre los conductores del DV respecto a los conductores GC.
- El género también desempeña un efecto significativo, por tanto, se puede concluir que la *Violaciones normas* (F=4.54; p=.034), es significativamente superior entre los conductores hombres respecto a las conductoras mujeres.
- De la misma manera, el género tiene efectos significativos en la variable *Violaciones interpersonales* (F=5.92; p=.016), concluyéndose que son más usuales en los hombres que en las mujeres.

3.3.2. Los efectos de la delincuencia vial y el género en las variables psicológicas

a) Dimensiones de la personalidad

En estos análisis se toman como VDs explicadas, las dimensiones de personalidad: *Neuroticismo*, *Extraversión*, *Apertura a la experiencia*, *Cordialidad* y *Escrupulosidad*.

En la Tabla 41 se presentan los resultados

Tabla 41

Influencia de género y tipo de conductor en las dimensiones de personalidad. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	P	F	p	F	p
Neuroticismo	Hombre	18.28/6.89	14.02/5.59	17.21/6.84	.01	.980	1.58	.210	9.43	.002
	Mujer	15.28/5.02	17.07/8.09	16.39/7.1						
	Total	17.91/6.75	15.25/6.85	17.03/6.89						
Extraversión	Hombre	31.85/6.73	29.67/7.21	31.29/6.9	14.14	.000	12.71	.000	1.98	.161
	Mujer	37.08/5.27	32.05/7.77	33.95/7.31						
	Total	32.51/6.78	30.63/7.49	31.88/7.07						
Apertura	Hombre	26.69/6.88	26.23/8.39	26.58/7.27	15.37	.000	6.96	.009	4.88	.028
	Mujer	33.28/6.85	28.07/7.62	30.05/7.71						
	Total	27.51/7.19	26.98/8.09	27.33/7.49						
Cordialidad	Hombre	31.29/6.15	31.51/6.72	31.35/6.29	6.69	.010	.28	.56	6.01	.437
	Mujer	34.28/5.73	33.12/4.28	33.56/4.87						
	Total	31.66/6.17	32.17/5.89	31.83/6.07						
Escrupulosidad	Hombre	33.15/7.02	34.3/6.75	33.44/6.95	1.49	.229	3.22	.074	8.46	.004
	Mujer	37.4/6.55	32.56/7.47	34.39/7.47						
	Total	33.68/7.09	33.59/7.07	33.65/7.07						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Los resultados indican que:

- El género y el tipo de conductor dan lugar a una interacción significativa por lo que se refiere al *Neuroticismo* (F=9.43, p=.002). Así los hombres son más neuróticos que las mujeres, en los DV, pero a la inversa ocurre cuando se trata de GC. No obstante, los efectos por separado debidos al tipo de conductor y el género no son significativos.
- Además, el género y el tipo de conductor poseen efectos principales en *Extraversión*, siendo los DV viales más extravertidos que los GC (F=12.71, p=.000); pero, por otra parte, siempre son las mujeres, con independencia de ser delincuentes o no infractoras, más extravertidas que los hombres (F=14.14, p=.000).
- Hay que subrayar el efecto de interacción significativo sobre en *Apertura* (F=4.88, p=.028), de modo que las mujeres DV son más abiertas que el resto de los grupos.

- (d) Por otro lado, el género influye significativamente en *Cordialidad*, siendo más cordiales las mujeres que los hombres ($F=6.69$, $p=.010$), independientemente sean DV o GC.
- (e) Por lo que se refiere a la *Escrupulosidad*, el género y el tipo de conductor dan lugar a una interacción significativa ($F=8.46$, $p=.004$). Así las mujeres son más escrupulosas que los hombres, en DV, sin embargo, ocurre a la inversa cuando se trata de GC. No obstante, los efectos por separado debidos al tipo de conductor y el género no son significativos.

b) Trastornos de personalidad

En estos análisis se consideran como VDs explicadas, los TP: *Paranoide*, *Esquizoide*, *Disocial*, *Impulsivo*, *Límite*, *Histriónico*, *Anancástico*, *Ansioso* y *Dependiente*, extrayéndose la puntuación total de cada TP. En la Tabla 42 se presentan estos resultados.

Tabla 42

Influencia de género y tipo de conductor en los TP. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	P	F	p	F	p
Paranoide	Hombre	3.41/1.23	2.85/.93	3.27/1.19						
	Mujer	3.24/1.20	2.46/.89	2.75/1.08	2.84	.94	16.09	.000	.38	.530
	Total	3.39/1.23	2.69/.93	3.16/1.18						
Esquizoide	Hombre	4.25/1.35	4.25/1.41	4.26/1.36						
	Mujer	3.92/0.76	4.07/1.21	4.02/1.06	1.81	.180	.139	.710	.18	.672
	Total	4.22/1.29	4.18/1.33	4.2/1.3						
Disocial	Hombre	3.45/1.31	2.22/0.76	3.14/1.31						
	Mujer	2.68/0.80	2.07/0.64	2.3/0.76	7.85	.005	31.78	.000	3.70	.055
	Total	3.36/1.28	2.16/0.72	2.96/1.26						
Impulsivo	Hombre	2.02/1.23	1.23/0.81	1.82/1.19						
	Mujer	1.24/0.66	1.05/0.95	1.12/0.86	9.19	.003	9.44	.002	3.51	.062
	Total	1.93/1.20	1.16/0.87	1.67/1.16						
Límite	Hombre	2.02/1.06	1.42/0.81	1.86/1.03						
	Mujer	1.56/0.77	1.32/0.76	1.41/0.76	3.92	.049	9.00	.003	1.62	.205
	Total	1.96/1.04	1.38/0.79	1.77/1						
Histriónico	Hombre	1.85/1.35	1.47/1.23	1.75/1.33						
	Mujer	1.84/1.25	1.71/1.03	1.76/1.11	.381	.537	1.85	.175	.43	.512
	Total	1.85/1.34	1.56/1.15	1.75/1.28						
Anancástico	Hombre	3.50/1.53	3.27/1.8	3.44/1.60						
	Mujer	3.52/1.39	3.17/1.50	3.30/1.46	.03	.865	1.58	.207	.06	.807
	Total	3.50/1.51	3.23/1.68	3.41/1.57						
Ansioso	Hombre	2.76/1.30	2.22/1.35	2.62/1.34						
	Mujer	2.28/1.21	2.29/1.35	2.29/1.29	1.11	.294	1.90	.169	2.09	.150
	Total	2.70/1.30	2.25/1.34	2.55/1.33						
Dependiente	Hombre	1.89/1.47	1.45/1.27	1.78/1.44						
	Mujer	1.28/1.02	1.34/1.37	1.32/1.24	3.16	.077	.89	.345	1.55	.214
	Total	1.82/1.44	1.41/1.31	1.68/1.41						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Los resultados indican que:

- (a) El tipo de conductor influye significativamente en los TP *Paranoide* (F=16.09, p=.000), *Disocial* (F=31.78, p=.000), *Impulsivo* (F=9.44, p=.002) y *Límite* (F=9.00, p=.003), teniendo más posibilidad de sufrir dichos TP los DV frente a los GC.
- (b) Además, el género posee efectos principales en los TP *Disocial* (F=7.85, p=.005), *Impulsivo* (F=9.19, p=.003) y *Límite* (F=3.92, p=.049), donde son los hombres más disociales, impulsivos y límites que las mujeres.

c) Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad

En este análisis se toman como VDs de *Puntuación TDAH*. En la Tabla 43 se presentan los resultados.

Tabla 43

Influencia de género y tipo de conductor, en el TDAH. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	p	F	p	F	p
Puntuación TDAH	Hombre	8.01/3.74	6.37/3.27	7.59/3.69						
	Mujer	7.76/3.66	7.90/3.80	7.84/3.72	1.41	.236	1.96	.162	2.77	.097
	Total	7.99/3.72	6.99/3.55	7.65/3.69						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Se observa que no existe un efecto significativo sobre el TDAH.

d) Consumo de riesgo de alcohol

A continuación, se considera en el análisis, la VD explicada el *Consumo de alcohol* y de donde se extrae la media de la puntuación obtenida. En la Tabla 44 se presentan los resultados.

Tabla 44

Influencia de género y tipo de conductor, en el consumo de riesgo del alcohol. Hombres DV (N=174) y GC (N=60); y mujeres DV (N=25) y GC (N=41)

		Medias/Desviaciones Típicas Conductor			Género		Conductor		Género x Grupo	
		DV	GC	Total	F	p	F	P	F	p
Consumo alcohol	Hombre	8.71/5.84	3.83/4.07	7.46/5.84						
	Mujer	10.32/6.32	3.83/3.65	6.29/5.75	1.03	.309	52.66	.000	1.05	.306
	Total	8.92/5.92	3.83/3.88	7.21/5.83						

Nota: Abreviaturas **DV**: conductor delincuente vial y **GC**: conductor no infractor o grupo control. F= Fisher; p= p valor

Como cabía esperar el tipo de conductor posee un efecto principal sobre los niveles de consumo de riesgo de alcohol, siendo los DV los que tienen un nivel más alto de consumo de riesgo que los GC (F=52.66, p=.000), independientemente de ser hombre o mujer.

3.4. Análisis comparativos entre los delincuentes viales en función de la reincidencia: Reincidentes y No reincidentes

En este apartado se presentan los resultados de los análisis estadísticos realizados, en primer lugar, con un conjunto de variables criminológicas; en segundo, con variables relacionadas con la seguridad vial; y, en tercer lugar, en variables psicológicas; con la finalidad de determinar las diferencias que se observan dentro del grupo de estudio: los delincuentes viales divididos en dos grupos, en función de la reincidencia vial.

La muestra analizada consta de 199 casos en los que un 76,9% (n=153) son delincuentes viales de primer delito en seguridad vial (en adelante, No reincidentes); y un 23,1% (n=46), son delincuentes viales reincidentes en seguridad vial (en adelante, Reincidentes).

3.4.1. Comparaciones en variables criminológicas

Las variables criminológicas informadas analizadas en este epígrafe son:

- a) Pérdida previa de puntos en el permiso de conducir;
- b) Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza;
- c) Conocimiento previo de la conducta delictiva;
- d) Autopercepción de peligrosidad de la conducta delictiva;
- e) Tramo de la semana que se produjo la detención.

a) Pérdida previa de puntos en el permiso de conducir

A continuación, se analiza si los condenados habían perdido puntos anteriormente en su permiso de conducir. Para ello, previamente se ha tenido en cuenta que los sujetos analizados en esta variable hubieran obtenido un permiso de conducción con anterioridad a la detención, puesto que los condenados por conducir *sin haber obtenido nunca un permiso*, no se les puede haber restado puntos con anterioridad al no poseer un permiso. Por lo tanto, se han marcado como perdidos los casos en los que nunca se había obtenido un permiso de conducir (n= 16). De esta manera, se dispone de una muestra total:

Reincidentes n=43 y No reincidentes n=140. En la Tabla 45 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 45

Distribución frecuencias “Pérdida previa de puntos en el permiso” por grupos, Reincidente y No reincidente

Grupos						
Pérdida previa de puntos	Reincidente (N= 43)		No reincidente (N= 140)		χ^2	Phi
	N	(%)	N	(%)		
No he perdido puntos	17	39.5%	83	59.3%	4.41*	-.17
Sí he perdido puntos	26	59.5%	57	40.7%		

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; Phi: Coeficiente Phi.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Como se observa la prueba ofrece un valor de $\chi^2=4.41$; p<.05, por tanto, los Reincidentes muestran mayores porcentajes en la pérdida de puntos como sanciones administrativas anteriores a la detención (60%), que los No reincidentes. La fuerza de la relación es de -.17, por tanto, se considera una relación muy débil.

b) Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza

De la misma manera, se analiza los antecedentes penales por delitos de otra naturaleza. Existe un dato perdido en el grupo de Reincidentes. En la Tabla 46 se presentan los resultados.

Tabla 46

Distribución frecuencias “Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza” por grupos, Reincidente y No reincidente

Grupos					
Delitos de otra naturaleza	Reincidente (N= 45)		No reincidente (N= 153)		χ^2
	N	(%)	N	(%)	
No	33	73.3%	130	85.0%	2.48
Sí	12	26.7%	23	15.0%	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El estadístico muestra que no existen diferencias sobre antecedentes por delitos de otra naturaleza a la vial, entre los Reincidentes y No reincidentes.

c) Conocimiento previo de la conducta delictiva

Otra de las variables que se tuvo en cuenta en el estudio fue el conocimiento previo sobre la penalización de la conducta por la que el sujeto está condenado. Se agrupó la variable *Conocimiento previo de la conducta delictiva* en dos grupos, identificando los sujetos que eran conocedores de que la acción era delito y los que no eran conocedores. Existe 2 datos perdidos en el grupo de No reincidentes. En la Tabla 47 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 47

Distribución frecuencias “Conocimiento previo de la penalización de la conducta delictiva” por grupos, Reincidente y No reincidente

Grupos						
Conocimiento previo de la conducta delictiva	Reincidente (N= 46)		No reincidente (N= 151)		χ^2	Phi
	N	(%)	N	(%)		
No	12	26.1%	74	49.0%	6.12**	-.19
Sí	34	73.9%	77	51.0%		

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; Phi: Coeficiente Phi.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El estadístico muestra un valor $\chi^2=6.12$; $p<.01$, por tanto, se concluye que los Reincidentes, como era de esperar debido al aprendizaje, son los que tienen mayor conocimiento de la penalización de la conducta que los llevó a la detención. La fuerza de la relación ofrece un valor de -.19, por tanto, se considera una relación muy débil. No obstante, se destaca que casi 90 sujetos, no sabían que su conducta delictiva estaba penada. (un 45% de la muestra total de delincuentes viales).

d) Autopercepción de peligrosidad de la conducta delictiva

Por otra parte, se analizó la frecuencia en que los sujetos perciben como peligrosa la conducta delictiva que los llevó a la detención. Existe un dato perdido en el grupo de Reincidentes. En la Tabla 48 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 48

Distribución frecuencias “Autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva” por grupos, Reincidente y No reincidente

Grupos					
Autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva	Reincidente (N= 45)		No reincidente (N= 153)		χ^2
	N	(%)	N	(%)	
Nunca	7	15.2%	26	17.0%	7.53
Algunas veces	15	32.6%	30	19.6%	
Bastantes veces	10	21.7%	20	13.1%	
Siempre	14	30.4%	77	50.3%	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Se concluye que la autopercepción de la peligrosidad de la acción delictiva es igual en los dos grupos.

e) Tramo de la semana que se produjo la detención

Para finalizar el estudio de las variables criminológicas, se analiza el tramo semanal en el que se produjo la detención. Existe un dato perdido en el grupo de Reincidentes. En la Tabla 49 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 49

Distribución frecuencias “Tramo semanal en el que produjo la detención” por grupo, Reincidente y No reincidente

Grupos					
Tramo semanal	Reincidente (N= 45)		No reincidente (N= 153)		χ^2
	N	(%)	N	(%)	
Lunes-viernes	25	55.6%	64	41.8%	2.12
Fin de semana	20	44.4%	89	58.2%	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001

El estadístico muestra que no existen diferencias estadísticamente significativas en los días de la detención.

3.4.2. Comparaciones en variables relacionadas con la seguridad vial

En ese apartado, se presentan los mismos análisis que para el grupo DV y GC descritos en el epígrafe 3.2.1., sobre un conjunto variables relacionadas con la seguridad vial. En este caso se describen los resultados con la muestra de delincuentes Reincidentes y No reincidentes viales.

a) *Conocimiento sobre las normas de tráfico*

En primer lugar, se muestra la distribución de frecuencias de la variable creencia de conocimiento de la diferencia entre infracción administrativa y penal. Véase Tabla 50.

Tabla 50

Distribución frecuencias “Creencia de conocer la diferencia entre infracción administrativa y penal” por grupos, Reincidente y No reincidente

Creencia	Grupos				
	Reincidente (N= 46)		No reincidente (N= 153)		χ^2
	N	(%)	N	(%)	
Creencia NO conocer la diferencia	18	39.1%	56	36.6%	.02
Creencia SÍ conocer la diferencia	28	60.9%	97	63.4%	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

La prueba arroja un valor que indica que no se existen diferencias entre los delincuentes Reincidentes y No reincidentes en la creencia de conocimiento de saber diferenciar la tipología de infracción.

En segundo lugar, se presentan los resultados obtenidos de aciertos sobre del nivel de conocimiento. Ver Tabla 51.

Tabla 51

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre el nivel conocimiento

Cuestionario 13 ítems	Grupos				
	Reincidente (N= 46)		No reincidente (N= 153)		t
	M	DT	M	DT	
Nivel de conocimiento	7.59	1,97	6.85	2.60	1,78

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Se procede con la prueba *t* de Student que se muestra que el nivel de conocimiento es igual entre los Reincidentes y No reincidentes.

En tercer lugar, se continúa el análisis con los porcentajes de aciertos para cada uno de los 13 ítems. En la Tabla 52 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 52

Distribución Frecuencias de “Aciertos sobre tipo de infracción” por grupos, Reincidente y No reincidente

Aciertos	Grupos					
	Reincidentes (N=46)		No reincidentes (N=153)		χ^2	Phi
	N	%	N	%		
1. Conducir a más de 90 km/h de la velocidad que corresponde a una carretera fuera de ciudad.	12	26.1%	45	29.4%	.063	
2. Conducir un ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso.	26	56.5%	88	57.5%	.000	
3. Conducir con presencia de drogas en el organismo, sin conducir bajo sus efectos	29	63.0%	56	36.6%	9.05**	.22
4. Conducir con alcoholemia de más de 0.25 mg/l en aire.	31	67.4%	115	75.2%	1.11	
5. Conducir con alcoholemia de más de 0.50 mg/l en aire.	28	60.9%	76	49.7%	1.36	
6. Conducir a más de 60 km/h de la que correspondería a una vía de ciudad	17	37.0%	58	37.9%	.000	
7. Conducir un vehículo a motor sin vigencia del permiso de conducir, por haber perdido los puntos.	35	76.1%	106	69.3%	.50	
8. Conducir un vehículo a motor sin haber obtenido nunca un permiso de conducir.	37	80.4%	109	71.2%	1.10	
9. Conducir con alcoholemia de más de 0.60 mg/l en aire.	45	97.8%	128	83.7%	5.06*	.17
10. Conducir a más de 80 km/h de la velocidad que correspondería a una vía fuera de la ciudad	17	37.0%	65	42.5%	.25	
11. Conducir bajo la influencia de las drogas.	36	78.3%	105	68.6%	1.16	
12. Conducir por ciudad a más de 120 km/h.	39	84.8%	127	83.0%	.01	
13. Colocar en la vía obstáculos o sustraer o anular señalización de la vía.	21	45.7%	63	41.2%	.14	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; Phi: Coeficiente Phi. * = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Los estadísticos chi-cuadrado muestran diferencias significativas en las siguientes normas ordenadas por nivel de significación: con un p<.01, el ítem 3. *Conducir con presencia de drogas en el organismo, sin conducir bajo sus efectos* ($\chi^2=9.05$), con una

fuerza de la relación es débil (.22). Y con un $p < 0.5$, el ítem 9. *Conducir con alcoholemia de más de 0.60 mg/l en aire* ($\chi^2=5.06$). La fuerza de la relación es débil (.17).

Por tanto, se concluye que el grupo de Reincidentes es significativamente más conocedor de las normas referidas al consumo de sustancias durante la conducción, además de ser las más graves dentro de su categoría.

b) Percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales

A continuación, se presentan en primer lugar la puntuación global de la suma de los ocho factores, ver los resultados en la Tabla 53. Existen 7 casos perdidos en el grupo de Reincidentes y 16 en el No reincidentes.

Tabla 53

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, Reincidentes y No reincidentes, sobre la puntuación global de la percepción de la gravedad de los 8 factores de riesgo

Factores de riesgo	Grupos				
	Reincidentes (N=39)		No reincidentes (N=137)		t
	M	DT	M	DT	
Puntuación global	7.32	1.52	7.36	1.46	-.12

Nota. Abreviaturas: **DV**: delincuentes viales; **GC**: grupo control; **M**: media; **DT**: desviación típica; **t** = t de Student.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se observa que no existe diferencia estadísticamente significativa entre los delincuentes Reincidentes y No reincidentes en la percepción global de los factores de riesgo que causan los accidentes.

De la misma manera, se muestran los resultados por factor de riesgo (Tabla 54).

Tabla 54

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre la percepción de la gravedad de cada factor de riesgo

Factores de riesgo	Grupos				
	Reincidente (N= 39)		No reincidente (N= 137)		t
	M	DT	M	DT	
Velocidad excesiva	8.36	1.87	8.15	1.91	0.59
Conducción alcohol/drogas	8.47	1.77	8.58	1.61	-0.35
Incumplimiento de normas	7.05	2.42	7.49	2.32	-1.02
Distracciones	7.24	2.07	7.50	2.23	-0.64
Sueño/fatiga	6.69	2.45	7.15	2.28	-1.09
Inexperiencia en la conducción	6.44	2.39	6.04	2.70	0.83
Conducción temeraria	8.64	2.07	8.28	2.03	0.96
Conducir sin permiso	5.69	3.06	5.58	3.33	0.18

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Los estadísticos muestran en las 8 pruebas un p valor >.05, por tanto, se concluye que la percepción de la gravedad de cada uno de los 8 factores de riesgo que causan los accidentes mortales no es estadísticamente diferente entre los Reincidentes y No reincidentes.

c) Percepción de peligrosidad de conductas infractoras al volante

Se muestra en la Tabla 55 los resultados obtenidos.

Tabla 55

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre el nivel de percepción de peligrosidad diferenciada por tipologías infractoras

Percepción de la peligrosidad de las conductas infractoras	Grupos				
	Reincidente (N= 46)		No reincidente (N= 153)		t
	M	DT	M	DT	
Velocidad excesiva	7.38	1.99	7.64	2.20	-.76
Conducción Sin Permiso	6.89	2.83	7.19	2.70	-.65
Conducción bajo la influencia alcohol/drogas	7.30	1.57	7.57	1.84	-.91

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

La prueba t de Student nos indica que no existen diferencias significativas en los niveles de percepción de peligrosidad entre los dos grupos.

d) Comportamientos inadecuados e inseguros en la conducción

En la Tabla 56 se muestran los resultados obtenidos.

Tabla 56

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre los comportamientos inadecuados e inseguros al volante (DBQ)

DBQ	Grupos				
	Reincidente (N= 46)		No reincidente (N= 46)		t
	M	DT	M	DT	
Violaciones normas	9.61	5.03	8.93	5.92	0.69
Violaciones interpersonales	3.43	2.93	2.80	2.33	1.51
Errores	7.11	4.00	6.95	4.30	0.22
Lapsus	3.04	1.98	3.20	2.00	-0.45

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Como se observa, la prueba *t* de Student muestra que no existen diferencias estadísticamente significativas. Cabe señalar que las puntuaciones de los Reincidentes son superiores en todos los comportamientos peligrosos excepto en *Lapsus*.

3.4.3. Comparaciones en las variables psicológicas

En este epígrafe se presentan los mismos análisis realizados en variables psicológicas que para el grupo DV y GC descritos en el epígrafe 3.2.2., plasmando en este apartado los resultados con la muestra de Reincidentes y No reincidentes.

a) Dimensiones de la personalidad

En la Tabla 57 se muestran los resultados obtenidos.

Tabla 57

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre las dimensiones de personalidad del NEO-FFI

NEO-FFI	Grupos					
	Reincidentes (N=46)		No reincidente (N=153)		<i>t</i>	<i>d</i>
	M	DT	M	DT		
Neuroticismo	18.72	7.13	17.59	6.57	1.00	
Extraversión	31.15	6.66	32.99	6.75	-1.63	
Apertura a la experiencia	25.02	6.96	28.40	7.10	-2.84**	-.48
Cordialidad	29.87	5.68	32.37	6.08	-2.49*	-.42
Escrupulosidad	32.24	6.74	34.35	6.80	-1.85	

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; *t* = *t* de Student; *d* = *d* de Cohen.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se han encontrado diferencias significativas en las dimensiones *Apertura* y *Cordialidad*, $t = -.284$; $p < .01$ y $t = -2.49$, $p < .05$, respectivamente, concluyéndose que los No reincidentes presentan una puntuación significativamente más alta, son más abiertos y cordiales, que los Reincidentes; el tamaño del efecto medido es bajo con valores de $-.48$ y $-.42$, respectivamente.

b) Trastorno de personalidad

En primer lugar, se procede con el enfoque dimensional presentando en la Tabla 58 las medias, desviaciones típicas y la prueba *t*.

Tabla 58

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes, sobre la suma de las puntuaciones de cada TP (IPDE)

IPDE	Grupos					
	Reincidentes (N=46)		No reincidente (N=153)		<i>t</i>	<i>d</i>
	M	DT	M	DT		
Paranoide	3.41	1.59	2.95	1.47	1.84	
Esquizoide	2.54	1.52	2.56	1.45	-0.04	
Disocial	2.33	1.54	1.47	1.39	3.57***	0.58
Impulsivo	1.87	1.34	1.37	1.22	2.36*	0.39
Límite	1.50	1.17	1.20	1.07	1.61	
Histriónico	2.13	1.56	1.75	1.26	1.71	
Anancástico	3.43	1.66	3.53	1.46	-0.37	
Ansioso	2.85	1.25	2.67	1.33	0.82	
Dependiente	1.93	1.21	1.97	1.18	-0.19	

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; *t* = *t* de Student; *d* = *d* de Cohen.
* = *p* < .05; ** = *p* < .01 y *** = *p* < .001.

Se han encontrado diferencias significativas dentro de los TP *Disocial* ($t=3.57$, $p<.001$) e *Impulsivo* ($t=2.36$, $p<.05$), concluyéndose que los Reincidentes, son más disociales e impulsivos, presentado una puntuación significativamente más alta que los No reincidentes; el tamaño del efecto medido es moderado con un valor de 0.58 en la primera dimensión y bajo en la segunda (0.39).

En segundo lugar, se presentan los resultados teniendo en cuenta el criterio clínico o categorial. En la Tabla 59 se muestran las diferencias de frecuencias.

Tabla 59

Distribución frecuencias variable “Sin TP” y “Con posible TP” por grupos Reincidente y No reincidente

IPDE	Grupo					
	Reincidentes (N=46)		No reincidentes (N=153)		χ^2	
	N	%	N	%		
Sin TP	1	2.2%	16	10.5%	2.14	
Con posible TP <i>3 o más resp. positivas</i>	(N=45)	%	(N=137)	%	χ^2	<i>Phi</i>
Paranoide	41	89.1%	110	71.9%	4.84*	.17
Esquizoide	40	87.0%	139	90.8%	.24	
Disocial	40	87.0%	105	68.6%	5.12*	.17
Impulsivo	15	32.6%	43	28.1%	.16	
Límite	17	37.0%	39	25.5%	1.77	
Histriónico	16	34.8%	43	28.1%	.47	
Anancástico	31	67.4%	116	75.8%	.90	
Ansioso	30	65.2%	77	50.3%	2.58	
Dependiente	14	30.4%	45	29.4%	.00	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; *Phi*: Coeficiente Phi.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Se encuentra un valor de Chi cuadrado estadísticamente significativo en dos TP con la misma significación (p<.05): *Paranoide* ($\chi^2=4.84$) y *Disocial* ($\chi^2=5.12$), concluyéndose que los Reincidentes muestran mayores porcentajes que los No reincidentes en estos dos TP. La fuerza de la relación es igual y débil los dos casos (.17).

c) Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad

En primer lugar, se ha extraído una puntuación global del TDAH para cada sujeto. Se muestran los resultados, ver Tabla 60.

Tabla 60

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes, sobre la suma TDAH

TDHA	Grupos				
	Reincidentes (N=46)		No reincidente (N=153)		t
	M	DT	M	DT	
Puntuación Global	8.35	4.19	7.88	3.58	.75

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El valor del estadístico no muestra diferencias, por lo que concluye que la puntuación global en TDAH no es significativamente diferente entre los Reincidentes y No reincidentes.

En segundo lugar, se presenta la distribución de frecuencias acerca del número de sujetos de cada grupo que muestran presencia de un posible TDAH (Tabla 61).

Tabla 61

Distribución Frecuencias de “Posibles indicios de TDAH” por grupos Reincidente y No reincidente

TDAH	Grupos				
	Reincidentes (N=46)		No reincidentes (N=153)		χ^2
	N	%	N	%	
Sí presenta indicios	5	10.9%	17	11.1%	.00
No presenta indicios	41	89.1%	136	88.9%	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Según el estadístico se concluye que no existen diferencias estadísticamente significativas entre los Reincidentes y No reincidentes.

d) Trastornos debidos al consumo de sustancias

En primer lugar, se analiza el consumo de alcohol, mostrándose en la Tabla 62 los resultados obtenidos sobre la puntuación resumen para cada sujeto.

Tabla 62

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos Reincidentes y No reincidentes sobre las puntuaciones del AUDIT

AUDIT	Grupos				
	Reincidente (N= 46)		No reincidente (N= 153)		t
	M	DT	M	DT	
Puntuación total	10.02	6.66	8.60	5.66	1.44

Nota. Abreviaturas: M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

La prueba t de Student se muestra que no se encuentran diferencias significativas en puntuación total del AUDIT.

Siguiendo con el análisis, se identifican los consumos con posible trastorno y los patrones de consumo que pueden sufrir los sujetos. En la Tabla 63, se presentan la distribución de frecuencias.

Tabla 63

Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo de riesgo de alcohol” por grupos Reincidente y No reincidente

AUDIT	Grupos				
	Reincidentes (N=46)		No reincidentes (N=153)		χ^2
	N	%	N	%	
Consumo con trastorno	27	58.7%	84	54.9%	.08
Consumo sin trastorno	19	41.3%	69	45.1%	
Patrones “Consumo con trastorno”	(N=27)	%	(N=84)	%	χ^2
Bebedor de riesgo	15	55.6%	55	65.5%	4.42
Presunción dependencia alcohólica	8	29.6%	26	31.0%	
Dependencia	4	14.8%	3	3.6%	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

La prueba Chi cuadrado muestra que no existen diferencias significativas entre los Reincidentes y No reincidentes, en el consumo de alcohol.

Sobre el consumo de drogas de abuso, en la Tabla 64 se plasman la distribución de frecuencias de sujetos de cada grupo que muestran *consumo con trastorno* de sustancias y las diferencias entre ambos, así como la distribución de las frecuencias de los 2 patrones de consumo identificados, *abuso y dependencia*.

Tabla 64

Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo con trastorno” por grupos Reincidente y No reincidente

CADS	Grupos				
	Reincidentes (N=46)		No reincidentes (N=153)		χ^2
	N	%	N	%	
Consumo con trastorno	32	69.6%	83	54.2%	2.80
Consumo sin trastorno	14	30.4%	70	45.8%	
<i>Patrones “Consumo con trastorno”</i>	(N=32)	%	(N=83)	%	χ^2
Abuso	8	25.0%	27	32.5%	.31
Dependencia	24	75.0%	56	67.5%	

Nota. Abreviaturas: χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El estadístico muestra que no se diferencian estadísticamente los Reincidentes de los No reincidentes en el consumo de drogas.

3.4.4. Análisis Discriminantes

En este apartado, se presentan los resultados de los dos análisis discriminantes realizados mediante el procedimiento V de Rao, donde se toma como VD la reincidencia de los delincuentes viales, que diferencia entre conductores delincuentes viales Reincidentes y No reincidentes en delitos contra la seguridad vial.

Mediante los análisis discriminantes se pretende extraer una/s función/es canónicas que permita identificar a los delincuentes Reincidentes con un comportamiento parecido en las VIs seleccionadas y diferente de los No reincidentes. Las VIs se han dividido en dos grupos. Por una parte, se presenta el análisis discriminante realizado con

9 variables que incluyen: *Nivel de Conocimiento; Percepción global de la gravedad de los factores de riesgo que causan accidentes mortales; Percepción de peligrosidad de velocidad excesiva, Percepción de peligrosidad de alcohol/drogas y Percepción de peligrosidad de conducción sin permiso;* y los 4 tipos de comportamientos inadecuados e inseguros (DBQ): *Violaciones a las normas, Violaciones interpersonales, Errores y Lapsus.*

El otro análisis ha sido realizado con las 16 variables psicológicas: las cinco dimensiones de personalidad (NEO-FFI), los 9 trastornos de personalidad (IPDE), el *Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH)* y el *Consumo de alcohol* evaluado por el AUDIT.

En la Tabla 65, se muestran los resultados obtenidos al realizar el análisis discriminante dispuestos de la siguiente manera: a) la combinación de variables con mayor poder discriminante, b) los índices estadísticos relativos a la función discriminante canónica encontrada, c) los coeficientes estandarizados, d) los coeficientes de estructura, e) el valor de los centroides, y f) los porcentajes de adscripción correcta de los grupos.

A continuación, se presenta el análisis correspondiente a las variables relacionadas con la seguridad vial.

Tabla 65

Análisis discriminante entre el delincuente Reincidente (N=46) y el No reincidente (N=153), con el Nivel de conocimiento, Percepción de la gravedad de los factores de riesgo, Percepciones de peligrosidad de conductas infractoras y Comportamientos inadecuados e inseguros

(A) Resumen de pasos

Prueba de igualdad de medias de grupos

	Lambda de Wilks	F	gl1	gl2	Sig.
Nivel de conocimiento normas	.986	2.357	1	169	.127
Perc. global gravedad factores de riesgo	1.000	.052	1	169	.819
Perc. peligrosidad velocidad	.994	1.023	1	169	.313
Perc. peligrosidad sin permiso	1.000	.005	1	169	.946
Perc. peligrosidad alcohol/drogas	.997	.536	1	169	.465
Violaciones Normas	.998	.350	1	169	.555
Violaciones Interpersonales	.992	1.401	1	169	.238
Errores	1.000	.014	1	169	.905
Lapsus	.998	.322	1	169	.571

Después de proceder con el análisis discriminante mediante el método de inclusión por pasos, no se ha podido construir ningún modelo debido a que ninguna de las 9 VIs presenta una media significativamente diferente en los delincuentes Reincidentes y No reincidentes. En **Tabla 65** el nivel de significación del estadístico Lamba de Wilks es superior a .05, que contrasta si una variable puede introducirse en el modelo discriminante, es decir, si permite identificar estadísticamente entre el delincuente Reincidente y No reincidente.

A continuación, en la Tabla 66 se presenta el análisis discriminante correspondiente a las variables psicológicas.

Tabla 66

Análisis discriminante entre el delincuente Reincidente (N=46) y el No reincidente (N=153), con la dimensión de Personalidad, Trastornos de Personalidad, TDAH y Consumo de alcohol

(A) Resumen de pasos

Paso	Variable	Lambda De Wilks	Significación	V de Rao	Cambio en V de Rao	Significación del cambio
1	TP Disocial	.95	.001	11.52	11.52	.001
2	Apertura	.91	.000	19.15	7.63	.006
3	TP Paranoide	.89	.000	24.46	5.30	.021

(B) Funciones discriminantes

Función	Valor propio	Porcentaje de varianza	Correlación	Lambda de Wilks	Chi cuadrado	Grados de libertad	Significación
1	.12	100.0	.33	.89	22.88	3	.000

(C) Coeficientes estandarizados de las funciones discriminantes canónicas

	Función
Apertura	-.64
TP Paranoide	.47
TP Disocial	.64

(D) Coeficientes de estructura

	Función
TP Disocial	.69
Apertura	-.58
TP Paranoide	.41
TP Impulsivo	.38
TP Dependiente	.36
Escurpulosidad	-.35
Cordialidad	-.29
Neuroticismo	.24
Extraversión	-.23
TP Ansioso	.20
TP Límite	.20
TP Esquizoide	.16
Consumo alcohol	.11
TDAH	.10
TP Histriónico	.09
TP Anancástico	.05

(E) Valor de los centroides

	Función
Reincidente	.64
No reincidente	-.19

(F) Resultados de la clasificación

		Grupo de pertenencia pronosticada	
Casos	Grupo	Reincidente	No reincidente
46	Reincidente	28 (63.0%)	17 (37.0%)
153	No reincidente	43 (28.1%)	110 (71.9 %)

Clasificados correctamente el 69.8 % de los casos agrupados originales

Cabe comentar los siguientes pasos:

(a) De las 16 variables introducidas, la combinación que mejor permite discriminar entre ambos grupos son 3: *TP Disocial*, *Apertura* y *TP Paranoide*. Mediante la prueba Lambda de Wilks se contrasta si las variables incluidas presentan medias significativamente diferentes entre las 2 muestras, encontrándose que el p-valor del

estadístico $\Lambda < .05$ en los tres contrastes. Se puede concluir que las medias son significativamente diferentes entre el delincuente vial reincidente y no reincidente.

(b) En la Tabla “Función discriminante” se muestra que se ha extraído solo una función, cuya correlación canónica posee un valor de .33 y el valor correspondiente a Λ de Wilks de .89, lo que indica un cierto solapamiento entre los grupos, sin embargo, mediante el valor transformado de Λ ($\chi^2=22.88$) que tiene asociado un nivel de significación de $p < .000$, lo que sirve para rechazar hipótesis nula de que los grupos comparados tienen promedios iguales en la función discriminante extraída.

(c) Los coeficientes estandarizados indican que los valores más altos se encuentran en las variables *Apertura* (-.64) y *TP Disocial* (.64), y con un coeficiente cercano a .50, la variable *TP Paranoide* (.47).

(d) Los coeficientes de estructura confirman que son las variables *TP Disocial* (.69) y *Apertura* (-.58), las que destacan sobre los 14 restantes en la identificación de los delincuentes viales reincidente y no reincidentes.

(e) El valor de los centroides nos indica que los delincuentes reincidentes puntúan de modo positivo en la función discriminante, mientras que los No reincidentes lo hacen de modo negativo.

(f) Finalmente, con las variables seleccionadas se puede clasificar correctamente al 69.8% de todos los delincuentes viales Reincidentes y No reincidentes. El porcentaje correctamente clasificado en el caso de los Reincidentes es del 63.0%, mientras que como los No reincidentes es del 71.9%. Por tanto, el modelo lineal construido con las tres variables, *TP Disocial*, *Apertura* y *TP Paranoide*, permiten clasificar o identificar un porcentaje alto en los No reincidentes y aceptable en los Reincidentes.

3.5. Análisis comparativos entre los delincuentes viales en función de la tipología delictiva: Conducción bajo la influencia de alcohol/drogas y Conducción sin permiso

En este apartado se presentan los resultados de los análisis realizados de las mismas variables que en el apartado anterior (3.4.), con el mismo grupo de estudio, los delincuentes viales, pero esta vez dividido en función de la tipología delictiva.

La muestra analizada consta de 199 casos en los que un 83.1% (n=168), condenados por *conducción bajos los efectos del alcohol/drogas* (en adelante, CA); y un 15.4% (n=31), por *conducción sin permiso* (en adelante, CSP).

3.5.1. Comparaciones en variables criminológicas

Las variables criminológicas informadas analizadas en este epígrafe son las mismas que en los delincuentes Reincidentes y No reincidentes, exceptuando la primera, que establece diferencias sobre la reincidencia vial entre los CA y CSP.

a) Reincidencia por delito vial

Sobre la reincidencia en seguridad vial, la Tabla 67 se muestra la distribución de frecuencias de los dos grupos CA y CSP.

Tabla 67

Distribución frecuencias “Primer delito o reincidencia” por grupos delictivos, CA y CSP

Reincidencia	Grupos				χ^2
	CA (N= 168)		CSP (N= 31)		
	N	(%)	N	(%)	
Primer Delito o No reincidente	132	78.6%	21	67.7%	1.17
Reincidente	36	21.4%	10	32.3%	

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El valor de la prueba para responder si la diferencia es estadísticamente significativa, muestra que no existen diferencias entre los dos grupos.

b) Pérdida previa de puntos en el permiso de conducir

Sobre la pérdida previa puntos en el permiso de conducir de los sujetos, se muestra la distribución de frecuencias en la Tabla 68. Se recuerda que había 16 sujetos que nunca habían obtenido un permiso, por lo que en este análisis no se introducen, además, pertenecen, lógicamente, al grupo CSP. Además, hay un dato perdido en el grupo CSP.

Tabla 68

Distribución frecuencias “Pérdida previa de puntos en el permiso” por grupos delictivos, CA y CSP

Grupos					
Pérdida previa de puntos	CA (N= 168)		CSP (N= 15)		χ^2
	N	(%)	N	(%)	
No he perdido puntos	95	56.5%	5	33.3%	2.13
Sí he perdido puntos	73	43.5%	10	66.7%	

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El valor de la prueba muestra que no existen diferencias entre los dos grupos.

c) Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza

En la Tabla 69 se muestran la distribución de frecuencias. Existe un dato perdido en el grupo CA.

Tabla 69

Distribución frecuencias “Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza” por grupos delictivos, CA y CSP

Grupos					
Delitos de otra naturaleza	CA (N= 167)		CSP (N= 31)		χ^2
	N	(%)	N	(%)	
No	140	83.8%	23	74.2%	1.07
Sí	27	16.2%	8	25.8%	

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El estadístico empleado ofrece un valor no significativo, por lo que se concluye que no existen diferencias entre CA y CSP.

d) Conocimiento previo de la conducta delictiva

Se presenta en la Tabla 70 la distribución de frecuencia de la variable *conocimiento previo de la conducta delictiva* en CA y CSP. Existe 2 perdidos en el grupo CA.

Tabla 70

Distribución frecuencias “Conocimiento previo de la penalización de la conducta delictiva” por grupos delictivos, CA y CSP

Grupos					
Conocimiento previo de la conducta delictiva	CA (N= 166)		CSP (N= 31)		χ^2
	N	(%)	N	(%)	
No	74	44.6%	12	38.7%	.16
Sí	92	55.4%	19	61.3%	

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El estadístico nos informa de que no existen diferencias entre CA y CSP.

e) Autopercepción de peligrosidad de la conducta delictiva

En la Tabla 71 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 71

Distribución frecuencias “Autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva” por grupos delictivos, CA y CSP

Grupos						
Autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva	CA (N= 168)		CSP (N= 31)		χ^2	Phi
	N	(%)	N	(%)		
Nunca	23	13.7%	10	32.3%	11.00*	.23
Algunas veces	35	20.8%	10	32.3%		
Bastantes veces	28	16.7%	2	6.5%		
Siempre	82	48.8%	9	29.0%		

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; *Phi:* Coeficiente Phi.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El estadístico Chi-cuadrado, muestra que sí existe una diferencia estadísticamente significativa, siendo su valor $\chi^2=11.00$, $p < .05$, por tanto, se concluye que CA percibe más veces como peligrosa su conducta que el grupo CSP. La fuerza de la relación es débil (.23).

f) Tramo de la semana que se produjo la detención

Se presentan en la Tabla 72 la distribución de frecuencias. Existe un dato perdido en el grupo CA.

Tabla 72

Distribución frecuencias “Tramo semanal en el que produjo la detención” por grupos delictivos, CA y CSP

Tramo semanal	Grupos				χ^2	Phi
	CA (N= 167)		CSP (N= 31)			
	N	(%)	N	(%)		
Lunes-viernes	69	41.3%	20	64.5%	4.77*	-.17
Fin de semana	98	58.7%	11	35.5%		

Nota. Abreviaturas: CA: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y CSP: condenados por conducción sin permiso; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; Phi: Coeficiente Phi. * = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

El estadístico muestra que la diferencia es estadísticamente significativa, siendo su valor estadístico $\chi^2= 4.77$, $p < .05$. Se concluye en los fines de semana se detiene más a conductores por alcoholemias que de lunes a viernes, ocurriendo lo contrario con los conductores detenidos por conducción sin permiso. La fuerza de la relación entre las dos variables es de -.17, considerándose una relación muy débil.

3.5.2. Comparaciones en variables relacionadas con la seguridad vial

En ese epígrafe, se presentan los mismos análisis sobre un conjunto variables relacionadas con la seguridad vial, estudiadas en las muestras anteriores (epígrafes 3.2.1. y 3.4.2). En este caso se continua con los grupos CA y CSP.

a) Conocimiento sobre las normas de tráfico

Se presenta, en primer lugar, la distribución de frecuencias de la variable creencia de conocimiento de la diferencia entre infracción administrativa y penal. Ver Tabla 73.

Tabla 73

Distribución frecuencias “Creencia de conocer la diferencia entre infracción administrativa y penal” por grupos delictivos, CA y CSP

Creencia	Grupos				χ^2
	CA (N= 168)		CSP (N= 31)		
	N	(%)	N	(%)	
Creencia NO conocer la diferencia	66	39.3%	8	25.8%	1.50
Creencia SÍ conocer la diferencia	102	60.7%	23	74.2%	

Nota: Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El estadístico muestra un valor no significativo, por lo que no existen diferencias entre los dos grupos.

En segundo lugar, en la Tabla 74 se muestran los resultados obtenidos de aciertos sobre el nivel de conocimiento.

Tabla 74

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos de tipologías delictivas, CA y CSP, sobre el nivel conocimiento

Cuestionario 13 ítems	Grupos				Z
	CA (N= 168)		CSP (N= 31)		
	M	DT	M	DT	
Nivel de conocimiento	7.05	2.28	6.84	3.39	-.31

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; M: Media; DT: Desviación típica; Z= Prueba U de Mann-Whitney para muestras no paramétricas.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001

El estadístico ofrece un valor no significativo, por lo que se concluye que el nivel de conocimiento es igual entre los delincuentes CA y CSP.

Y, en tercer lugar, se continúa el análisis con los porcentajes de aciertos para cada uno de los 13 ítems. En la Tabla 75 se muestra la distribución de frecuencias.

Tabla 75

Distribución Frecuencias de "Aciertos sobre tipo de infracción" por grupos delictivos, CA y CSP

Aciertos	Grupos					
	CA (N=168)		CSP (N=31)		χ^2	Phi
	N	%	N	%		
1. Conducir a más de 90 km/h de la velocidad que corresponde a una carretera fuera de ciudad.	49	29.2	8	25.8	.14	
2. Conducir un ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso.	100	59.5	14	45.2	2.20	
3. Conducir con presencia de drogas en el organismo, sin conducir bajo sus efectos	73	56.5	12	61.3	.24	
4. Conducir con alcoholemia de más de 0.25 mg/l en aire.	130	78.8	16	57.1	6.08*	-.18
5. Conducir con alcoholemia de más de 0.50 mg/l en aire.	84	50.0	20	64.5	2.21	
6. Conducir a más de 60 km/h de la que correspondería en ciudad	64	38.1	11	35.5	.07	
7. Conducir un vehículo a motor sin vigencia del permiso de conducir, por haber perdido los puntos.	116	69.0	25	80.6	1.70	
8. Conducir un vehículo a motor sin haber obtenido nunca un permiso de conducir.	123	73.2	23	74.2	.01	
9. Conducir con alcoholemia de más de 0.60 mg/l en aire.	150	89.3	23	74.2	5.24*	-.16
10. Conducir a más de 80 km/h de la velocidad que correspondería a una vía fuera de la ciudad	70	41.7	12	38.7	.09	
11. Conducir bajo la influencia de las drogas.	119	70.8	22	71.0	.00	
12. Conducir por ciudad a más de 120 km/h.	144	85.7	22	71.0	4.11*	-.14
13. Colocar en la vía obstáculos o sustraer o anular señalización.	73	43.5	11	35.5	.68	

Nota.: Abreviaturas: **CA**: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP**: condenados por conducción sin permiso; χ^2 = Prueba Chi cuadrado; *Phi*: Coeficiente Phi.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Se emplea el estadístico chi-cuadrado, encontrándose diferencias significativas en tres de las normas con la misma significación (p<.05): la 4. *Conducir con alcoholemia de más de 0.25 mg/l en aire* ($\chi^2=6.08$); la 9. *Conducir con alcoholemia de más de 0.60 mg/l en aire* ($\chi^2=5.24$); y en la 12. *Conducir por ciudad a más de 120 km/h* ($\chi^2=4.11$). Se concluye que conocer la diferencia entre las tres infracciones comentadas es significativamente mayor en los delincuentes CA que en los CSP. La fuerza de las relaciones encontradas es débil, con valores de -.18, -.16 y -.14, respectivamente.

b) Percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes mortales

Sobre el primer análisis, se presenta la puntuación global de la suma de los ocho factores (ver resultados en la Tabla 76). Existen 16 casos perdidos en CA y 7 en CSP.

Tabla 76

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre CA y CSP, sobre la puntuación global de la percepción de la gravedad de los 8 factores de riesgo

Factores de riesgo	Grupos				
	CA (N= 152)		CSP (N= 24)		t
	M	DT	M	DT	
Puntuación global	7.37	1.47	7.23	1.48	.41

Nota. Abreviaturas: **CA**: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP**: condenados por conducción sin permiso; M: media; DT: desviación típica; *t* = *t* de Student.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se observa que no existe diferencia estadísticamente significativa entre los delincuentes CA y CSP en la percepción global de los factores de riesgo que causan los accidentes.

Además, en la Tabla 77 se muestran los resultados por factor de riesgo.

Tabla 77

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, CA y CSP, sobre la percepción de la gravedad de cada factor de riesgo

Factores de riesgo	Grupos				
	CA (N= 152)		CSP (N= 24)		t
	M	DT	M	DT	
Velocidad excesiva	8.23	1.83	8	2.28	.55
Conducción alcohol/drogas	8.58	1.60	8.39	1.90	.52
Distracciones	7.37	2.19	7.88	2.19	-1.04
Sueño/fatiga	7.05	2.30	7.04	2.47	.02
Inexperiencia en la conducción	6.09	2.64	6.33	2.58	-.41
Conducción temeraria	8.36	2.04	8.38	2.06	-.02
Conducir sin permiso	5.70	3.19	4.96	3.69	1.02
					Z
Incumplimiento de normas	7.53	2.24	6.48	2.81	-1.57

Nota: Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; M: Media; DT: Desviación típica; Z= Prueba U de Mann-Whitney para muestras no paramétricas.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$

El estadístico *t* de Student muestra que no existen diferencias entre CA y CSP.

Cabe señalar que los ambos grupos coinciden en el orden de puntuación, es decir, puntúan con más valor y en primer lugar, el factor la *Conducción bajo los efectos del alcohol/drogas* (CA, *M:* 8.58; y CSP, *M:* 8.39). Seguidamente, ambos grupos puntúan en segundo lugar, el factor *Conducción temeraria* (CA, *M:* 8.36; CSP, *M:* 8.38). En tercer lugar, se encuentra el factor *Velocidad excesiva* (CA, *M:* 8.23; CSP de *M:* 8). A este factor le siguen los factores *Distracciones* y *Sueño/fatiga* con medias alrededor de 7 en ambos grupos. Posteriormente, se puntúa el factor de *Inexperiencia en la conducción* donde las medias en los dos grupos se encuentran en torno a 6. Además, ambos grupos coinciden en que el factor menos peligroso es *Conducción sin permiso* (CA, *M:* 5.70; CSP, *M:* 4.96).

c) Percepción de peligrosidad de conductas infractoras al volante

Se muestra en la Tabla 78 los resultados obtenidos.

Tabla 78

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos tipologías delictivas, CA y CSP, sobre el nivel de percepción de peligrosidad diferenciada por tipologías infractoras

Percepción de la peligrosidad de las conductas infractoras	Grupos				t
	CA (N= 168)		CSP (N= 31)		
	M	DT	M	DT	
Velocidad excesiva	7.68	2.04	7.03	2.68	1.52
Conducción Sin Permiso	7.25	2.66	6.43	3.01	1.54
Conducción bajo la influencia alcohol/drogas	7.53	1.78	7.37	1.82	.47

Nota: Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; M: Media; DT: Desviación típica; t = t de Student.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

La prueba t de Student nos indica que no existen diferencias significativas en los niveles de percepción de peligrosidad.

d) Comportamientos inadecuados e inseguros en la conducción

En la Tabla 79 se muestran los resultados obtenidos.

Tabla 79

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos delictivos, CA y CSP, sobre los comportamientos inadecuados al volante (DBQ)

DBQ	Grupos				t
	CA (N= 168)		CSP (N= 31)		
	M	DT	M	DT	
Violaciones normas	9.31	5,64	7.87	6.07	1.29
Violaciones interpersonales	2,86	2,36	3.41	3.08	-1.14
Errores	6,89	4,09	7.45	4,89	-.66
Lapsus	3.19	1.96	3.00	2.16	.48

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.
* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

La prueba *t* de Student nos indica que no existen diferencias significativas en los niveles de percepción de peligrosidad.

3.5.3. Comparaciones en las variables psicológicas

En este apartado se presentan los análisis realizados en las variables psicológicas estudiadas en las muestras de los epígrafes 3.2.2. y 3.4.2.

3.5.3.1. Dimensiones de la personalidad

Se muestran los resultados en la Tabla 80.

Tabla 80

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre CA y CSP sobre las dimensiones de personalidad del NEO-FFI

NEO-FFI	Grupos				
	CA (N=168)		CSP (N=31)		<i>t</i>
	M	DT	M	DT	
Neuroticismo	17,94	6,59	17,32	7,36	.47
Extraversión	32,60	6,87	32,38	6,17	.16
Apertura a la experiencia	27,77	6,90	26,74	8,66	.73
Cordialidad	31,49	6	33,41	6,24	-1.63
Escrupulosidad	33,73	7,02	34,51	5,69	-.58

Nota. Abreviaturas: **CA**: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP**: condenados por conducción sin permiso; M: media; DT: desviación típica; *t* = *t* de Student; *d* = *d* de Cohen.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Los resultados muestran que no existen diferencias estadísticamente significativas en ninguna de las dimensiones evaluadas entre las dos tipologías de delincuentes viales.

3.5.3.2. Trastorno de personalidad

A continuación, se muestran los resultados obtenidos, en primer lugar, procediendo con el enfoque dimensional por lo que se presenta en la Tabla 81 las medias, desviaciones típicas y la prueba *t*.

Tabla 81

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, CA y CSP, sobre la suma de las puntuaciones de cada TP

IPDE	Grupos					
	CA (N=168)		CSP (N=31)		<i>t</i>	<i>d</i>
	M	DT	M	DT		
Paranoide	3.32	1.22	3.80	1.27	-2.01*	-.36
Esquizoide	4.17	1.32	4.41	1.14	-.94	
Disocial	3.29	1.28	3.64	1.17	-1.42	
Impulsivo	1.92	1.20	1.87	1.20	.22	
Límite	1.97	1.05	1.96	.94	.01	
Histriónico	1.80	1.30	1.96	1.55	-.60	
Anancástico	3.47	1.51	3.67	1.46	-.68	
Ansioso	2.67	1.31	2.90	1.27	-.90	
Dependiente	1.77	1.42	2.09	1.57	-1.12	

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; M: media; DT: desviación típica; *t* = *t* de Student; *d* = *d* de Cohen.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Se han encontrado diferencias significativas dentro del TP *Paranoide* con un valor $t=-2.01$, $p<.05$, concluyéndose que los CSP, son más paranoides, presentado una puntuación significativamente más alta que los CA; el tamaño del efecto medido es bajo con un valor de $-.36$.

En segundo lugar, se presentan los análisis teniendo en cuenta el criterio clínico o categorial. Los resultados de la Tabla 82 muestran las diferencias de frecuencias en TP entre ambos grupos.

Tabla 82

Distribución frecuencias variable “Sin posible TP y tipos de posible TP” por grupos, CA y CSP

IPDE	Grupo					
	CA (N=168)		CSP (N=31)		χ^2	
	N	%	N	%		
Sin TP	15	8.9%	2	6.5%	.01	
Con posible TP	(N=153)	%	(N=29)	%	χ^2	Phi
<i>3 o más resp. positivas</i>						
Paranoide	124	73.8%	27	87.1%	1.85	
Esquizoide	151	89.9%	28	90.3%	.00	
Disocial	117	69.6%	28	90.3%	4.66*	.17
Impulsivo	49	29.2%	9	29.0%	.00	
Límite	50	29.8%	6	19.5%	.93	
Histriónico	48	28.6%	11	35.5%	.31	
Anancástico	123	73.2%	24	77.4%	.70	
Ansioso	89	53%	18	58.1%	.11	
Dependiente	48	28.6%	11	35.5%	.31	

Nota. Abreviaturas: **CA**: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP**: condenados por conducción sin permiso; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; *Phi*: Coeficiente Phi.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

El resultado de la prueba Chi cuadrado muestra que se ha encontrado únicamente diferencias significativas en la variable TP *Disocial* ($\chi^2= 4.66$; $p < .05$), apareciendo claramente identificado un TP Disocial en el grupo CSP (90.3%) frente al CA (69.6%). La fuerza de la relación es de .17, considerándose una relación muy débil.

3.5.3.3. Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad

En primer lugar, se expresan los resultados obtenidos de la puntuación global del TDAH para cada sujeto, ver Tabla 83.

Tabla 83

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos, CA y CSP, sobre la suma TDAH

TDHA	Grupo				
	CA (N=168)		CSP (N=31)		t
	M	DT	M	DT	
Puntuación Global	8.13	3.64	7.19	4.10	1.29

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; M: media; DT: desviación típica; t = t de Student.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

El valor del estadístico no muestra diferencias, por lo que concluye que la puntuación global en TDAH no es significativamente diferente entre CA y CSP.

En segundo lugar, se presenta la distribución de frecuencias acerca del número de sujetos de cada grupo que muestran presencia de un posible TDAH (Tabla 84).

Tabla 84

Distribución Frecuencias de “posibles indicios de TDAH” por grupos delictivos, CA y CSP

TDAH	Grupos				
	CA (N=168)		CSP (N=31)		χ^2
	N	%	N	%	
Sí presenta indicios	19	11.3%	3	9.7%	.00
No presenta indicios	149	88.7%	28	90.3%	

Nota. Abreviaturas: **CA:** condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP:** condenados por conducción sin permiso; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates;

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Según el estadístico se concluye que no existen diferencias estadísticamente significativas entre CA y CSP.

3.5.3.4. Trastornos debidos al consumo de alcohol

En primer lugar, se analiza la puntuación resumen para cada sujeto en el consumo de alcohol, mostrándose en la Tabla 85 los resultados obtenidos.

Tabla 85

Medias, desviaciones típicas y contraste de 2 medias independientes entre los dos grupos delictivos, CA y CSP, sobre las puntuaciones del AUDIT

AUDIT	Grupos					
	CA (N= 168)		CSP (N= 31)		t	d
	M	DT	M	DT		
Puntuación total	9.53	5.80	5.61	5.47	3.48***	.70

Nota. Abreviaturas: **CA**: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP**: condenados por conducción sin permiso; M: media; DT: desviación típica; t = t de Student; d= d de Cohen.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

La prueba t de Student muestra que existen diferencias estadísticamente significativas ($t = 3.48$, $p < 0.001$), siendo el grupo de delincuentes CA, lo que asumen mayor consumo de alcohol. La fuerza de la relación es alta (.70).

Más interesante es el siguiente análisis. En la Tabla 86 se muestran la distribución de frecuencias, por un lado, de los sujetos que se identifican con un consumo con trastorno, y, por otro, los tipos de patrones de consumo en CA y CSP.

Tabla 86

Distribución Frecuencias de “Consumos con y sin trastorno” y “Patrones de consumo de riesgo de alcohol” por grupos delictivos, CA y CSP

AUDIT	Grupos					
	CA (N=168)		CSP (N=31)		χ^2	Phi
	N	%	N	%		
Consumo con trastorno	104	61.9%	7	22.6%	14.85***	-.29
Consumo sin trastorno	64	38.1%	24	77.4%		
Patrones “Consumo con trastorno”	(N=104)	%	(N=7)	%	χ^2	
Bebedor de riesgo	65	62.5%	5	71.4%	1.49	
Presunción dependencia alcohólica	33	31.7%	1	14.3%		
Dependencia	6	5.8%	1	14.3%		

Nota. Abreviaturas: **CA**: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP**: condenados por conducción sin permiso; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates; Phi: Coeficiente Phi.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Se ha procedido con la prueba Chi cuadrado, obteniéndose un valor $\chi^2=14.85$, $p<.001$, en las variables con o sin trastorno por consumo de alcohol, por lo que se concluye que los sujetos del grupo CA sufre más trastornos por el consumo de alcohol, de manera estadísticamente significativa, que los sujetos del grupo CSP. La potencia de la prueba obtiene un valor de -.29, siendo débil la fuerza de la relación.

Sobre el consumo de drogas de abuso, en la Tabla 87 se plasma los resultados.

Tabla 87

Distribución Frecuencias de “consumos con y sin trastorno” y “patrones de consumo con trastorno” por grupos delictivos, CA y CSP

CADS	Grupos				χ^2	Phi
	CA (N=168)		CSP (N=31)			
	N	%	N	%		
Consumo con trastorno	103	61.3%	12	38.7%	4.59*	.17
Consumo sin trastorno	65	38.7%	19	61.3%		
Patrones “Consumo con trastorno”	(N=103)	%	(N=12)	%	χ^2	
Abuso	31	30.1%	4	33.3%	.00	
Dependencia	72	69.9%	8	66.7%		

Nota. Abreviaturas: **CA**: condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y **CSP**: condenados por conducción sin permiso; χ^2 = Prueba Chi cuadrado corrección por continuidad de Yates.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

El estadístico de corrección de Yates muestra diferencias significativas ($\chi^2=4.59$; $p<.05$) en las variables con o sin trastorno drogas, como cabía esperar, es el grupo CA quien asuma más sujetos con problemas por consumo de sustancias.

3.5.4. Análisis Discriminantes

En este apartado, se presentan los resultados de los dos análisis discriminantes realizados mediante el procedimiento V de Rao, donde se toma como VD la tipología de los delincuentes viales, que diferencia entre conductores delincuentes viales por conducción bajo la influencia del alcohol/drogas (CA) y por conducción sin permiso (CSP).

Mediante los análisis discriminantes se pretende extraer una/s función/es canónicas que permita identificar a los delincuentes CA con un comportamiento parecido en las VIs seleccionadas y diferente de los CSP. Las VIs se han dividido en dos grupos. Por una parte, se presenta el análisis discriminante realizado con 9 variables que incluyen: *Nivel de Conocimiento; Percepción global de la gravedad de los factores de riesgo que causan accidentes mortales; Percepción de peligrosidad de velocidad excesiva, Percepción de peligrosidad de alcohol/drogas y Percepción de peligrosidad de conducción sin permiso*; y los 4 tipos de comportamientos inadecuados e inseguros (DBQ): *Violaciones a las normas, Violaciones interpersonales, Errores y Lapsus*.

El otro análisis ha sido realizado con las 16 variables psicológicas: las cinco dimensiones de personalidad (NEO-FFI), los 9 trastornos de personalidad (IPDE), el *Trastorno de Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH)* y el *Consumo de alcohol* evaluado por el AUDIT.

En la Tabla 88 se muestran los resultados obtenidos al realizar el análisis discriminante dispuestos de la siguiente manera: a) la combinación de variables con mayor poder discriminante, b) los índices estadísticos relativos a la función discriminante canónica encontrada, c) los coeficientes estandarizados, d) los coeficientes de estructura, e) el valor de los centroides, y f) los porcentajes de adscripción correcta de los grupos.

A continuación, se presenta el análisis sobre las variables de seguridad vial.

Tabla 88

Análisis discriminante entre el delincuente CA (N=168) y el CSP (N=31), con el Nivel de conocimiento, Percepción de la gravedad de los factores de riesgo, Percepciones de peligrosidad de conductas infractoras y Comportamientos inadecuados e inseguros

(A) Resumen de pasos

Prueba de igualdad de medias de grupos

	Lambda de Wilks	F	gl1	gl2	Sig.
Nivel de conocimiento normas	1.000	.016	1	169	.900
Perc. global gravedad factores de riesgo	1.000	.070	1	169	.791
Perc. peligrosidad velocidad	.996	.668	1	169	.415
Perc. peligrosidad sin permiso	.995	.914	1	169	.340
Perc. peligrosidad alcohol/drogas	.999	.179	1	169	.672
Violaciones Normas	.998	.381	1	169	.538
Violaciones Interpersonales	.987	2.249	1	169	.136
Errores	.999	.215	1	169	.644
Lapsus	.998	.286	1	169	.594

Después de proceder con el análisis discriminante mediante el método de inclusión por pasos, no se ha podido construir ningún modelo debido a que ninguna de las 9 VIs presenta una media significativamente diferente en los delincuentes CA y CSP. En la Tabla 88 el nivel de significación del estadístico Lambda de Wilks es superior a .05, que contrasta si una variable puede introducirse en el modelo discriminante, es decir, si permite identificar estadísticamente entre el delincuente CA y CSP

A continuación, en la Tabla 89, se presenta el análisis discriminante correspondiente a las variables psicológicas.

Tabla 89

Análisis discriminante entre el delincuente CA (N=168) y el CSP (N=31), con la dimensión de Personalidad, Trastornos de Personalidad, TDAH y Consumo de alcohol

(A) Resumen de pasos

Paso	Variable	Lambda De Wilks	Significación	V de Rao	Cambio en V de Rao	Significación del cambio
1	Consumo de alcohol	.94	.001	12.13	12.13	.000
2	TP Paranoide	.92	.000	17.12	4.99	.026

(B) Funciones discriminantes

Función	Valor propio	Porcentaje de varianza	Correlación	Lambda de Wilks	Chi cuadrado	Grados de libertad	Significación
1	.09	100.0	.28	.92	16.33	2	.000

(C) Coeficientes estandarizados de las funciones discriminantes canónicas

	Función
TP Paranoide	-.54
Consumo de alcohol	.87

(D) Coeficientes de estructura

	Función
Consumo alcohol	.84
TP Paranoide	-.49
TDAH	.28
Escrupulosidad	-.27
TP Anancástico	-.26
TP Histriónico	.25
Apertura	-.14
Neuroticismo	.12
TP Disocial	.11
TP Dependiente	.09
Extraversión	.07
TP Impulsivo	.06
Cordialidad	-.03
TP Límite	.03
TP Esquizoide	-.02
TP Ansioso	-.00

(E) Valor de los centroides

	Función
CA	.13
CSP	-.68

(F) Resultados de la clasificación

		Grupo de pertenencia pronosticada	
Casos	Grupo	CA	CSP
168	CA	113 (67.3%)	55 (32.7%)
31	CSP	9 (29.0%)	22 (71.0 %)

Clasificados correctamente el 67.8 % de los casos agrupados originales

Cabe comentar los siguientes pasos:

(a) De las 16 variables introducidas, la combinación que mejor permite discriminar entre ambos grupos son 2: *Consumo de alcohol* y *TP Paranoide*. Mediante la prueba Lambda de Wilks se contrasta si las variables incluidas presentan medias significativamente diferentes entre las 2 muestras, encontrándose que el p-valor del

estadístico Lambda < .05 en los dos contrastes. Se puede concluir que las medias son significativamente diferentes entre el delincuente CA y CSP.

(b) En la Tabla “Función discriminante” se muestra que se ha extraído solo una función, cuya correlación canónica posee un valor de .28, lo que indica un cierto solapamiento entre los grupos, sin embargo, mediante el valor transformado de Lambda (Chi cuadrado=22.88) que tiene asociado un nivel de significación de $p < .000$, lo que sirve para rechazar hipótesis nula de que los grupos comparados tienen promedios iguales en la función discriminante extraída.

(c) Los coeficientes estandarizados indican que el valor más alto se encuentra en *Consumo de alcohol* (.87).

(d) Los coeficientes de estructura confirman que son las variables *Consumo de alcohol* (.84) y *TP Paranoide* (-.49), las que destacan sobre las 14 restantes en la identificación de los delincuentes CA y CSP.

(e) El valor de los centroides nos indica que los delincuentes CA puntúan de modo positivo en la función discriminante, mientras que los CSP lo hacen de modo negativo.

(f) Finalmente, con las variables seleccionadas se puede clasificar correctamente al 67.8% de todos los delincuentes viales CA y CSP. El porcentaje correctamente clasificado en el caso de los CA es del 67.3%, mientras que como los CSP es del 71.0%. Por tanto, el modelo lineal construido con las dos variables, *Consumo de alcohol* y *TP Paranoide*, permiten clasificar o identificar un porcentaje alto cercano en ambos grupos de delincuentes.

CAPÍTULO 4. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN

4.1. Introducción

En el este capítulo presentamos, por una parte, la discusión de los resultados obtenidos en este estudio frente a otras investigaciones, y, por otra, las conclusiones a las que hemos llegado.

Nuestro interés se ha dirigido a explorar qué factores o circunstancias pueden estar influyendo en la conducta, especialmente cuando nos ponemos al volante. Desde que se modificó el Código Penal en materia de seguridad vial, el aumento de conductores que delinquen es desorbitante. Es posible que los motivos sean, entre otros, el desconocimiento de la norma, la baja percepción de riesgo, actitudes de desobediencia, rasgos de personalidad o trastornos relacionados, sintomatología de hiperactividad o impulsividad, o incluso problemas con el consumo de sustancias. Teniendo en cuenta que los sujetos evaluados son conductores que han sido condenados por delitos contra la seguridad vial a penas menos graves, se puede entender que, en su gran mayoría, es la primera vez que delinquen en este o cualquier otro ámbito penal. Pero, al ser tan elevado el número de delincuentes viales, consideramos necesario investigar qué factores relacionados con su conducta pueden estar influyendo en el comportamiento delictivo. Se abre un nuevo reto en la investigación relacionada con la delincuencia, donde los condenados en el ámbito de la seguridad vial a penas menos graves, como los TBC, podrían presentar características no muy lejanas a los conductores en general, o, por el contrario, más cercanas al delincuente común.

A continuación, se enumeran los objetivos perseguidos y las cuestiones en nuestro estudio.

De los **dos objetivos generales**, el **primero** se dirige a estudiar un conjunto de aspectos relacionados con la seguridad vial y con características psicológicas en los delincuentes viales (DV) y a establecer semejanzas y diferencias cuando se comparan con conductores no infractores (GC); el **segundo**, estudiar las mismas variables comentadas y otras de corte criminológico, en los DV, estableciendo semejanzas y diferencias en función de la reincidencia y de la tipología delictiva.

Los aspectos evaluados relacionados con la seguridad vial hacen referencia a Nivel de Conocimiento, Percepción de la gravedad de los factores de riesgo (Velocidad

excesiva, Alcohol/drogas, Incumplimiento normas, Distracciones, Sueño/fatiga, Inexperiencia, Conducción temeraria; Conducir sin permiso), Percepción de peligrosidad de conductas infractoras (Velocidad excesiva, Alcohol/drogas y Conducción sin permiso) y comportamientos inadecuados e inseguros al volante (Violaciones normas, Violaciones interpersonales, Errores y Lapsus). Las variables psicológicas contempladas son las dimensiones de personalidad (Neuroticismo, Extraversión, Apertura, Cordialidad y Escrupulosidad), trastornos de personalidad (Paranoide. Esquizoide. Disocial. Impulsivo. Límite. Histriónico. Anancástico. Ansioso y Dependiente), TDAH y Consumo de alcohol y drogas.

Además, se analizan otras variables criminológicas, únicamente en el grupo de estudio, DV, entre las que se encuentran la Reincidencia vial, Pérdida previa de puntos en el permiso de conducir, Antecedentes penales por delitos de otra naturaleza, Conocimiento previo de la conducta delictiva, Autopercepción de peligrosidad de la conducta delictiva y Tramo de la semana que se produjo la detención.

4.2. Discusión

En primer lugar, presentamos conclusiones sobre las características sociodemográficas del grupo de estudio, DV. En segundo lugar, la discusión sobre los resultados obtenidos con cada una de las hipótesis planteadas en nuestra investigación: primero, atendiendo a las diferencias entre los DV y el GC, analizando la posible influencia de género en las variables estudiadas, y, después, las diferencias dentro del grupo de DV en función de la reincidencia y de la tipología delictiva, añadiendo en estas últimas comparaciones variables de corte criminológico.

4.2.1. Características sociodemográficas del grupo de estudio, DV

Sobre características sociodemográficas, la edad media de los DV se sitúa en torno a los 36 años, coincidente con los resultados obtenidos por otros estudios con los delincuentes viales donde la edad media se sitúa entre los 34 y 39 años (Bautista y Miró, 2014; Bernabéu, 2013; González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010; González-Iglesias, Gómez-Fraguela y López-Romero, 2011; Herraiz, 2010; Hilterman et al., 2012).

En cuanto al género, el más predominante en la delincuencia vial es el masculino. En nuestra investigación un 87.4% de los sujetos son hombres frente a un 12.6% de mujeres. La estadística general coincide con nuestros resultados, indicando que, a nivel nacional, en el mismo año que se llevó a cabo nuestro estudio, año 2015, los condenados a penas de TBC fueron 91% hombres y 9% mujeres (SGIIPP, 2016). A nivel de la Comunidad Valenciana, en el mismo año son un 88% hombres los condenados y un 12% mujeres, acercándose más a nuestros resultados. Otros estudios arrojan datos similares con DV condenados a la misma pena, con porcentajes de hombres entre el 90 y 92% (González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010; González-Iglesias, Gómez-Fraguela y López-Romero, 2011).

El nivel de estudios de los DV, en un 60% poseen estudios secundarios o bachillerato y un 21.6% universitarios. Sobre la situación personal se identifican más por no tener pareja, ocupando casi un 64%; sin embargo, la mitad son padres. Además, un 33.7% de los DV se encuentra desempleado.

4.2.2. Diferencias entre los DV y GC en variables de seguridad vial

El **primer objetivo general**, se articula en cuatro objetivos específicos.

El **primero de los objetivos específicos** tiene que ver con variables conectadas con la seguridad vial mientras que los **objetivos específicos dos, tres y cuatro**, tienen que ver más estrictamente con variables psicológicas tradicionales de diferencias individuales. Por ello, se ha ordenado en dos apartados la información relacionada con la confirmación de hipótesis.

Acerca de la **hipótesis 1**, *donde esperábamos que un gran porcentaje de conductores afirmen conocer la diferencia entre infracciones administrativas y penales, pero cuando se les evalúe, se espera que exista un porcentaje importante de desconocimiento*, podemos corroborar más acertadamente la segunda parte de la hipótesis. Si nos centramos en los porcentajes de conductores que creen conocer las diferencias, éstos se sitúan alrededor del 60% en los dos grupos, sin diferencias, por lo que no es un gran porcentaje de sujetos los que admiten conocer la norma. Sin embargo, en relación con la segunda parte de la hipótesis, sí que podemos confirmar que existe un

desconocimiento importante en los conductores en general, puesto que solo aciertan correctamente la mitad de las preguntas planteadas sobre normativa. Estos hallazgos coinciden con otros estudios (DGT, 2017; Miró y Bautista, 2013; Martos, Roa, Montoro y Tortosa, 2012; Vargas, Castro, Martos y Trujillo, 2012). Por otra parte, la hipótesis también sugiere que *los DV tendrán un mayor conocimiento por haber estado expuestos al proceso penal*, lo que sí que se puede ratificar con los resultados obtenidos en nuestra investigación. Efectivamente, cuando se estudia cada una de las preguntas sobre el conocimiento de la normativa, son significativamente los DV los más conocedores de las normas relacionadas con sus delitos, concretamente sobre la conducción sin permiso, por lo que presumimos que este hecho es debido a su experiencia con la detención, el juicio y la sentencia por la que fueron condenados. Cabe señalar que no ocurre lo mismo con las normas que hacen referencia a la conducción bajo la influencia de sustancias, los DV sí que aciertan con diferencia el límite legal de la tasa de alcoholemia (25 mg/l en aire), sin embargo, no hay diferencias con la tasa delictiva (60 mg/l), obteniendo los dos grupos un porcentaje de un 15%, aproximadamente, de desconocimiento de la tasa delictiva de alcoholemia. Por lo que se refiere a la norma conducción bajo la influencia de las drogas, es el GC quien presume de más conocimiento con diferencia frente a los DV, pero también aparecen porcentajes de 20% y 30%, respectivamente, de desconocimiento.

Con estos hallazgos queda demostrada la falta de conocimiento en nuestra muestra de conductores españoles, en lo que se refiere a la normativa más grave regulada en materia de seguridad vial. Conducir es una tarea cotidiana e incluso necesaria para la mayoría de las personas, por lo tanto, se debería conocer correctamente cómo y en qué condiciones se debe circular por las vías. No basta con pasar una vez por las escuelas de conductores para obtener el permiso. Las leyes son dinámicas, se adaptan a los nuevos acontecimientos que sufre la sociedad. Por lo tanto, se tienen que tomar medidas para que los conductores sean conocedores, con la necesaria exhaustividad, de dichas transformaciones legales.

En la **hipótesis 2** *esperábamos que la mayoría de los conductores percibieran como factor más peligroso el consumo de alcohol en la conducción, siendo esta percepción mayor en mujeres*. Efectivamente se corrobora que el factor “alcohol” es el que se percibe como más peligroso por todos los conductores, conforme otros estudios (Alonso et al., 2005; Sánchez, 2008). En nuestro estudio, siendo el factor valorado como más grave el “alcohol”, son los DV quienes significativamente lo valoran como menos

grave. Ocurre lo mismo con el factor “conducción sin permiso”, valorado como el factor menos grave en los DV. Por lo tanto, podemos concluir que los DV valoran con menos gravedad aquellos factores de riesgo relacionados con sus comportamientos delictivos.

Sin embargo, sobre el género, no se cumple la hipótesis planteada con el factor de riesgo de consumo de alcohol durante la conducción, pero sí con el factor de conducción sin permiso, donde la percepción de gravedad en la mujer es mayor. Estos resultados son opuestos a los obtenidos en diferentes estudios (Alonso et al., 2005). Hay que tener en cuenta, que estos autores no contemplaron la “la conducción sin permiso” puesto que, en la fecha de su estudio, todavía no estaba penada.

No obstante, en nuestro estudio son, de manera significativa, los DV quienes perciben con menos gravedad los factores de riesgo que causan los accidentes en su conjunto. Por lo tanto, este hallazgo muestra la necesidad de tratar la “percepción de riesgo” de los factores implicados en la accidentalidad en la formación de conductores, puesto que la mayoría de la muestra de estudio son conductores que delinquen por primera vez y únicamente por delitos viales. Por otra parte, también deberían tratarse de manera contundente en aquellas medidas formativas, reeducadoras, de sensibilización y de resocialización, dirigidas a los infractores viales.

La **hipótesis 3**, relacionada con la *Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante, y donde se esperaba encontrar la puntuación más alta en aquellas relacionadas con el alcohol y la velocidad*, podemos decir que sí se cumple en los dos grupos de conductores, resultado acorde con el estudio de Montoro, Roca y Lucas-Alba (2010). Señalamos que, en nuestra investigación, son los DV los que tienen, de forma significativa, percepciones menores de peligrosidad sobre estos dos tipos de conductas, diferenciándose del GC. Sobre el género, *donde se esperaba que las mujeres percibieran más peligrosidad en dichas conductas*, en nuestra investigación no se constata, aportando información contradictoria con otros estudios (Castellà y Pérez, 2004; Fundación RACC, 2005).

Estos hallazgos, sumados a los anteriores, sobre la *percepción de gravedad de los factores de riesgo* argumentan y ratifican la necesidad de trabajar esta capacidad cognitiva para tomar decisiones ante determinadas conductas en situaciones viales.

En relación con la **hipótesis 4** se espera que los delincuentes viales puntúen más alto en la realización de comportamientos inadecuados e inseguros al volante, y, a su vez, posean una baja percepción de riesgo o peligrosidad sobre algunas conductas equivalentes a los delitos e infracciones viales. En nuestro estudio, cuando analizamos los resultados sobre dichos comportamientos obtenemos congruencia con otros estudios, siendo los DV, de forma significativa frente al GC, los que realizan peores comportamientos como “Violaciones a las normas” (González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010) y “Violaciones interpersonales”. Además, los DV también poseen una baja percepción de peligrosidad en la realización de conductas infractoras frente al GC. Estos resultados coinciden con otros estudios a lo que se refiere a la baja percepción de riesgo o peligrosidad (Gras et al., 2006; Näätänen y Summala, 1974).

Siguiendo con la hipótesis, por lo que se refiere al género, donde se esperaba que los hombres frente a las mujeres sean los que desarrollan más conductas inseguras al volante, podemos corroborar que efectivamente, en nuestro estudio, se encuentran diferencias en los comportamientos “Violaciones a las normas” y “Violaciones interpersonales”, entre mujeres y hombres, siendo estos últimos los que más realizan dichos comportamientos, resultados que coinciden con varios estudios (Castellà y Pérez, 2004; González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral, 2012). Sin embargo, no se confirma que, en el caso de las mujeres, sean los Lapsus o despistes más frecuentes, ya que en nuestro estudio no se establecen diferencias de género.

Estos hallazgos nos ofrecen más razones para relacionar la percepción de riesgo, en general, con los comportamientos inadecuados e inseguros al volante, pudiendo ser uno de los motivos que influyen en la realización de delitos viales.

4.2.3. Diferencias entre los DV y GC en variables psicológicas

Continuando con el primer objetivo general, su **segundo objetivo específico** ha sido evaluar y comparar un conjunto de aspectos relacionados con las variables psicológicas, entre los DV y el GC, entre los que se incluyen: las dimensiones de personalidad, los trastornos de personalidad, el TDAH y el consumo de alcohol. Asimismo, a continuación, se describen las hipótesis referentes a estos objetivos e indicando al final de cada una de ellas, el fin perseguido en el **tercer objetivo específico**, estudiar la influencia del género teniendo en cuenta las variables citadas. Para finalizar

este apartado, se detalla la hipótesis sobre el **cuarto objetivo específico**, conocer si las dimensiones de personalidad, los trastornos de personalidad, el TDAH y los trastornos por consumo de sustancias, pueden predecir conductas infractoras al volante, entre conductores delincuentes y no infractores.

La **hipótesis 5**, se refiere a las dimensiones de personalidad, *donde esperábamos que los DV puntúen más alto que el GC en Neuroticismo y por debajo en Apertura y Escrupulosidad*. Nuestro estudio coincide con el estudio de Herraiz (2009), en que los DV son más inestables emocionalmente, pero no son diferentes en Apertura y Escrupulosidad al GC. Además, queremos señalar que la inestabilidad emocional en el DV correlaciona positivamente con el comportamiento de “Violación normas” ($r=.15$; $p<.05$) y “Errores” ($r=.23$; $p<.01$), como indica un análisis de correlaciones (Ver Anexo III, Tabla 121, pág. 319). Podemos deducir de estos hallazgos, que los DV, frente al GC, pueden tener problemas de desajuste emocional que pueden derivar en comportamientos peligrosos al volante.

Continuando con la hipótesis, *sobre las dimensiones de Extraversión, búsqueda de sensaciones y la experiencia de emociones positivas, se espera puntuaciones más altas en los DV que en el GC, puesto que estas características se asocian con conductas arriesgadas al volante*, en este caso, nuestro estudio coincide con los resultados de otros estudios (Constantinou, et al., 2011; Jonah, 1997), puesto que arrojan diferencias significativas entre el DV y el GC, siendo los primeros más extrovertidos, y, por lo tanto, más buscadores de sensaciones y de emociones positivas. Sin embargo, en nuestro estudio, no se relacionan estas características con los comportamientos de riesgo.

Para finalizar con esta hipótesis, *donde se esperaba que la mujer, en general, puntué más alto en Neuroticismo y Cordialidad que los hombres*, podemos decir que, en nuestro estudio, solo se cumple con respecto a la dimensión de Cordialidad, coincidiendo con Manga, Ramos y Morán (2004), por lo que nuestros resultados arrojan que las mujeres, en general, además de más cordiales, son también más extravertidas y más abiertas, que los hombres. Pero cabe señalar que si tenemos en cuenta el análisis más específico que considera tanto el género como el tipo de conductor (DV o GC) se obtiene una interacción significativa por lo que se refiere al Neuroticismo, a la Apertura y a la Escrupulosidad. En nuestro estudio, los hombres DV son más neuróticos que las mujeres DV, pero a la inversa ocurre cuando se trata de GC; además, las mujeres DV son más

abiertas que el resto de los grupos, y son más escrupulosas, pero en esta última dimensión, ocurre lo contrario cuando pertenecen al GC. En síntesis: las mujeres, en general, son más extravertidas, abiertas, cordiales que los hombres; las infractoras son más escrupulosas que los hombres infractores; y las no infractoras, son más inestables emocionalmente y menos escrupulosas que los hombres no infractores.

Tenemos que tener en cuenta, que la muestra de mujeres, en nuestro estudio es muy baja, debido a que son muy bajas las sentencias a mujeres por delincuencia vial. Por lo tanto, quizás estos resultados no se ajusten a la realidad general sobre el género.

La **hipótesis 6**, hace referencia a los posibles trastornos de personalidad (TP) que pueden poseer los DV reincidentes, pero estas valoraciones se hacen más adelante para diferenciar a los DV reincidentes de los no reincidentes. En este punto describimos los hallazgos encontrados en relación con las puntuaciones obtenidas sobre los TP en los DV en general y en el GC. Aparecen las puntuaciones medias más altas en los DV, y con diferencias frente al GC, en los TP Paranoide, Disocial, Impulsivo, Límite, Ansioso y Dependiente, con significaciones muy altas ($p < .001$) en los 4 primeros. Pero si exploramos la posible presencia de un TP, teniendo en cuenta el criterio clínico, encontramos diferencias en los TP Paranoide, Disocial, Impulsivo, Límite y Ansioso, detectándose más sujetos con posibles TP en los DV. A su vez, *se espera, que los hombres puntúen más alto en TP Paranoide, Disocial, Esquizoide, frente a la mujer que lo hará en trastorno Depresivo, Dependiente, Histriónico y Límite*. En nuestro estudio, los resultados coinciden únicamente en el TP Disocial, acorde con otros estudios (Caballo, Guillén, Salazar y Iruña, 2011; Ortiz-Tallo, Cardenal, Ferragut y Cerezo, 2011). Sin embargo, no se corrobora la hipótesis, puesto que sí que encontramos diferencias de género en el TP Límite, pero en nuestros resultados es el hombre quien puntúa más alto, siendo contrario a diferente literatura científica. En nuestro estudio también son los hombres, quien presentan mayores puntuaciones en el TP Impulsivo, frente a las mujeres.

Estos hallazgos sugieren la necesidad de valorar en los conductores la posibilidad de que sufran un TP que pueda estar influyendo en un comportamiento inadecuado durante la conducción. Esta evidencia junto con las indicaciones del RGC (2009), donde se describen los trastornos mentales y los criterios de aptitud de dichos trastornos que habría que descartar en las exploraciones de los conductores para la obtención o renovación de un permiso de conducir, visto en el capítulo del marco teórico, es

justificación suficiente para tomar medidas sobre la exploración de las capacidades y aptitudes de los conductores en general y, con más razón, en los infractores penales o administrativos.

Por otra parte, la **hipótesis 7**, hacía referencia a *los síntomas de inatención, hiperactividad e impulsividad, esperando puntuaciones más altas en los DV que en el GC*. Estos síntomas, se evalúan en nuestro estudio con el cuestionario para diagnosticar un posible el TDAH. Efectivamente, obtenemos puntuaciones más altas en los DV, con diferencias estadísticamente significativas. Además, hemos comprobado que el TDAH, en la muestra de DV correlaciona positivamente, con coeficientes mayores que en el GC, con los comportamientos inadecuados y peligrosos: en Violaciones a las normas ($r = .45$; $p < .001$), Violaciones Interpersonales ($r = .15$; $p < .05$), Errores ($r = .34$; $p < .001$) y Lapsus ($r = .24$; $p < .01$), (ver Tabla 121 y Tabla 122 del Anexo III, págs. 319 y 320); también correlaciona positivamente con el consumo de alcohol ($r = .37$; $p < .001$) y con los TP conforme otros estudios realizados (Ramos-Quiroga et al., 2006; Sumer, 2003; Valdizán y Izaguerri-Gracia, 2009; Valero et al., 2017), (ver Tabla 119 y Tabla 120 del Anexo III, págs. 317 y 318).

Es importante observar que numerosos estudios vinculan al TDAH con el trastorno antisocial en personas adultas y la conducción de vehículos, donde las infracciones y la conducción peligrosa es muy común. Además, este trastorno está relacionado con la accidentalidad, si tenemos en cuenta que detrás de un accidente hay un comportamiento inseguro o una infracción.

Estos hallazgos acompañan a los relacionados con la hipótesis anterior sobre los TP, en su argumentación para abordar la necesidad de valoraciones psicológicas en los conductores, en especial al conductor infractor. Asimismo, el RGC (2009) indica también explícitamente que aquellos conductores que sufran un TDAH cuya gravedad implique riesgo para la conducción, o casos moderados o graves de trastorno disocial u otros comportamientos perturbadores acompañados de conductas agresivas o violaciones graves de normas cuya incidencia en la seguridad vial sea significativa, no podrán obtener un permiso o renovar el que ya poseen.

Sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, **la hipótesis 8** plantea *encontrar consumos de alcohol más frecuentes en los DV que en el GC*. Ciertamente, encontramos

en nuestro estudio diferencias altamente significativas, tanto en las medias como en las frecuencias sobre los consumos con trastorno por alcohol, siendo el DV el mayor consumidor y poseedor de un trastorno por consumo de alcohol, coincidiendo con el estudio de González-Iglesias y Gómez-Fraguela (2010). *De la misma manera, se espera encontrar en los DV problemas de dependencia alcohólica.* Este problema también se ha detectado en nuestro estudio, puesto que más de la mitad de los DV, presentan un posible trastorno por consumo de alcohol, exactamente un 55.8%, de los cuales un 63% presentan consumo de riesgo, y casi el 40% posibles dependencias. Estos resultados coinciden con diversos estudios (Gonzalo y Herraiz, 2009; Faílde-Garrido et al., 2016; Herraiz, Chamarro y Villamarín, 2011; Monras, Aparicio, López y Pons, 2011). Otro punto dentro de esta hipótesis era *esperar que los hombres sean más consumidores de alcohol que las mujeres;* sin embargo, en nuestro estudio, el género no influye en el consumo del alcohol, a diferencia de otros estudios (Augusto, 2018; Caballo, Guillén, Salazar y Irurtia, 2011; Castellà y Pérez, 2004; González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral, 2012; Ortiz-Tallo, Cardenal, Ferragut y Cerezo, 2011).

Nuestros hallazgos se suman a numerosas investigaciones acerca del consumo de alcohol al volante, sobre los efectos que producen en el conductor y lo más trágico, irreparable e intolerable, sobre los datos acerca de los conductores fallecidos en accidentes que presentaban tasas de alcoholemias que superaban los límites. Con todo ello, volvemos al RGC (2009) y observamos la estricta normativa sobre los trastornos relacionados con sustancias, como el abuso y la dependencia al alcohol u otras drogas, sumando los casos en que su rehabilitación no esté debidamente acreditada; trastornos inducidos por el alcohol u otras drogas, como abstinencia, delirium u otros que supongan un riesgo para la seguridad vial; y el consumo habitual de drogas que comprometa la aptitud para conducir sin peligro.

Por lo tanto, teniendo en cuenta la evidencia, por una parte, sobre los fallecidos al volante con presencia en su organismo de alcohol/drogas y los datos sobre la delincuencia vial por conducción bajo la influencia del alcohol u otras drogas; y, por otra, los resultados de nuestro estudio, donde se manifiesta existencia de trastornos por consumo de alcohol en los DV, es fundamental y extremadamente necesario tomar medidas estrictas acerca del consumo de sustancias en los conductores infractores. Mientras que no se rehabilite al conductor de su problema de abuso o dependencia, los cursos, programas o talleres de

seguridad vial no podrán desarrollar su función de sensibilización y resocialización de conductores a la vía pública.

Centrándonos en la **hipótesis 9**, *esperábamos encontrar diferentes perfiles psicológicos en los DV, que puedan predecir la conducta infractora al volante, como ser más impulsivos, mayor afán de aventuras, mayor consumo de sustancias e incumplimiento de las normas*. Nuestros resultados son cercanos a clasificar a los DV con las características psicológicas comentadas, como también afirman diferentes estudios (Dahlen, Martin, Ragan y Kuhlman, 2005; González-Iglesias y Gómez-Fraguela, 2010), puesto que el análisis discriminante clasifica correctamente el 79.3% de los casos, siendo las dimensiones y los trastornos de personalidad y el consumo de alcohol, las variables que recogen información importante sobre el comportamiento. En nuestro estudio podemos predecir que el 79% de los DV se clasifica correctamente, y las variables que poseen un mayor peso a la hora de diferenciar entre los grupos son: los TP Disocial, el Consumo de alcohol y la Escrupulosidad; siendo los TP Límite, Paranoide, Histriónico y las dimensiones de personalidad Cordialidad y Neuroticismo, las que poseen pesos menores. En este sentido, se confirma la impulsividad y el incumplimiento de las normas con los TP Disocial y Límite y el Neuroticismo; también el Consumo de sustancias.

Estos resultados revelan, por lo tanto, que podemos predecir que los DV condenados a penas de TBC en seguridad vial, normalmente condenados por primera vez por delincuencia vial y sin antecedentes en su mayoría, pueden poseer síntomas relacionados con TP Disocial, Límite, Paranoide, Histriónico, problemas con el consumo de alcohol; también poseen características de inestabilidad emocional, y son menos escrupulosos y cordiales, en comparación con el GC. Esta información puede ser relevante a la hora de elaborar o mejorar las medidas de reeducación, resocialización de este tipo de delincuentes o infractores viales.

4.2.4. Diferencias entre los DV en función de la reincidencia y de la tipología delictiva, en variables criminológicas.

El **segundo objetivo** general, se articula en cuatro objetivos específicos.

El **primer objetivo específico** ha sido evaluar y comparar entre los DV en función de la reincidencia vial y de la tipología delictiva, un conjunto de variables criminológicas,

entre las que se encuentran: la reincidencia vial, la pérdida previa de puntos en el permiso de conducir, delitos de otra naturaleza, conocimiento previo de la conducta delictiva, autopercepción de peligrosidad de la propia conducta delictiva y tramo semanal en el que se produjo la detención.

En la **hipótesis 10** esperamos *que los DV por alcoholemia no posean antecedentes penales por delitos de tráfico ni con delitos de otra naturaleza; mientras que en los delincuentes por conducción sin permiso se espera que presenten mayor reincidencia por delitos de tráfico, así como por tipologías delictivas de otra naturaleza*. Nuestros resultados no coinciden con la literatura revisada (Bautista y Miró, 2014; Kaiser, 1983; Middendorff, 1981; 2014; Ross, 1992; Silva, 1974), puesto que, en nuestra muestra de DV por conducción bajo la influencia del alcohol y conducción sin permiso, los conductores no muestran diferencias en antecedentes viales ni de otra naturaleza. Siguiendo con la hipótesis *se espera que los DV tengan multas anteriores en su expediente como conductor*, sin distinción entre tipologías, en este caso sí coincidimos con otro estudio (Faílde-Garrido et al., 2016), puesto que un 40% de los delincuentes estudiados habían perdido puntos con anterioridad a ser condenados por el delito actual. Este hallazgo nos muestra que posiblemente, casi la mitad de los DV, poseen una actitud reiterada en la realización de conductas prohibidas al volante.

La **hipótesis 11**, hacía referencia *al conocimiento previo de la conducta delictiva en los delincuentes viales por alcoholemia, y donde se esperaba que sí serán conocedores de que su conducta constituía delito*. Nuestros resultados indican que un 55.4% sí que eran conocedores, conforme los resultados de Bautista y Miró (2014), pero no existen diferencias con el grupo de conducción sin permiso. Estos hallazgos demuestran que casi la mitad de los DV no eran conocedores de que su conducta era delictiva, por lo que deja en duda la intención de realizarla y la falta de conocimiento exacto de las normas más graves de tráfico.

Y, por último, la **hipótesis 12**, sobre la autopercepción de la peligrosidad de la conducta delito, *se espera que los delincuentes viales por alcoholemia consideren que es peligrosa o que no estaban en condiciones de conducir en el momento de la detención, frente a los delincuentes por conducción sin permiso que no lo perciben tan grave*. Efectivamente en nuestro estudio se corrobora que los DV por conducción bajo la influencia del alcohol, consideran más veces peligrosa su conducta que los DV por

conducción sin permiso, coincidiendo con otros estudios (Bautista y Miró, 2014). Esto puede ser debido a que, para ser detenido por conducción sin permiso, no es requisito haber puesto en situación de peligro a las personas, como por ejemplo cuando se conduce bajo la influencia de sustancias o realizando comportamientos peligrosos, o infringiendo otras normas (desobedecer un stop, circula en dirección contraria, etc.), excepto que sea por no haber obtenido nunca el permiso (en este caso sí que podría ser peligroso que una persona no haya demostrado legalmente tener las capacidades necesarias para conducir, tanto de manejo del vehículo como en el conocimiento de la normativa para circular). Por lo que los sujetos pueden percibir que coger un volante sin permiso (excepto el último caso), no es peligroso.

Con respecto al **tramo semanal** donde los conductores fueron detenidos, un 54% informó que la detención fue en fin de semana, mientras que un 45% informa que ocurrió de lunes a viernes. Cuando se analiza desde el punto de vista de la reincidencia, no se encuentran diferencias, pero sí cuando observamos por tipología delictiva, comprobando que los DV por conducción bajo la influencia del alcohol asumen más detenciones en fin de semana. Esto puede ser debido, a que los controles de alcoholemia y drogas se realizan más en fin de semana.

El **segundo objetivo específico** ha sido evaluar y comparar un conjunto de aspectos relacionados con la seguridad vial y variables psicológicas, entre los DV en función de la reincidencia vial. En este caso, únicamente una parte de la hipótesis 6 está relacionada con este objetivo a lo que se refiere a algunas variables psicológicas. Las conclusiones que hemos generado para el resto de las comparaciones se describen en el apartado 4.2.

Siguiendo con la **hipótesis 6**, donde esperamos *que, los DV que sean reincidentes por delitos viales presenten síntomas psicopatológicos*. Efectivamente, nuestros resultados coinciden en que los reincidentes presentan puntuaciones medias más altas y estadísticamente diferentes frente a los no reincidentes, en los TP Disocial e Impulsivo y, a su vez, también son los reincidentes mayor en número de sujetos que cumplen los criterios de presencia del TP Disocial (Monrás, Aparicio, López y Pons, 2011).

Por lo tanto, se podría explicar la conducta reiterada de los DV reincidentes, por las variables que hemos estudiado como son los posibles TP Disocial e Impulsivo, donde

el control de los impulsos y las actitudes marcadas y persistentes de irresponsabilidad y despreocupación por las normas, reglas y obligaciones sociales son comunes. También se añade el consumo de alcohol con trastorno, como la posibilidad de motivo para reiterar conductas, pues casi un total de 60% de la muestra de reincidentes, sufren trastorno por consumos de alcohol y un 70% cuando se analiza por todo tipo de sustancias.

Este hecho pone sobre la mesa la necesidad de establecer medidas específicas de resocialización o de rehabilitación en los DV, con programas psicoterapéuticos dirigidos a tratar los trastornos comentados.

4.3. Conclusiones

4.3.1. Conclusiones generales de carácter criminológico del DV

Podemos concluir que:

- *Tipología delictiva*: Un 84.4% de los delincuentes han sido condenados por conducción bajo los efectos del alcohol/drogas; y un 15.6% por conducción sin permiso.
- *Reincidencia*: El 76.9 % informó que era su primer delito, frente a un 23.1% que informó que había sido condenado por otro delito contra la seguridad vial.
- *Antecedentes por delito de otra naturaleza*: Alrededor de un 18% de los DV informó que tenían antecedentes penales por delitos de otra naturaleza.
- *Pérdida previa de puntos en el permiso de conducir*: Un 42% señaló que habían perdido puntos de su permiso de conducir.
- *Tramo semanal de la detención*: Un 54% informó que la detención fue en fin de semana, mientras que un 45% ocurrió de lunes a viernes.
- *Conocimiento previo de la conducta delictiva*: Un 43% señaló que no tenían conocimiento previo de la conducta delictiva que le llevó a la detención y por la cual está condenado a los TBC.
- *Autopercepción de la peligrosidad de la conducta delictiva*: un 16.6% indicó que su conducta nunca es peligrosa; un 22.6% percibe que algunas veces su conducta podría

ser peligrosa; y un 60.7% percibe siempre o bastantes veces su conducta delictiva como peligrosa.

4.3.2. Conclusiones generales sobre las comparaciones entre los DV y GC

Aspectos sobre la seguridad vial

Los conductores en general, delincuentes viales y conductores no infractores tienen un escaso nivel de conocimiento de las normas de tráfico referidas a las infracciones administrativas y penales, acertando solo un 50% de los ítems planteados. Aunque cabe destacar que los DV son significativamente más conocedores de las normas de tráfico sobre la conducción sin permiso, que los conductores no infractores, por lo que sugerimos que es debido a la experiencia de la detención, el juicio y la sentencia por la que fueron condenados. El género no influye en este conocimiento.

Sobre la percepción de la gravedad de los factores de riesgo que causan los accidentes, podemos concluir que los DV perciben con menor gravedad los factores de riesgo relacionados con sus comportamientos delictivos (conducción bajo la influencia del alcohol/drogas y conducción sin permiso). El género solo influye en el factor “conducción sin permiso” siendo las mujeres las que lo perciben más grave.

También los DV perciben menor peligrosidad en realizar la conducta infractora de conducir bajo la influencia del alcohol y circular a velocidad excesiva frente al GC. Sin embargo, perciben igual de peligrosa la conducta conducción sin permiso.

Estos datos son coherentes con los obtenidos sobre los comportamientos inadecuados e inseguros al volante como las violaciones a las normas e interpersonales de los DV, siendo mayores en estos que en GC. Asimismo, también son mayores en los hombres frente a las mujeres.

También queremos señalar las correlaciones encontradas en las variables de seguridad vial. Encontramos, como es evidente, que en el GC existe una correlación negativa entre el comportamiento Violaciones a las normas con la Percepción de la

gravedad global de los factores de riesgo que causan los accidentes ($r = -.32$; $p < .01$), relación que no existe en los DV (Ver Anexo II, Tabla 117 y Tabla 118, páginas 315 y 316).

Si pretendemos clasificar a los sujetos considerando variables de seguridad vial, se hacen evidentes que la Percepción de la peligrosidad alcohol/drogas y de los comportamientos inadecuados e inseguros, las Violaciones a las normas y los Lapsus, son los aspectos que mejor nos permiten discriminar mejor entre los DV y el GC.

Variables psicológicas

En lo que respecta a la personalidad, podemos concluir que los DV son más inestables emocionalmente y extravertidos que los conductores no infractores; las mujeres, en general, destacan en Extraversión, Apertura y Cordialidad frente a los hombres. Sin embargo, las mujeres no infractoras son más neuróticas que los hombres no infractores, ocurriendo lo contrario con las mujeres y hombre delincuentes. Además, los DV podrían poseer trastornos de personalidad como el Paranoide, Disocial, Impulsivo, Límite y Ansioso, influyendo el género, mayor en hombres, en el segundo, tercero y cuarto trastorno citado.

Se concluye que los DV poseen más sintomatología del TDAH que el GC, y, además, poseen indicios de padecer el trastorno un 11.1% de los DV, no influyendo el género.

Un dato muy destacable e importante para esta investigación es que los DV son grandes consumidores de alcohol y según las pruebas realizadas, pueden presentar un trastorno por consumo de sustancias más de la mitad (55.8%) de estos, de los cuales un 37% podrían caracterizarse por “dependencia alcohólica”. Además, los porcentajes aumentan cuando analizamos el patrón de “dependencia” a las drogas en general. Por lo que concluimos que además del alcohol, el consumo de otras drogas está presente en los delincuentes viales estudiados. El género no influye en los patrones de consumos.

Si pretendemos diferenciar a los sujetos considerando las variables psicológicas, se hacen evidentes las *dimensiones de personalidad (Neuroticismo, Cordialidad y Escrupulosidad)*, los *trastornos de personalidad (Disocial, Paranoide y Límite)* y el

consumo de alcohol. Con mayor peso son el TP Disocial y el consumo de alcohol, las variables que nos permiten discriminar mejor entre los DV y el GC.

Finalizamos este apartado prestando atención a las correlaciones de las variables de seguridad vial con las psicológicas, observando que los DV, los comportamientos inseguros (DBQ) presentan correlaciones positivas con los TP Disocial e Impulsivo, el consumo de alcohol y el TDAH, con $p < .001$ en la mayoría de los comportamientos. Sin embargo, lo hacen de forma negativa, con la Cordialidad y Escrupulosidad, siendo coherentes estas relaciones (Ver Anexo III, Tabla 121 y Tabla 122, páginas 319 y 320). La mayoría de estas correlaciones presentan coeficientes más altos y con significación de $p < .001$ en los DV frente a el GC, o estos últimos no presentan correlación.

De las evidencias anteriores, llegamos a la conclusión de que los DV se caracterizan por desarrollar más comportamientos inadecuados e inseguros al volante, ser más inestables emocionalmente, menos cordiales y escrupulosos, desarrollan conductas asociadas a los TP Disocial e Impulsivo, al TDAH; y presentan consumos de alcohol irresponsables y problemáticos para conducción de vehículo y para la salud.

4.3.3. Conclusiones específicas sobre las comparaciones entre los DV en función de la reincidencia y de la tipología delictiva

A continuación, se describen las conclusiones sobre las comparaciones entre los propios DV, por una parte, se detallarán en función de la reincidencia (reincidente y no reincidente, en seguridad vial) y, seguidamente, en función de la tipología delictiva (conducción bajo la influencia del alcohol/drogas y conducción sin permiso).

Aspectos criminológicos

En primer lugar, se concluye que, dentro de la tipología delictiva, la reincidencia es similar.

Sobre la pérdida anterior de puntos en el permiso de conducir (infracciones administrativas), dentro de los reincidentes (un 23% del total de DV), son más los sujetos infractores administrativos respecto a los no reincidentes. Este hallazgo nos muestra que los reincidentes viales poseen una actitud reiterada en la realización de conductas prohibidas al volante tanto de carácter administrativo como penal, lo que hace sospechar

de que posean un TP Disocial o Impulsivo. Sin embargo, no se diferencian cuando comparamos por tipología delictiva.

Además, los reincidentes presentan más sujetos con antecedentes penales de otra naturaleza, pero sin diferencias significativas frente a los no reincidentes. Conclusiones parecidas por tipología: los delincuentes por conducción sin permiso presentan más antecedentes frente a los delincuentes por conducción bajo la influencia del alcohol/drogas, pero sin significación.

Los DV reincidentes sí que conocían que su conducta era delictiva, diferenciándose de los DV no reincidentes, como era de esperar debido al aprendizaje previo. Sin embargo, la tipología delictiva no se relaciona con dicho conocimiento.

La reincidencia no se relaciona con la autopercepción de que la conducta delito es peligrosa ni tampoco con el tramo de la semana cuando se produjo la detención. Sin embargo, los delincuentes por conducción bajo la influencia del alcohol/drogas sí que autoperciben como peligrosa su conducta frente a los delincuentes por conducción sin permiso, así como sus detenciones han sido más frecuentemente en fin de semana que de lunes a viernes.

A continuación, vamos a describir las conclusiones en relación con los objetivos específicos, extraídos del segundo objetivo general, que quedaron pendientes en la discusión, al no encontrarse literatura científica al respecto. Se trata pues de los objetivos específicos segundo y tercero: evaluar y comparar un conjunto de aspectos relacionados con la seguridad vial y variables psicológicas, entre los DV en función de la reincidencia vial y de la tipología delictiva.

Aspectos sobre seguridad vial

Sobre el conocimiento de la norma es similar en todos los DV, excepto los reincidentes, que son significativamente más conocedores en dos de las normas relativas al consumo de sustancias en la conducción (tasa delictiva de alcoholemia 0.60 mg/l en aire y presencia de drogas en el organismo) frente a los no reincidentes. Igualmente ocurre si comparamos por tipología delictiva, los delincuentes por conducción bajo la influencia del alcohol/drogas son más conocedores que los delincuentes por conducción sin permiso, en dos normas relativa a la tasa de alcoholemia (0.60 mg/l y 0.25 mg/l en aire). Esto puede

ser debido a su repetida experiencia con la justicia puesto que el delito más numeroso presente en este estudio es la conducción bajo la influencia del alcohol/drogas.

La percepción de gravedad de los factores riesgo que causan los accidentes, la percepción de peligrosidad de las conductas infractoras y los comportamientos inadecuados e inseguros al volante, son similares y no se relacionan con la reincidencia ni con la tipología delictiva.

Por lo tanto, concluimos que, en las valoraciones sobre los aspectos en seguridad vial se asemejan todos los DV, excepto en el conocimiento de normas relativas a las tasas de alcoholemia y presencia de drogas en el organismo.

Variables psicológicas

Sobre las dimensiones de personalidad, concluimos que los DV no reincidentes son más cordiales y abiertos a la experiencia que los reincidentes; sin embargo, si comparamos por tipología delictiva, todos los DV son similares.

Cuando exploramos la presencia de posibles trastornos de personalidad, son más sujetos en el grupo de reincidentes los que presentan síntomas de TP Paranoide y Disocial, con diferencia frente a los no reincidentes; además de que sus puntuaciones son también más altas en TP Disocial e Impulsivo. Pero cuando comparamos por tipología, son más los sujetos del grupo de delincuentes por conducción sin permiso los que presentan sintomatología del TP Disocial además de puntuaciones más altas en TP Paranoide. Por lo tanto, el DV reincidente y el de conducción sin permiso, son los que presentan más problemas con los Trastornos de personalidad, en especial TP Disocial.

Sobre el consumo de sustancias, concluimos que el grupo de delincuentes por conducción bajo la influencia del alcohol/drogas, son los grandes consumidores de alcohol/drogas, frente a los delincuentes por conducción sin permiso, diferenciándose con una significación muy alta ($<.001$), presentando más del 60% de sujetos del grupo de delincuentes por conducción bajo la influencia del alcohol/drogas, trastornos por consumo de sustancias en las dos pruebas (alcohol y drogas en general). En suma, nos enfrentamos con gran número de personas al volante con problemas con el alcohol/drogas.

A continuación, hacemos referencia al último y cuarto objetivo específico, extraído del segundo objetivo general, donde se pretende conocer si las dimensiones de personalidad, los trastornos de personalidad, el TDAH y los trastornos por consumo de sustancias, pueden predecir conductas infractoras al volante, en función de la reincidencia y de la tipología delictiva. Se concluye que cuando pretendemos clasificar a los DV en función de la reincidencia, se hacen evidentes y nos permiten discriminar mejor los TP Disocial y Paranoide, más característicos de los DV reincidentes; y la dimensión de personalidad Apertura en los DV no reincidentes. Sin embargo, entre los grupos de DV en función de la tipología, las variables psicológicas que nos permiten discriminar mejor son el consumo de alcohol y el TP Paranoide, siendo el consumo de alcohol característico en el DV por conducción bajo la influencia del alcohol/drogas y el TP Paranoide característicos en los DV por conducción sin permiso.

4.4. Limitaciones

Este estudio presenta limitaciones en el tamaño de la muestra de DV en lo que se refiere al género, debido a que en una gran mayoría de condenados son hombres, incluso a nivel nacional. Por lo que, los datos sobre el análisis de la influencia del género deben ser interpretados con la debida prudencia.

Otra de las limitaciones del estudio es la escasa bibliografía específica sobre los DV que asisten a los TBC en seguridad vial, por una parte, porque este tipo de condena empezó a imponerse no hace muchos años; y, por otra, no se han encontrado investigaciones sobre comparaciones en variables psicológicas y de seguridad vial de los delincuentes condenados por tipologías delictivas dentro de este tipo de penas, y de su posible reincidencia. Sí que existe bibliografía acerca de conductores en general o de infractores administrativos, incluso penales, pero en prisión, con otras tipologías delictivas viales más graves o multirreincidencias, lo que provoca la privación de libertad.

También es otra limitación la exploración de algunos aspectos criminológicos, puesto que no se han extraído de bases de datos legales, sino de la información ofrecida por los propios sujetos. Nos referimos a la reincidencia, pérdida de puntos en el permiso de conducir, antecedentes de otra naturaleza o el tramo semanal cuando se produjo la detención.

4.5. Propuestas

Creemos necesario señalar que los resultados descriptivos de nuestra investigación tienen importantes implicaciones a nivel de “prevención” de la siniestralidad y de la delincuencia vial; así como de “intervención” con el propio conductor.

Sobre la base de los resultados obtenidos, proponemos cambios legislativos dirigidos hacia varias líneas de actuación. Por una parte, revisar y modificar los protocolos de exploración, valoración y comunicación con el ámbito de salud, en los centros de reconocimiento de conductores, para poder detectar los problemas mentales graves, y, en su caso, no habilitar al conductor con esa problemática. Y por otra, establecer medidas para eliminar o cambiar el estado del conductor antes de ponerse al volante. Hay que tener en cuenta, que antes de que una persona obtenga su permiso de conducir, es un momento importante para establecer un sistema de detección de problemas a nivel de conducta, como por ejemplo la impulsividad o un trastorno de personalidad determinado, así como los consumos de riesgo de alcohol y sustancias, puesto que muchos de los factores de riesgo implicados en los accidentes y en las conductas delictivas viales, están relacionadas con estos problemas.

Asimismo, y al hilo de lo comentado, proponemos la revisión y modificación de la legislación relacionada con la conducción bajo la influencia del alcohol u otras drogas, dada la gravedad de los datos de conductores fallecidos y de los resultados obtenidos en este estudio.

Por otra parte, proponemos cambios en las estrategias de comunicación a los conductores y a la sociedad, para una mayor difusión de la información acerca de las modificaciones legislativas en materia de seguridad vial que se van produciendo y, con más razón, si alcanzan normas tan importantes y necesarias como lo es el Código Penal. Es necesario que se conozca con exhaustividad la norma que hace referencia a aquello que utilizamos; la mayoría de las personas conducen, de un modo u otro, con bicicleta, ciclomotor, motocicleta, turismo, o cualquier otro automóvil, bien para desplazarse por ocio, trabajo, o por otros motivos. Es evidente que muchos conductores no conocen muchos de los cambios y modificaciones que se van produciendo, como se ha comprobado en nuestro estudio. Cabe recordar que, desde la UE (2016), recomiendan a

los Estados miembros que se intensifique la labor coercitiva y que realicen esfuerzos para hacer cumplir las normas de circulación. Pero todo ello, tiene que ser compartido con la ciudadanía, que, en ocasiones, no recibe la información por los cauces adecuados, sino una vez se le aplica el castigo.

Igualmente, también planteamos que las instituciones tomen medidas dirigidas al ámbito de la Educación, además de la “reeducación”, donde ya ha intervenido. Es curioso observar que, con el Código de Circulación de 1934, donde en su artículo 7 detalla que, en las escuelas, el profesorado está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia. A partir de aquí, proponemos institucionalizar asignaturas de seguridad vial en las escuelas, donde se desarrollan los valores y los hábitos relacionados con el respeto a la norma de tráfico y a la sensibilización y conocimiento de los factores de riesgo involucrados en los accidentes de tráfico, y que, además, muchos de ellos se relacionan con los adolescentes y jóvenes (alcohol, otras drogas, distracciones, utilización de los móviles y las redes sociales, velocidad, toma de decisiones adecuadas, etc.). No debemos olvidar que una de las principales causas de muerte en la población joven son los accidentes de tráfico. También es la UE quién recomienda desarrollar actividades para la educación en seguridad vial.

De la misma manera, es imprescindible cambios inminentes en la formación de conductores, donde se materialice la sensibilización y la formación en la percepción del riesgo, factores de riesgo relacionados con las conductas infractoras, trabajar la toma de decisiones y sus consecuencias, etc. Y no el simple recorrido normativo sobre la señalización del tráfico, también necesario, o del manejo escueto del vehículo para alcanzar el apto en el examen práctico. Además, proponemos implantar procesos de reciclaje para los conductores expertos, sobre las nuevas modificaciones legislativas, sensibilización y sobre las cuestiones citadas anteriormente, puesto que está comprobado, como se explica en el marco teórico, que con el paso del tiempo se produce un claro deterioro en el conocimiento.

Y, por último, debido a la existencia del gran número de condenados por delitos contra la seguridad vial y a los resultados obtenidos en esta investigación (problemas de adicciones a sustancias, trastornos de personalidad, percepción del riesgo, etc.), es necesario seguir investigando y trabajando. Por lo que proponemos a las instituciones del ámbito administrativo, judicial y penitenciario relacionadas con la delincuencia vial y a

otras que dispongan de medios sociales y comunitarios, que sumen sus trabajos y esfuerzos para revisar y adaptar las medidas existentes de resocialización y rehabilitación del delincuente vial condenado con penas menos graves, pero con los problemas específicos comentados; es importante tener en cuenta que, en numerosos casos, también son infractores administrativos.

De esta manera, se trabajará desde la prevención e intervención en seguridad vial, y, en consecuencia, en la prevención de la siniestralidad vial. La vida y la integridad de muchas personas depende de ello.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abellan J.M, Martínez, J.E., Méndez, I., Pinto, J.L. y Sánchez, F.I. (2011). *El valor monetario de una vida estadística en España Estimación en el contexto de los accidentes de tráfico*. Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Aberg, L., y Rimmo, P. A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41(1), 39-56.
- Adminaite, D., Jost, G., Stipdonk, H. y Ward, H. (2017). *Ranking EU progress on road safety: 11th road safety performance index report*. Brussel: European Transport Safety Council. Recuperado de: http://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN_ANNUAL_REPORT_2017-final.pdf
- Alfaro, J.L., Chapuis, M., Fabre, E. [ed.] (1994). *COST 313 Le coût socio-économique des accidents de la route*. Luxembourg: Office des Publications des Communautés Euro-péennes.
- Alonso, F. M., Sanmartín, J., Calatayud, C., Esteban, C., Alamar, B. y Ballestar, M. L. (2005). *La justicia en el tráfico: Conocimiento y valoración de la población española*. Cuadernos de Reflexión Attitudes.
- Aluja, A., García, O., Rossier, J., y García, L. F. (2005). Comparison of the NEO-FFI, the NEO-FFI-R and an alternative short version of the NEO-PI-R (NEO-60) in Swiss and Spanish samples. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 591-604.
- Aluja, A., Rossier, J., García, L. F., Angleitner, A., Kuhlman, M., y Zuckerman, M. (2006). A cross-cultural shortened form of the ZKPQ (ZKPQ-50-cc) adapted to English, French, German, and Spanish languages. *Personality and individual differences* 41 (4) pp. 587-790
- Álvarez, F. J. y Del Río, M. C. (2001). Alcohol y accidentes de tráfico: ¿prevenir qué? *Trastornos Adictivos*, 3(3), 172-180.
- American Psychiatric Association (APA). (2002). *Manual Diagnóstico y Estadístico de los Trastornos Mentales DSM-IV-TR*. Barcelona: Masson.
- American Psychiatric Association (2014). *Manual Diagnóstico y Estadístico de los Trastornos Mentales*. 5ª ed. España: Editorial Médica Panamericana.
- Anderson, P., y Baumberg, B. (2006). *El alcohol en Europa Una perspectiva de salud pública*. Informe para la Comisión Europea. Reino Unido. Institute of Alcohol Studies.

- Andreu, C., Letosa, J., López, M. y Mínguez, V. (2015). Implicaciones forenses en adultos con trastorno por déficit de atención con hiperactividad. *Revista Española de Medicina Legal*, 41(2), 65-71.
- Augusto, A. (2018). Análisis de la percepción de peligros y la estimación del riesgo para definir un perfil del conductor seguro. Tesis doctoral. Universidad de Granada.
- Babor, T. F., Higgins-Biddle, J. C., Saunders, J. B., y Monteiro, M. G. (2001). *AUDIT: the alcohol use disorders identification test guidelines for use in primary care*. Geneva, Switzerland. World Health Organization.
- Baker, J. S. (1970). *Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico*. Madrid: Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico.
- Ball, J. C. (1955). The deterrence concept in criminology and law. *The Journal of Criminal Law, Criminology and Police Science*, 46.
- Barjonet, P.E., Lagarde, D., Serveille, J. (1992). *Sécurité routiere*. París: Presses de L'École Nationale des Ponts et Chaussées.
- Barkley, R. A., Murphy, K. y Kwasnik, D. (1996). Motor vehicle driving competencies and risks in teens and young adults with attention deficit hyperactivity disorder. *Pediatrics*; 98: 1089-95.
- Barkley, R.A. y Murphy, K.R. (1998). *Attention-deficit hyperactivity disorder: a clinical wordbook*. 2ed. New York: Guilford Press.
- Bautista, R. y Miró, F. (2014). Delincuencia vial y reincidencia: un análisis de su prevalencia y concurrencia con la delincuencia común en la provincia de Alicante. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 11, 387-410.
- Beirness, D.J. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 9, pp. 129-143.
- Bener, A., Yildirim, E., Özkan, T. y Lajunen, T. (2017). Driver sleepiness, fatigue, careless behavior and risk of motor vehicle crash and injury: Population based case and control study. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 4 (5), pp. 496-502. doi: 10.1016/j.jtte.2017.07.005
- Bernabéu, F.J. (2013). *El delincuente vial: un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica* (Tesis Doctoral), Universidad Miguel Hernández de Elche.

- Blanchard, J.J., y Brown, S.B. (1998). Structured diagnostic interview schedules (pp. 97-130). En C.R. Reynolds (ed.): *Assessment* (A.S. Bellack y M. Hersen. *Comprehensive Clinical Psychology*, vol. 4). Amsterdam: Elsevier Science.
- Blasco, R. (1994). Psychology and Road Safety. *Applied Psychology: an nternational review*, 43 (2), 313-322.
- Blay, E. (2006). La pena de trabajo en beneficio de la comunidad (Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, España) Recuperado de: <https://ddd.uab.cat/record/37018>
- Bonilla-Escobar FJ, Gutierrez-Martínez MI. (2014). Injuries are not accidents: The impact of terminology in public health. *Colomb Med.* 45(3): 132-35.
- Borja, E. (2003). Sobre el concepto de política criminal. Una aproximación a su significado desde la obra de Claus Roxin. *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, (53), 113-150.
- Borja, E. (2011). *Curso de Política Criminal*. 2a edición. Valencia. Editorial Tirant lo Blanch.
- Borja, E. (2012). El éxito de la política criminal en materia de seguridad vial en España. *Securitas Vialis. Vol. 4: 3 – 8*. doi: 10.1007/s12615-012-9041-4
- Brehmer, B. (1994). Psychological-Aspects of Traffic Safety. *European Journal of Operational Research*, 75 (3), 540-552. doi: 10,1016 / 0377-2217 (94) 90295-X
- Caballo, V. E., Guillén, J. L., Salazar, I. C., y Iruña, M. J. (2011). Estilos y trastornos de personalidad: características psicométricas del " cuestionario exploratorio de personalidad-III"(CEPER-III). *Psicología Conductual*, 19(2), 277.
- Cabasés, J. y Quintero, F. (2005). Tratamiento multimodal del trastorno por déficit de atención con hiperactividad (TDAH). *Revista Española de Pediatría*, 6(6), 503-514.
- Calinescu, T., y Adminaite, D. (2018). El progreso en la reducción de la conducción en estado de ebriedad en Europa. Brussel: European Transport Safety Council. Recuperado de http://etsc.eu/wp-content/uploads/report_reducing_drink_driving_final.pdf
- Cardozo, R.C. (2009). Bases de política criminal y protección penal de la seguridad vial. (Tesis doctoral). Universidad de Salamanca. Salamanca.

- Carou, M. (2011). *Personalidad y adicción a drogas: un análisis de la impulsividad, búsqueda de sensaciones y los trastornos de personalidad* (Doctoral dissertation, Universidad de Santiago de Compostela). Santiago de Compostela.
- Castellá, J. y Pérez, J. (2004). Sensitivity to punishment and sensitivity to reward and traffic violations. *Accident Analysis and Prevention*, 36(6), 947-952. doi.org/10.1016/j.aap.2003.10.003
- Castro, C. y Martos, F. J. (1997). Aportaciones de la psicología a la seguridad vial. Una revisión de las áreas más importantes. *Boletín de Psicología*, 54, 25-52.
- Cellar, D. F., Nelson, Z. C. y Yorke, C. M. (2000). The five-factor model and driving behavior: Personality and involvement in vehicular accidents. *Psychological Reports*, 86(2), 454-456.
- Cerezo, J. (2002). Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del derecho penal del riesgo. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, nº 10, pp. 47-72.
- Cervera, S. (2013). Los talleres TASEVAL: previsión normativa y realidad práctica. *Securitas Vialis*, 5, 9-15. doi 10.1007/s12615-013-9066-3
- Chang, Z., Quinn, P., Hur, K., Gibbons, R., Sjölander, A., Larsson, H. y D'Onofrio, B. (2017). Association Between Medication Use for Attention-Deficit/ Hyperactivity Disorder and Risk of Motor Vehicle Crashes. *JAMA Psychiatry*; 74 (6): 597-603. doi: 10.1001 / jamapsychiatry.2017.0659
- Código de Circulación del 25 de septiembre de 1934. *Gaceta de Madrid* núm. 269, de 26 de septiembre de 1934.
- Comisión Clínica de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (DGPNSD) (2007). *Alcohol. Informe de la Comisión Clínica*. Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., y Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323-1331.
- Contel, M., Gual, A. y Colom, J. (1999). Test para la identificación de trastornos por uso de alcohol (AUDIT): traducción y validación del AUDIT al catalán y castellano. *Adicciones*, 11, 337-347.
- Cortés, M. T., Espejo, B. y Giménez, J. A. (2007). Características que definen el fenómeno del botellón en universitarios y adolescentes. *Adicciones*, 19, 357-372.

- Costa, P. T., Jr., y McCrae, R. R. (1985). *The NEO Personality Inventory manual*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Costa, P. T., Jr., y McCrae, R. R. (1989). *The NEO-PI/FFI manual supplement*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources
- Costa, P.T y McCrae, R.R. (1992). *Revised NEO personality inventory (NEO-PI-R) and NEO five-factor inventory (NEO-FFI) professional manual*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.
- Costa, P. y McCrae, R. (1999). *NEO-PI-R: Inventario de la personalidad NEO revisado (NEOPI-R) e Inventario NEO Reducido de Cinco Factores (NEO-FFI)*. Manual profesional. Madrid: TEA Ediciones.
- Curry, A. E., Metzger, K. B., Pfeiffer, M. R., Elliott, M. R., Winston, F. K., y Power, T. J. (2017). Motor vehicle crash risk among adolescents and young adults with attention-deficit/hyperactivity disorder. *JAMA pediatrics*, 171(8), 756-763.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K. y Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341-348.
- Dahlen, E.R. y White, R.P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 903-915.
- Davey, J., Wishart, D., Freeman, J., y Watson, B. (2007). An application of the driver behaviour questionnaire in an Australian organisational fleet setting. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10(1), 11-21. doi.org/10.1016/j.trf.2006.03.001
- Davidson, R. J., Ekman, P., Frijda, N. H., Goldsmith, H. H., Kagan, J., Lazarus, R. y Clark, L. A. (1994). How are emotions distinguished from moods, temperament, and other related affective constructs? In P. Ekman y R. J. Davidson (Eds.), *Series in affective science. The nature of emotion: Fundamental questions*. (pp. 49–96). New York: Oxford University Press.
- Davis, R.M y Pless B. (2001) BMJ bans accidentes. *British Medical Journal*; 322, 1320-1. doi: 10.1136 / bmj.322.7298.1320
- De Cózar, E. L., Molina, G., Sanmartín, J., Aragay, J. M. y Chisvert, M. (2004). Estudio del error humano en la conducción de vehículos a partir de la aplicación del “Driver Behaviour Questionnaire” a la población española. Recuperado de:
- De las Cuevas, C. y Sanz, E.J. (2009). Enfermedad mental y seguridad vial. *Actas Españolas de Psiquiatría*, 37(2).

- De Miguel, A. y Pelechano, V. (2000): Estructura de personalidad y trastornos de personalidad: Correlatos de personalidad de los trastornos de personalidad definidos por clasificaciones de consenso. *Psicologemas*, 14 (27-28), 1-210.
- Deffenbacher, J.L., Fletti, L.B., Richards, T.L., Lynch, R.S. y Oetting, E.R. (2003). Characteristics of two groups of angry drivers. *Journal of Counselling Psychology*, 50, pp. 123-132.
- Del Río, M. C., Gómez, J., Sancho, M., y Álvarez, F. J. (2002). Alcohol, illicit drugs and medicinal drugs in fatally injured drivers in Spain between 1991 and 2000. *Forensic science international*, 127(1-2), 63-70.
- Del Río, M. C., Gonzalez-Luque, J. C., y Álvarez, F. J. (2001). alcohol-related problems and fitness to drive. *Alcohol & Alcoholism*, 36 (3), 256-261. doi.org/10.1093/alcalc/36.3.256
- Dirección General de Instituciones Penitenciarias (2010). Instrucción I-2/2010/DGCTMA, de 10 de marzo, sobre la gestión administrativa de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad contra la seguridad del tráfico: los talleres de actividades en seguridad vial, TASEVAL.
- Dirección General de Tráfico (2011). *Informe 5 años del Permiso por Puntos*. Madrid. Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de Tráfico (2014). El peligro que llevamos dentro. *Revista Tráfico y Seguridad Vial*, nº 227, pp.46-48.
- Dirección General de Tráfico (2015). *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2014*. Madrid. Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de Tráfico (2016a). *Anuario Estadístico de Accidentes, 2015*. Madrid. Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de Tráfico (2016b). *Estudio sobre la prevalencia del consumo de drogas y alcohol en conductores de vehículos de España (EDAP'15)*. Madrid. Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de Tráfico (2017a). *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2016*. Madrid. Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de Tráfico (2017b). *Anuario Estadístico de Accidentes, 2016*. Madrid. Dirección General de Tráfico.

- Dirección General de Tráfico (03 enero, 2017c). *Balance Seguridad Vial, 2016. Datos provisionales a 24 horas*. [Nota de prensa] Recuperado de <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2017/01/NP-Balance-2016-siniestralidad-vial-DGT.pdf>
- Dirección General de Tráfico (2017d). Se cumplen 10 años desde que la reforma del código penal endureció las penas por delitos contra la seguridad vial. *Tráfico y Seguridad vial*, n° 243, pp.22-23.
- Dula, C. S., Adams, C. L., Miesner, M. T. y Leonard, R. L. (2010). Examining relationships between anxiety and dangerous driving. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 2050-2056. doi.org/10.1016/j.aap.2010.06.016
- Elander, J., West, R. y French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294. doi:10.1037/0033-2909.113.2.279
- Espallardo, J. A. C. (2015). Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. *Skopein: La Justicia en manos de la Ciencia*, (7): 5.
- Evans, A. (2001). The economic appraisal of road traffic safety measures in Great Britain. Paper for ECMT Round Table 117 *Economic evaluation of road traffic safety measures*. Paris: ECMT
- Faílde-Garrido, J. M., García-Rodríguez, M. A., Rodríguez-Castro, Y., González-Fernández, A., Fernández, M. L. y Fernández, M. V. C. (2016). Psychosocial determinants of road traffic offences in a sample of Spanish male prison inmates. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 37, pp. 97-106.
- Farke, W. y Anderson, P. (2007). El consumo concentrado de alcohol en Europa. *Adicciones*, 19(4), 333-340.
- Fell, J.C. (1976). A motor vehicle accident causal system: the human element. *Human Factors*, 18(1), 85-94.
- Fernández-Montalvo, J., y Echeburúa, E. (2004). Juego patológico y trastornos de la personalidad: un estudio exploratorio con el IPDE. *Revista de trastornos de la personalidad*, 18 (5), 500-505.
- Ferreira, A., Martínez, L. y Guisande, M. (2009). Risky behaviour, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*, 2(2), pp. 79-89

- Fiscalía General del Estado (2009). *Memoria 2008. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial*. pp. 762- 824.
- Fiscalía General del Estado, 2015. Nota de prensa de 30 de julio de 2015. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Recuperado de https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Nota%20prensa%2030-7-2015.pdf?idFile=0870ad1f-487f-48aa-9f25-3ee348d11add
- Fiscalía General del Estado (2016). *Memoria 2015. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial*. pp. 499- 527.
- Fiscalía General del Estado (2017). *Memoria 2016. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial*. pp. 550-583.
- Francés, DJ, Oeste, RJ, Elander, J. y Wilding, JM (1993). Decisión-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36 (6), 627-644. doi: 10.1080 / 00140139308967925
- Fuller, R. (1990). Learning to make errors: Evidence from drivin task simulati3n. *Ergonomics*, 33, 10/11, 1241-1250.
- Fuller, R. (2011). *Driver control theory: From task difficulty homeostasis to risk allostasis*. In B. E. Porter (Ed.), *Handbook of traffic psychology* (pp. 13–26). Amsterdam: Elsevier.
- Gallardo-Pujol, D. G. y Pueyo, A. A. (2009). Perfil de un grupo de penados por delitos contra la seguridad del tráfico. *Invesbreu Criminología*, (48), 2-6.
- García, R. (2007). La nueva política criminal de la seguridad vial. Reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre, y del Proyecto de Reforma del Código Penal. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, 2007, núm. 9 (11), p. 1-28.
- García, J. A. y Franco, M. A. (2004). Trastornos mentales y de conducta y aptitud para la conducción de vehículos. *Manual sobre aspectos médicos relacionados con la capacidad de conducción de vehículos*. 2ª edición. Madrid: DGT-Doyma, 133-140.
- García, M. A., Novalbos, J.P., Martínez, J. M y O'Ferrall, (2016). Validación del test para la Identificación de trastornos por uso de alcohol en Población universitaria: Audit y Audit-C. *Adicciones*, 28(4), 194-204. doi.org/10.20882/adicciones.775
- García, V., Gutiérrez, M., Martín, M. y Sanz-Díez, M. (2009). *Protección penal de la Seguridad Vial*. Valencia: Tirant lo Blanch.

- García-Pablos, A. (2001). *Criminología, una introducción a sus fundamentos teóricos*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Garrity, R.D., Demick, J., 2001. Relations among personality traits, mood states, and driving behaviors. *Journal of Adult Development* 8 (2), 109–118.
- Gianfranchi, E., Spoto, A., y Tagliabue, M. (2017). Risk profiles in novice road users: Relation between moped riding simulator performance, on-road aberrant behaviors and dangerous driving. *Traffic Psychology and Behaviour*, 49, pp. 132-144. doi: 10.1016/j.trf.2017.06.016
- Gibbons, F.X., Lane, D.J., Gerrard, M., Pomery, E.A., Lautrup, C.L. (2002). Drinking and driving: A prospective assessment of the relation between risk cognitions and risk behavior. *Risk Decision and Policy*, 7 (3), pp. 267-283.
- Goldberg, L.R (1993). The structure of phenotypic personality traits. *American Psychologist*, Vol 48 (1), 26.
- Goldstein, S., y Ellison, AT (Eds.). (2002). *Clinician's Guide to Adult ADHD: Assessment and Intervention*. California: Academic Press
- Gómez-Fraguela, J. A. y González-Iglesias, B. (2010). El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes. *Anales de psicología*, 26(2). Recuperado de: <http://www.redalyc.org/html/167/16713079016/>
- Gómez-Fraguela, J., Fernández, N., Romero, E. y Luengo, A. (2008). El botellón y el consumo de alcohol y otras drogas en la juventud. *Psicothema*, 20, 211-217.
- Gómez-Talegón, M. T., Fierro, I., Viccondoa, Á., Ozcoidi, M., y Álvarez, F. J. (2008). Aptitud para conducir de los pacientes con trastornos mentales. Su evaluación en los centros de reconocimiento de conductores. *Psiquiatría Biológica*, 15(3), 63-72. doi.org/10.1016/S1134-5934(08)71125-4
- González-Iglesias, B. y Gómez-Fraguela, J. A. (2010). Conductores infractores, ¿un perfil de conducta desviada? Análisis de las diferencias y similitudes con una muestra de conductores de la población general. *Revista Española de Investigación Criminológica*, 8, Artículo 6. Recuperado de: <http://www.criminologia.net/pdf/reic/ano8-2010/a82010art6.pdf>
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A. y López-Romero, L. (2011). La ira al volante en la explicación del comportamiento de los condenados por delitos de tráfico. *Boletín Criminológico*, núm. 130.

- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A., Romero, E. y Sobral, J. (2012). The effects of impulsiveness and alcohol abuse on traffic code violations. *European Journal of Psychology Applied to Legal Context*, 4(1).
- Gras, ME, Sullman, MJ, Cunill, M., Aviones, M., Aymerich, M., y Font-Mayolas, S. (2006). Los conductores españoles y sus comportamientos de conducción aberrante. Investigación del Transporte de la Parte F: *Psicología del Tránsito y Comportamiento*, 9 (2), 129-137.
- Hansen, C.P. (1988). Personality characteristics of the accident involved employee. *Journal of Business & Psychology*, 2(4), 346-365.
- Harpin, VA (2005). The effect of ADHD on the life of an individual, their family, and community from preschool to adult life. *Arch Dis Child*, 90(Suppl I): i2-i7. doi: 10.1136/adc.2004.059006
- Herraiz, F. (2009). Descripción del perfil psicológico de los internos por delitos contra la seguridad del tráfico. *Invesbreu Criminología*, (48), 9-11.
- Herraiz, F., Chamarro, A. y Villamarín, F. (2011). Predictores psicosociales de delitos contra la seguridad vial: un estudio con internos de un centro penitenciario. *Clínica y Salud*, 22(2), 87-100.
- Hilterman, E., Fora, R. M., Victoria, M., Navarrete, T., Catafau, G. B. y Fernández, Y. M. (2012). *Programas de tratamiento y características de los internos penitenciarios ingresados por delitos de tráfico en Cataluña*. Producción propia 2011. Barcelona: Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada.
- Holden, R. R. (1992). Associations between the Holden Psychological Screening Inventory and the NEO Five-Factor Inventory in a nonclinical sample. *Psychological Reports*, 71(3_suppl), 1039-1042.
- Hubicka, B., Laurell, H., y Bergman, H. (2008). Criminal and alcohol problems among Swedish drunk drivers. Predictors of DUI relapse. *International journal of law and psychiatry*, 31(6), 471-478.
- Hurtado, A. O. (2006). *Alternativas a la cárcel en Euskadi: el trabajo en beneficio de la comunidad*. Vitoria: Ararteko.
- Instituto Nacional de Estadística (2009). “Encuesta sobre discapacidad, autonomía personal y situaciones de dependencia edad, 2008”. INE, Recuperado de: <http://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t15/p418/a2008/hogares/p01/modulo1/10/&file=01019.px>

- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2012). *Memorias Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico 2011*. Recuperado de https://www.administraciondejusticia.gob.es/paj/PA_WebApp_SGNTJ_NPAJ/descarga/MEMORIA_INTCF_2011.pdf?idFile=da103022-3afc-44b4-9b3b-87eb2338e490
- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2013). *Memorias Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico 2012*. Recuperado de https://www.administraciondejusticia.gob.es/paj/PA_WebApp_SGNTJ_NPAJ/descarga/MEMORIA_INTCF_2012_160913.pdf?idFile=47a68bd4-dc35-46b8-9f03-080c8485e9e3
- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2014). *Memorias Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico 2013*. Recuperado de https://www.administraciondejusticia.gob.es/paj/PA_WebApp_SGNTJ_NPAJ/descarga/Memoria%20INTCF%202013.pdf?idFile=d9eecb8d-1e61-4a56-aad8-5131679085e1
- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2015). *Memorias Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico 2014*. Recuperado de https://www.administraciondejusticia.gob.es/paj/PA_WebApp_SGNTJ_NPAJ/descarga/MEMORIA%20INTCF%202014.pdf?idFile=3779838a-e421-4dbf-9c5a-fff9931c95f
- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2016). *Memorias Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico 2015*. Recuperado de https://www.administraciondejusticia.gob.es/paj/PA_WebApp_SGNTJ_NPAJ/descarga/MEMORIA%20INTCF%202015.pdf?idFile=2486f6d0-1c77-48e5-8d64-d26e47e1b582
- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2017). *Memorias Víctimas Mortales en Accidentes de Tráfico 2016*. Recuperado de: http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/Portal/1292428599544?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadername2=Grupo&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3DMemoria_Trafico_INTCF_2016.PDF&blobheadervalue2=INTCF
- Iversen, H. y Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33, 1251-1263.
- Jiménez- Arriero, J., Rodríguez-Jiménez, R., Vidal De La Fuente, J. y Ponce Alfaro, G. (2005). El TDAH: evolución a la edad adulta. *Revista Española de Pediatría*, 61(6), 495-502.

- Jiménez-Mejías, E., Lardelli, P., Amezcua, C. y Jiménez-Moleón, J. J. (2011). Cuestionarios sobre factores de riesgo de la exposición y la accidentalidad por tráfico en conductores: una revisión. *Anales del Sistema Sanitario de Navarra* (Vol. 34, No. 3, pp. 443-452). Gobierno de Navarra. Departamento de Salud.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651-665. doi: 10.1016/S0001-4575(97)00017-1.
- Jonah, B.A., Thiessen, R., Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis & Prevention* 33 (5), 679–684.
- Jornet-Gibert, M., Gallardo-Pujol, D., Suso, C. y Andrés-Pueyo, A. (2011). *El papel de las actitudes y la personalidad en la predicción de la conducción bajo los efectos del alcohol*. Póster presentado al VIII Congreso Español de Criminología, celebrado en San Sebastián (España) del 29 de junio al 1 de julio.
- Kessler, R. C., Adler, L., Ames, M., Delmer, O., Faraone, S., Hiripi, E., Howes, M. J., Jin, R., Secnik, K., Spencer, T., Ustun, T. B., y Walters, E. E. (2005). The World Health Organization Adult ADHD Self-Report Scale (ASRS): A Short Screening Scale for Use in the General Population. *Psychological Medicine*, 35, 245-256.
- Kessler, R. C., Adler, L. A., Gruber, M. J., Sarawate, C. A., Spencer, T., y Van Brunt, D. L., (2007). Validity of the World Health Organization Adult ADHD Self-Report Scale (ASRS) screener in a representative sample of health plan members. *International Journal of Methods in Psychiatric Research*, 16, 52-65.
- Klein, R. G., Mannuzza, S., Olazagasti, M. A. R., Roizen, E., Hutchison, J. A., Lashua, E. C., & Castellanos, F. X. (2012). Clinical and functional outcome of childhood attention-deficit/hyperactivity disorder 33 years later. *Archives of general psychiatry*, 69(12), 1295-1303.
- Lajunen, T., 1997. *Personality Factors, Driving Style and Traffic Safety*. University of Helsinki, Helsinki.
- Lajunen t, Parker D, y Summala H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis and Prevention*; 36: 231-238.
- Lapham, S. C, Smith, E., C'de Baca, J., Chang, I., Skipper, B.J., Baum, G., y Hunt, W.C. (2001). Prevalence of Psychiatric Disorders Among Persons Convicted of Driving While Impaired. *Archives of General Psychiatry*, 50 (10), pp. 943-949. Doi: 10.1001 / archpsyc.58.10.943

- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S. G., y Manstead, A. S. R. (1997). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88, 249-262.
- Lázaro J. (2015). *Efectos sobre el conductor ante los nuevos cambios normativos en materia de tráfico y seguridad vial* (Doctoral dissertation), Universitat de València. València.
- Lev, D., Hershkovitz, E. y Yechiam, E. (2008). Decision making and personality in traffic offenders: A study of Israeli drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 40(1), 223-230.
- Ley de 9 de mayo de 1950 sobre el uso y circulación de vehículos motor. BOE, núm. 130, de 10 de mayo de 1950, p. 2.039.
- Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE, núm. 178, de 27 de julio de 1989, pp. 24084 a 24085.
- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. BOE, núm. 172, de 20 de julio de 2005, pp. 25781- 25793.
- Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora. BOE, núm. 283, pp. 99594- 99624.
- Ley 6/2014, de 7 de abril, por el que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE, núm. 85, de 8 d abril de 2014, pp. 29508 a 29528.
- Ley 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE, núm. 261, de 31 de octubre de 2015, pp. 103167 a 103231.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE» núm. 281, de 24 de noviembre de 1995, pp. 33987 a 34058.
- Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE, núm. 283, de 26 de noviembre de 2003, pp. 41842 a 41875

- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. *BOE*, núm. 288, de 1 de diciembre de 2007, pp. 49505-49509
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. *BOE*, núm. 152, pp. 54811 a 54883.
- Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. *BOE*, núm. 77, de 31 de marzo de 2015, pp. 27061-27176.
- Lezak, M. (1995). *Neuropsychological assessment* (3a. Ed.). New York: Oxford University Press.
- Lijarcio, Escamilla, López, Puchades, Martí-Belda, Bosó y Montoro (2016). *Documentos Penitenciarios 15. Manual para el profesional PROSEVAL. Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial*. Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Ministerio del Interior. Recuperado de http://www.institucionpenitenciaria.es/web/export/sites/default/datos/descargables/publicaciones/PROSEVAL_Manual_del_Profesional_acc.pdf
- Lizárraga, C. L. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía Sociedad y Territorio vol. VI (22)*, 283-321. doi.org/10.22136/est002006260
- López, M.E. (2008). Drogodependencia y salud mental en la realidad del menor infractor. Eds. Rodríguez, F.J., Bringas, C., Fariña, F., Arce, R. y Bernardo, A. *Psicología Jurídica: Entorno Judicial y Delincuencia*. Oviedo. Universidad de Oviedo.
- López, J.A., Serrano, I. y Delgado, J. (2005). Attention déficit hyperactivity disorder: a predictive modelo of comorbidity with behaviour disorder. *Psychology in Spain, 9 (1)*, 63-74.
- López-de-Cózar, E., Sanmartin, J. y Tormo, M. T. (2010). Análisis estadístico de los comportamientos de riesgo en la conducción y su influencia sobre la accidentalidad. Recuperado de: https://www.uv.es/metras/docs/2010_CIT_lopez_de_cozar.pdf
- López-Muñiz Goñi, M. (2004). *Accidentes de Tráfico. Problemática e Investigación*. Madrid: Ed. Colex, 4ta edición.
- Loranger, A. W. (1988). *Personality Disorder Examination (IPDE) Manual*. Yonkers, NY: DV Communications.

- Loranger A.W., Janca A. y Sartorius N. (1997). *Assessment and diagnosis of personality disorders: the ICD-10 international personality disorder examination (IPDE)*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Manga, D., Ramos, F. y Morán, C. (2004). The spanish norms of the NEO five-factor inventory: New data and analyses for its improvement. *International Journal of Psychology and Psychological Therapy*, 4(3), 639-648. Recuperado de: <https://search.proquest.com/docview/222752526?accountid=14777>
- Martínez-Torvisco, J. y Hernández, B. (1997). Riesgo, responsabilidad y conducción. *Intervención Psicosocial*, 6 (1), 91-103.
- Martos, F. J., Roa, J. M., Montoro, L., y Tortosa, F. (2012). Los conductores re-examinados: El transcurso del tiempo deteriora significativamente los conocimientos de los conductores. *Revista Latinoamericana De Psicología*, 44(3), 83-94.
- Mejías, E., Lardelli, P., Amezcua, C. y Moleón, J. J. (2011). Cuestionarios sobre factores de riesgo de la exposición y la accidentalidad por tráfico en conductores: una revisión. *In Anales del Sistema Sanitario de Navarra (Vol. 34, No. 3, pp. 443-452)*. Gobierno de Navarra. Departamento de Salud.
- Megías, A., Maldonado, A., Catena, A., y Cándido, A. (2012). Dos formas de entender la influencia emocional en la psicología del tráfico. *Securitas Vialis*, 4 (3), 143-152.
- Metzner, J. L., Dentino, A. N., Godard, S. L., Hay, D. P., Hay, L. y Linnoila, M. (1993). Impairment in driving and psychiatric illness. *The Journal of Neuropsychiatry and Clinical Neurosciences*, 5(2), 211-220. doi.org/10.1176/jnp.5.2.211.
- Middendorff, W. (1981). Estudios sobre la delincuencia en el tráfico. *Estudios de Psicología Criminal. Vol. XII*. Madrid: Espasa Calpe.
- Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (2013). *Encuesta Nacional de Salud de España 2011/12*. Madrid: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.
- Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (2016). Grupo de trabajo sobre fármacos y conducción de vehículos. *Documento de consenso sobre medicamentos y conducción en España: información a la población general y papel de los profesionales sanitarios*. Madrid: Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.
- Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social (2018). *Nota técnica. Encuesta Nacional de Salud España 2017*. Madrid: Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social.

- Miró, F. y Bautista, R. (2013). ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial. *InDret*, (4).
- Monrás, M., Aparicio, Á., López, J. A., y Pons, I. (2011). Causas de los ingresos en prisión por delitos contra la seguridad vial: ¿enfermedad o irresponsabilidad? *Medicina clínica*, 137(6), 279-280.
- Montoro, L., Carbonell, E., Durán, R., López, M., Llobregat, C., Sánchez, F., y Soler, J. (1991). Pasado, presente y futuro de la psicología y la seguridad vial en España: El reto de los años noventa. *Papeles del Psicólogo*, 49, 22-33.
- Montoro, L. Carbonell, E. Sanmartín, J. y Tortosa, F. (Ed.) (1995). *Seguridad Vial: del factor humano a las nuevas tecnologías*. Madrid: Síntesis.
- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C. y Toledo, F. (2000). *Manual de Seguridad Vial: El factor humano*. España: Ariel.
- Montoro, L. y Roca, J. (2007). *El permiso por puntos: percepción de los conductores. Una investigación sociológica para evaluar el impacto inicial del permiso por puntos en la población española. Informe de investigación*. Barcelona: ARAG, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A. Sociedad Unipersonal.
- Montoro, L., Roca, J. y Lucas-Alba, A. (2010). Creencias de los conductores españoles sobre la velocidad. *Psicothema*, 22(4), 858-864.
- Montoro, L.; Escamilla, C.; Lijarcio, J.I.; Martí-Belda, A. y Puchades, R. (2010). Taller de actividades para el cumplimiento de TBCs relacionados con la seguridad vial (TASEVAL). Madrid: Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Ministerio del Interior.
- Montoro, L.; Toledo, F.; Lijarcio, J.I.; Roca, J.; Lloret, M.C.; Martí-Belda, A. y Puchades, R. (2012). Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador. (5ª ed. Rev.) Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Moral, M. D. L., Rodríguez, F. J., Ovejero, A. y Sirvent, C. (2009). Cambios actitudinales y reducción del consumo de alcohol en adolescentes a partir de un programa de intervención psicosocial. *Adicciones*, 21(3), 207-220.
- Moskowitz, H. y Fiorentino, D. A (2000). *Review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills*. Washington DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Näätänen, R. y Summala, H. (1974). A model for the role of motivational factors in driver's decision-making. *Accident Analysis and Prevention* 6, 243-261.

- Nygren, T. E., Isen, A. M., Taylor, P. J. y Dulin, J. (1996). The influence of positive affect on the decision rule in risk situations: focus on outcome (and especially avoidance of loss) rather than probability. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 66, 59–72.
- OCDE (2015).” España”, en el *Informe Anual de Seguridad Vial 2015*. París. OECD Publishing. doi.org/10.1787/irtad-2015-39-en
- Oltedal, S. y Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety science*, 44(7), 621-628.
- Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción. *BOE* núm. 190, de 10 de agosto de 2005
- Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. *BOE*, núm. 289, de 29 de noviembre de 2014, pp. 97952 a 97967.
- Organización Mundial de la Salud [OMS] (1992), CIE-10. Décima revisión de la clasificación internacional de las enfermedades. *Trastornos mentales y del comportamiento. Descripción clínicas y pautas para el diagnóstico*. Madrid: Ed. Méditor.
- Organización Mundial de la Salud [OMS] (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- Organización Mundial de la Salud (5 de febrero de 2018). Alcohol. Datos y Cifras. Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: <http://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/alcohol>
- Ortiz-Tallo, M., Cardenal, V., Ferragut, M. y Cerezo, M. V. (2011). Personalidad y síndromes clínicos: un estudio con el MCMI-III basado en una muestra española. *Revista de psicopatología y psicología clínica*, 16(1), 49-59.
- Ozkan, T., y Lajunen, T. (2005). Why are young men risky drivers? The effects of sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences and accident involvement among young men and women Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31(6), 547–558.
- Palk, G. R., Davey, J.D., y Freeman, J. E. (2007). The relationship between traffic offending and other general criminal activity: The role of alcohol, time and place. *In International Conference on Alcohol Drugs and Traffic Safety, (T2007)*, Seattle.

- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S., y Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38(5), 1036-1048.
- Pascual, P. y Fernández, P. (2007). *Del metal al motor: Innovación y atraso en la historia de la industria metal-mecánica española*. Bilbao: Fundación BBVA.
- Peden, M. et al., eds. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- Pedrero, E. J., Ruiz-Sánchez, J.M., Rojo-Mota, G., Llanero-Luque, M., Puerta-García, C. (2011). Prevalencia del trastorno por déficit de atención/hiperactividad en adictos a sustancias. Del cribado al diagnóstico. *Rev Neurol* 52: 331-40.
- Pérez, E. J. P., y García, C. P. (2007). El ASRS v. 1.1. como instrumento de cribado del trastorno por déficit de atención e hiperactividad en adultos tratados por conductas adictivas: propiedades psicométricas y prevalencia estimada. *Adicciones*, 19(4), 393-408.
- Pérez, C. R., Pérez, J. C. N., Díaz, F. J. R., Granda, A. P., Molleda, C. B. y Fernández, T. G. (2015). Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad (TDAH): Prevalencia y Características Sociodemográficas en Población Reclusa. *Psychology/Psicologia Reflexão e Crítica*, 28(4), 698-707. doi: 10.1590/1678-7153.201528407
- Peris, J., Aguilar, M., Alcántara, M., Casanova, I., Castro, M., López-Soler, C., . . . Pintado, A. (2017). *El trastorno por déficit de atención e hiperactividad y su repercusión en la responsabilidad penal* (Riera J., Ed.). Madrid: Dykinson, S.L. doi:10.2307/j.ctt22p7gqd
- Perúla de Torres, L. P., Fernández-García, J. A., Arias-Vega, R., Muriel-Palomino, M., Márquez-Rebollo, E., y Ruiz-Moral, R. (2005). Validación del cuestionario AUDIT para la identificación del consumo de riesgo y de los trastornos por el uso de alcohol en mujeres. *Atención primaria*, 36(9), 499-506. doi.org/10.1016/S0212-6567(05)70552-7
- Poó, F., Ledesma, R. y Montes, S. (2008). Rasgos de personalidad y agresión en conductores. *Avaliação psicológica*, 7(3).
- Poó, F. y Ledesma, R. (2013). A study on the relationship between personality and driving styles. *Traffic Injury Prevention*, 14(4), 346–352.
- Queralt, J. 2008. *Derecho penal español, PE.*, Barcelona: Atelier.

- Rahemi, Z., Ajorpaz, N. M., Esfahani, M. S., y Aghajani, M. (2017). Sensation-seeking and factors related to dangerous driving behaviors among Iranian drivers. *Personality and Individual Differences*, 116, 314-318.
- Ramos-Quiroga, J. A., Bosch-Munsó, R., Castells-Cervelló, X., Nogueira-Morais, M., García-Giménez, E., y Casas-Brugué, M. (2006). Trastorno por déficit de atención con hiperactividad en adultos: caracterización clínica y terapéutica. *Rev Neurol*, 42(10), 600-606.
- Ramos-Quiroga, J. A., Daigre, C., Valero, S., Bosch, R., Gómez-Barros, N., Nogueira, M., y Casas, M. (2009). Validación al español de la escala de cribado del trastorno por déficit de atención/hiperactividad en adultos (ASRS v. 1.1): una nueva estrategia de puntuación. *Rev Neurol*, 48(9), 449-52.
- Real Decreto de 16 de junio de 1926. Reglamento para la Circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España. *Gaceta de Madrid*, núm. 170, de 19 de junio, pp. 1642-1654.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE, núm. 306, de 23 de diciembre de 2003, pp. 45684 a 45772.
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. BOE, núm. 138, de 8 de junio de 2009, pp. 48068 a 48182.
- Real Decreto 1849/2009, de 4 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, que establece las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad. BOE, núm. 293, de 5 de diciembre de 2009, pp. 103545-103547.
- Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores. BOE, núm. 54, de 3 de marzo de 2010, pp. 20695- 20715.
- Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE núm. 63, de 14 de marzo de 1990, pp. 7259 a 7270.
- Real Orden de 31 de julio de 1897. Gaceta de Madrid, núm. 225, de 13 de agosto de 1897, pp. 578-579.

- Reason, J. (2000). Human error: models and management. *British Medical Journal* 320(7237), 768-770.
- Reason, J. T., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. S. y Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332. doi: 10.1080/00140139008925335
- Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado, 17 de septiembre de 1900. *Gaceta de Madrid* núm. 263, de 20 de septiembre de 1900.
- Roca, J. y Tortosa, F. (2008): El impacto del permiso por puntos sobre la seguridad vial. *Securitas Vialis*, 1(1), 27-32.
- Rösler, M., Retz, W., Retz-Junginger, P., Hengesch, G., Schneider, M., Supprian, T. y Thome, J. (2004). Prevalence of attention deficit-hyperactivity disorder (ADHD) and comorbid disorders in young male prison inmates. *Eur Arch Psychiatry Clin Neurosci.*, 254, pp. 365-367
- Rosón, B. (2008). Consumo de riesgo y perjudicial de alcohol. Prevalencia y métodos de detección en la práctica clínica. *Galicia Clínica*, 69, 29-44.
- Rothengatter, T. (1997). Errors and violations as factors in accident causation. En T. Rothengatter y E. Carbonell (eds.). *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application* (pp 59-63). Oxford. Pergamon.
- Roxin, C. (1992). Acerca del desarrollo reciente de la política criminal. *Cuadernos de Política Criminal*, 48, 795-810.
- Rubio, G., Bermejo, J., Caballero, M. C. y Santo-Domingo, J. (1998). Validación de la prueba para la identificación de trastornos por uso de alcohol (AUDIT) en Atención Primaria. *Revista Clínica Española*, 198, 11-14.
- Ruiz, M., Díaz, M. y Villalobos, A. (2012). *Manual de Técnicas de Intervención Cognitivo-Conductuales*. Bilbao: Desclée De Brouwer, S.A.
- Rumar, K. (1985) *The role of perceptual and cognitive filters in observed behaviour*. En: Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.), *Human Behaviour and Traffic Safety* pp. 151-165. New York. Plenum Press.
- Rutter, M., Giller, H. y Hagell, A. (2000). *La conducta antisocial en jóvenes*. Madrid: Cambridge University Press.
- Sáiz, M. y cols. (1994). La II y VI Conferencias Internacionales de Psicotecnia celebradas en Barcelona. Algunas de sus repercusiones en el ámbito social e institucional. *Revista de Historia de la Psicología*, 15(3- 4), 227-237.

- Sánchez, F. (2008). Actitudes frente al riesgo vial. *Intervención Psicosocial*, 17(1) doi:10.4321/S1132-05592008000100005
- Sanz, J., Gil, F., García-Vera, M. P., y Barrasa, A. (2008). Needs and cognitive/behavior patterns at work and the Big Five: An assessment of the Personality and Preference Inventory Normative (PAPI-N) from the perspective of the five-factor model. *International Journal of Selection and Assessment*, 16, 46-58
- Sanz-García, O., Dueñas, R. M. y Muro, A. (2010). Consequences of non-treated ADHD: Study in a prison psychiatric population. *Psiquiatria.com*.
- Sarkar, S. y Andreas, M. (2004). Acceptance of and engagement in risky driving behaviors by teenagers. *Adolescence*, 39(156), 687-700.
- Saunders, J. B., Aasland, O. G., Babor, T. F., de la Fuente, J. R. y Grant, M. (1993). Development of the Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT): WHO collaborative project on early detection of persons with harmful alcohol consumption. II. *Addiction*, 88, 791-804. doi: 10.1111 / j.1360-0443.1993.tb02093.x
- Schell, T.L., Chan, K. S. y Morral, A. R. (2006), Predicting DUI recidivism: Personality, attitudinal, and behavioral risk factors. *Drug and Alcohol Dependence*, 82, 33-40.
- Schwebel, D.C., Severson, J., Ball, K.K. y Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis and Prevention*, 38, pp. 801-811
- Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (2014). Instrucción 4/2014/SGIIPP sobre el cumplimiento de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad en los casos de delitos contra la seguridad del tráfico. Ampliación del ámbito de aplicación de los talleres TASEVAL. Recuperado de http://www.institucionpenitenciaria.es/web/export/sites/default/datos/descargables/instruccionesCirculares/Circular_I-4-2014.pdf
- Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (2016). *Informe General, 2015*. Ministerio del Interior – Secretaría General Técnica. Recuperado de: http://www.institucionpenitenciaria.es/web/export/sites/default/datos/descargables/publicaciones/Informe_General_2015_acc.pdf
- Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (2017). *Informe General, 2016*. Ministerio del Interior – Secretaría General Técnica. Recuperado de: http://www.institucionpenitenciaria.es/web/export/sites/default/datos/descargables/publicaciones/Informe_General_2016_acc.pdf

- Segal, D.L., y Coolidge, F.L. (1998). Personality disorders (pp. 267-289). En B. Edelstein (ed.): *Clinical Geropsychology (A.S. Bellack y M. Hersen. Comprehensive Clinical Psychology, vol. 7)*. Amsterdam: Elsevier Science.
- Seguel, F., Santander, G., y Alexandre, O. (2013). Validez y confiabilidad del test de identificación de los trastornos debidos al consumo de alcohol (AUDIT) en estudiantes de una universidad chilena. *Ciencia y enfermería, 19*(1), 23-35
- Servicio de Gestión de Penas y Medidas Alternativas (SGPMA) (2010). Talleres de Seguridad Vial (Taseval). Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Recuperado de: <http://www.institucionpenitenciaria.es/web/portal/PenasyMedidasAlternativas/Taseval.html>
- Servicio de Gestión de Penas y Medidas Alternativas (SGPMA) (2015). Portal de Estadística. Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Recuperado de: <http://www.institucionpenitenciaria.es/web/portal/PenasyMedidasAlternativas/estadisticas.html?anyo=2015>
- Shahar, A. (2009). Self-reported driving behaviors as a function of trait anxiety. *Accident Analysis & Prevention, 41* (2), 241-245.
- Shechory, M., Weiss, J. M., y Weinstain, R. (2011). Differentiating Offenders by Index Offense and Personality Inventories: The Characteristics of Adult Probationers in Israel. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology 57*(3) 312–331. doi: 10.1177/0306624X11428316
- Shinar, D. (1978). *Psychology on the Road. The human factor in traffic safety*. New York: John Wiley and Sons.
- Sholberg, M. M. y Mateer, C. A. (1989). Remediation of executive functions impairments. *Introduction to cognitive rehabilitation: Theory and Practice 232-263*.
- Simon V, Czobor P, Bálin S, Meszaros A, Bitter I. (2009). Prevalence and correlates of adult attention-deficit hyperactivity disorder: Meta-analysis. *The British Journal of Psychiatry, 194*(3), 204-211.
- Sminkey, L. (2011). *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020*. Ginebra: Naciones Unidas. Decenio de Acción para la Seguridad Vial.
- Soler, J. y Tortosa, F. (1987). *Psicología y tráfico*. Valencia: NAU Llibres.
- Soutullo, C. y Diez, A. (2007). *Manual de Diagnóstico y Tratamiento del TDAH*. Madrid. Ed. Médica Panamericana.

- Squillace, M. y Picón, J. (2010). La influencia de los heurísticos en la toma de decisiones. *Investigación. psicológica*, 15(3), 157-173.
- Stein, A.C., y Allen W.A. (1987). The effects of alcohol on driver decision making and risk taking. In P.C. Noordzij, y R. Roszbach (Eds.), *Alcohol, drugs and traffic safety—T86. Proceedings of the Tenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Amsterdam*, September 9–12, 1986 (pp. 177–182). Amsterdam: Excerpta Medica.
- Stuss, D.T. y Levine, B. (2002). Adult clinical neuropsychology: Lessons from studies of the frontal lobes. *Annual Review Psychology*, 53, 401 – 433.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model. *Accident Analysis & Prevention*, 35, 6, 949-964.
- Tortosa, F. y Civera, C. (2011). Es necesario controlar las conductas de consumo. *Revista Española de Drogodependencias*. Vol. 36 (3) 245-258.
- Tortosa, F., y Montoro, L. (2002). La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas. *Psicothema*, 14(4), 714-725.
- Treat, J. R. y cols. (1977). *Tri-level study of the causes of traffic accidents: Final Report*. Volumen II. Special Analyses. Indiana University DOT-HS-034-3-535
- Trujillo, N., Pineda, D.A. y Puerta, I.C. (2007). Alteraciones cognitivas en adolescentes infractores con trastorno disocial de diversos niveles de gravedad. *Psicología Conductual*, 15 (2), 297-319.
- Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science* 41, 427–443.
- Unión Europea. Comunicación de la Comisión (COM) (2003) 311 final (2003). Programa de acción europeo de seguridad vial. Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida. COM (2003) 311 final.
- Unión Europea. Recomendación (UE) 2004/345/CE de la Comisión, de 6 de abril de 2004. La aplicación de las normas de seguridad vial. Diario Oficial de la Unión Europea del 17 de abril de 2004.
- Unión Europea. Directiva (UE) 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (refundición). Diario Oficial de la Unión Europea (DOCE L 403, pp. 18-60

- Unión Europea. Comisión (UE). Eurobarómetro (2007). *Attitudes towards Alcohol. Special Eurobarometer. European Commission*. Recuperado de: http://ec.europa.eu/health/ph_determinants/life_style/alcohol/documents/ebs272_en.pdf
- Unión Europea. Directiva (UE) 2015/653/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2015, sobre el permiso de conducción. Diario Oficial de la Unión Europea, L 107, pp. 68-73.
- Unión Europea. Comisión Europea (2016). Comunicado de prensa (Référéncie: IP-16-863 Date: 31/03/2016) Seguridad vial: las últimas estadísticas ponen de manifiesto la necesidad de redoblar esfuerzos para salvar vidas en las carreteras de la UE. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_es.htm
- Valdizán J. R. y Izaguerri-Gracia A. C. (2009). Trastorno por déficit de atención/hiperactividad en adultos. *Rev. Neurol*;48. Supl 2: S95-S99.
- Valero, S., Bosch, R., Corominas, M., Giannoni, A., Barrau, V., Ramos quieroga, J. Al, y Casas, M. (2017). Psychopathology and traffic violatins in subjects who have lost their driving license. *Comprehensive psychiatry*, 76, 45-55. doi.org/10.1016/j.comppsy.2017.03.012
- Vargas, C., Castro, C., Martos, F. J., y Trujillo, H. M. (2012). Conocimiento de las normas de tráfico en función de la edad y de la importancia para la seguridad vial. *Universitas Psychologica*, 11(4), 1277-1289.
- Vicente, M. T., Ruiz-Flores, M., Bozzini, D., Capdevila, L., Ramirez, M.V., Terradillos, M. J., y López, A. A. (2014). Consumo de alcohol y riesgo de accidentes de tráfico en España. Aspectos preventivos. *Medicina Balear*, 18.
- Vidales, C. (2011). Pena de trabajos en beneficio de la comunidad y seguridad vial: Cuestiones y perspectivas. *Securitas vialis*, 3, (8), 3-10.
- Watson, B. (2004). *The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers*. PhD thesis. Queensland: Queensland University of Technology.
- West, R. y Hall, J. (1997). The Role of Persnalty and Atttudes n Traffic Accident Risk. *Applied Psycholgy: an international review*, 46 (3), 253-264.
- Westerman, S. J., y Haigney, D. (2000). Individual differences in driver stress, error and violation. *Personality & Individual Differences*, 29, 981-998.
- Wilens, T.E., Spencer, T.J., y Biederman, J. (2000). "Attention-deficit/hyperactivity disorder with substance use disorders". En Brown, T.E. (ed). *Attention-deficit*

disorders and comorbidities in children, adolescent and adults. Washington, DC: American Psychiatric Press, pp 319-339.

Wiliszowski, C., Murphy, P., Jones, R., Lacey, J., 1996. *Determine reasons for repeat drinking and driving.* (National Highway Traffic Safety Administration. DOT HS 808 401). Winchester, MA: Mid-America Research Institute,

Williams, A. F. (2006). Alcohol-impaired driving and its consequences in the United States: the past 25 years. *Journal of safety research*, 37(2), 123-138.

ANEXO I. CUESTIONARIOS

APARTADO A.1.

IDENTIFICADOR: _____

CUESTIONARIO DATOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS

1. **Edad:** años _____

2. **Sexo:**

- Hombre
 Mujer

3. **Nacionalidad:** _____

4. **Estado civil (marque la opción actual):**

- Soltero/a/Separado/a/
Divorciado/a
 Casado /En pareja

5. **¿Tiene hijos?**

- No
 Sí

6. **Nivel de estudios:**

- Sin estudios
 Primaria
 Secundaria/ E.G.B.
 Formación Profesional
 BUP/COU/Bachillerato
 Universitarios Medios
 Universitarios Superiores
 Otros: _____

7. **Actividad Laboral:**

- Estudiante
 Trabajo por cuenta propia
 Trabajo por cuenta ajena con
contrato indefinido
 Trabajo por cuenta ajena con
contrato temporal
 Desempleado
 Jubilado / pensionistas
 Otros _____

CUESTIONARIO DATOS CRIMINOLÓGICOS

8. ¿Por qué delito está cumpliendo actualmente la pena de trabajos en beneficio de la comunidad?

- Exceso de velocidad
- Conducir con la tasa de alcoholemia o bajo la influencia del alcohol
- Conducir bajo la influencia de drogas
- Conducir tras haber perdido la vigencia del permiso por pérdida total de puntos.
- Conducir estando privado cautelar o definitivamente del permiso por decisión judicial
- Conducir sin haber obtenido nunca el permiso o licencia de conducción
- Conducir teniendo permiso de otro país, pero no estar homologado en España o caducado.
- Actos que originen riesgos para la circulación

9. ¿Es el primer delito contra la seguridad vial?

- Sí
- No

10. ¿Ha perdido puntos de su permiso de conducir?

- No
- Sí

11. Anteriormente, ¿cometió algún delito de otra naturaleza, que no sea contra la seguridad vial?

- No.
- Sí.

12. ¿Sabía que la conducta que le llevó a la detención estaba prohibida? Marque solo una alternativa:

- No, no lo sabía
- Algo recordaba de cuando estudié para obtener el permiso, pero no exactamente.
- Sí, algo sabía por televisión o prensa.
- Sí, algo sabía por otras personas que me informaron (amigos, familiares, compañeros, etc.).
- Sí, pero pensaba que estaba prohibido como infracción administrativa (multas y pérdida de puntos).
- Sí, sabía que era delito, pero no tenía claro las tasas, las velocidades o el motivo de conducir sin permiso.
- Sí, sabía que era delito penal.

13. ¿Cree que realizar la conducta que le llevó a la detención podría ser peligrosa?

- Nunca Algunas veces Bastantes veces Siempre

14. ¿Cuándo ocurrió la detención?

- De lunes a viernes
 Fin de semana

CUESTIONARIO ASPECTOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL

15. ¿Sabría diferenciar entre las infracciones administrativas y las penales de tráfico?

- Sí No

Indique con una cruz si piensa que las siguientes conductas son una infracción (Sí o no) y el tipo, en caso de serlo:

	Sí, Administrativa	Sí, Penal	No es infracción
16. Conducir a más de 90 km/h de la velocidad que corresponde a una carretera fuera de la ciudad.			
17. Conducir un ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso.			
18. Conducir con presencia de drogas en el organismo, sin ir bajo la influencia de la droga.			
19. Conducir con alcoholemia de más de 0.25 mg/l en aire.			
20. Conducir con alcoholemia de más de 0.50 mg/l en aire.			
21. Conducir a más de 60 km/h de la velocidad que correspondería a una vía de ciudad o población.			
22. Conducir un vehículo a motor sin vigencia del permiso de conducir, por haber perdido los puntos.			
23. Conducir un vehículo a motor sin haber obtenido nunca un permiso.			
24. Conducir con alcoholemia de más de 0.60 mg/l en aire.			

25. Conducir a más de 80 km/h de la velocidad que correspondería a una vía fuera de la ciudad.

26. Conducir bajo la influencia de las drogas.

27. Conducir por ciudad a más de 120 km/h.

28. Colocar en la vía obstáculos imprevisibles o sustraer o anular señalización de la vía.

29. Según su punto de vista, valore la gravedad, de 0 a 10, de los siguientes factores que causan accidentes mortales, siendo 0 = menos grave y 10 = más grave:

- Velocidad excesiva.
- Consumo de alcohol/drogas.
- Incumplimiento de la norma (*saltarse un stop o semáforo rojo, adelantamientos prohibidos, circular sin guardar distancias de seguridad, etc.*).
- Distracciones, teléfono móvil, despistes.
- Sueño/fatiga.
- Inexperiencia en la conducción.
- Conducción temeraria.
- Conducir sin haber obtenido nunca un permiso o tenerlo sin vigencia por la pérdida de puntos.

Bajo su punto de vista, valore de 0 a 10 la peligrosidad que percibe si un conductor realiza estas conductas infractoras, siendo 0 = menos peligroso y 10 = muy peligroso:

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
30. Coger un vehículo después de tomar una bebida alcohólica.											
31. Conducir estando privado del permiso de conducir por decisión judicial.											
32. Circular a velocidades que excedan más de 80 km/h los límites por carreteras.											
33. Coger un vehículo después de consumir alguna droga (cocaína, hachís, marihuana, éxtasis, otras).											
34. Conducir un turismo, motocicleta, autobús, camión, etc., sin haber											

obtenido nunca un permiso de conducir.																				
35. Coger el vehículo después de consumir bebidas alcohólicas y con una tasa de alcoholemia de más de 0,60 mg/l.																				
36. Circular a velocidades que excedan más de 60km/h los límites por ciudad.																				
37. Conducir un turismo, moto, autobús, camión, etc., teniendo el permiso de conducir sin vigencia, por la pérdida de puntos.																				
38. Coger vehículo después de consumir bebidas alcohólicas y con una tasa de alcoholemia de más de 0,25 mg/l.																				
39. Conducir un ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso de conducir.																				
40. Coger el vehículo después de consumir alcohol, con una tasa de alcoholemia de más de 0,50 mg/l.																				

APARTADO A.2.

DBQ

Todo el mundo comete algún error de vez en cuando al conducir. A continuación, se presentan algunas situaciones habituales al volante. Lea los enunciados e indique en la hoja de respuestas **CON QUÉ FRECUENCIA LE HAN OCURRIDO EN EL ÚLTIMO AÑO.**

A NUNCA	B POCAS VECES	C ALGUNAS VECES	D BASTANTES VECES	E MUCHAS VECES
------------	---------------------	-----------------------	-------------------------	----------------------

IT	SITUACIONES	A	B	C	D	E
1	Chocar contra algo que no había visto al dar marcha atrás					
2	Tener la intención de ir a un sitio (A) y darse cuenta de que se ha equivocado y está yendo a otro lugar al que suele ir con más frecuencia					
3	Conducir después de haber bebido lo suficiente como para sobrepasar el límite de alcoholemia permitido.					
4	Tomar una dirección equivocada en una rotonda o un cruce.					
5	Estar a punto de chocar con el coche que viene de frente cuando estaba haciendo cola para girar a la izquierda.					
6	No darse cuenta de que había peatones cruzando cuando ha girado hacia una calle lateral.					
7	Tocar el claxon para manifestar su enfado a otro conductor.					
8	Olvidarse de mirar el retrovisor antes de iniciar la marcha o hacer una maniobra					
9	Dar un frenazo o perder el control del vehículo en una carretera resbaladiza					
10	Salir de un cruce tan rápido que el conductor con prioridad se ha visto obligado a frenar y dejarle paso.					
11	Hacer caso omiso del límite de velocidad en un área residencial.					
12	Accionar un mando (por ejemplo, el de los faros) cuando quería activar otro (por ejemplo, el del limpiaparabrisas)					
13	Estar a punto de atropellar a un ciclista que no había visto al girar a la derecha,					
14	Saltarse una señal de ceda el paso y estar a punto de chocar					
15	Intentar arrancar en tercera en un semáforo					
16	Intentar adelantar un vehículo sin darse cuenta de que tenía puesto el intermitente para girar.					
17	Enfadarse con otro conductor y perseguirlo con la intención de decirle <i>cuatro verdades</i> .					
18	Ha permanecido en un carril hasta el último momento y luego ha tenido que cambiarse bruscamente					
19	Olvidar donde dejó el coche en el aparcamiento.					
20	Adelantar por la derecha a un conductor lento.					
21	Acelerar mucho al arrancar en un semáforo para adelantar a otro conductor.					
22	Pegarse tanto al vehículo que iba delante que hubiera sido difícil frenar a tiempo en caso de una emergencia.					
23	Saltarse un semáforo que ya se había puesto en rojo.					
24	Mostrar su hostilidad a los conductores con los que se ha enfadado.					
25	No recordar con claridad la carretera por la que acaba de pasar.					

26	Subestimar la velocidad de un vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.					
27	No respetar los límites de velocidad en la carretera.					

APARTADO B.1

CUESTIONARIOS VARIABLES PSICOLÓGICAS

NEO FFI

INSTRUCCIONES

Por favor, antes de comenzar lea cuidadosamente estas instrucciones. Este cuestionario consta de 60 frases. Lea cada frase con atención y marque la alternativa que refleje mejor su acuerdo o desacuerdo con ella. Marque el casillero de cada frase con una cruz:

A si la frase es completamente falsa en su caso, si está en total desacuerdo con ella (nunca)

B si la frase es frecuentemente falsa en su caso, si está en desacuerdo con ella (casi nunca)

C si la frase es tan cierta como falsa, si no puede decidirse o si usted se considera neutral en relación con lo que se dice en ella (a veces)

D si la frase es frecuentemente cierta, si usted está de acuerdo con ella (a menudo)

E si la frase es completamente cierta, si está completamente de acuerdo (siempre)

No hay respuestas correctas ni incorrectas, y no se necesita ser un experto para contestar a este cuestionario. Conteste de forma sincera y exprese sus opiniones de la manera más precisa posible.

Dé una respuesta a todas las frases. Si se equivoca o cambia de opinión, borre completamente lo que haya y marque la opción que mejor se ajuste a su manera de ser.

A En total desacuerdo. Nunca.	B En desacuerdo. Casi nunca.	C Neutral. veces.	A De acuerdo. A menudo.	E Totalmente de acuerdo. Siempre.
--	---	--	--	--

IT	PREGUNTA	A	B	C	D	E
1	A menudo me siento inferior a los demás.					
2	Soy una persona alegre y animosa.					
3	A veces, cuando leo poesía o contemplo una obra de arte, siento una profunda emoción o excitación.					
4	Tiendo a pensar lo mejor de la gente.					
5	Parece que nunca soy capaz de organizarme.					
6	Rara vez me siento con miedo o ansioso.					
7	Disfruto mucho hablando con la gente.					
8	La poesía tiene poco o ningún efecto sobre mí.					
9	A veces intimidado o adulo a la gente para que haga lo que yo quiero.					
10	Tengo unos objetivos claros y me esfuerzo por alcanzarlos de una forma ordenada.					
11	A veces me vienen a la mente pensamientos aterradores.					
12	Disfruto en las fiestas en las que hay mucha gente.					
13	Tengo una gran variedad de intereses intelectuales.					
14	A veces consigo con artimañas que la gente haga lo que yo quiero.					
15	Trabajo mucho para conseguir mis metas.					
16	A veces me parece que no valgo absolutamente nada.					
17	No me considero especialmente alegre.					
18	Me despiertan la curiosidad las formas que encuentro en el arte y en la naturaleza.					
19	Si alguien empieza a pelearse conmigo, yo también estoy dispuesto a pelear.					
20	Tengo mucha auto-disciplina.					
21	A veces las cosas me parecen demasiado sombrías y sin esperanza.					
22	Me gusta tener mucha gente alrededor.					
23	Encuentro aburridas las discusiones filosóficas.					
24	Cuando me han ofendido, lo que intento es perdonar y olvidar.					
25	Antes de emprender una acción, siempre considero sus consecuencias.					
26	Cuando estoy bajo un fuerte estrés, a veces pienso que me voy a desmoronar.					
27	No soy tan vivo ni tan animado como otras personas.					
28	Tengo mucha fantasía.					
29	Mi primera reacción es confiar en la gente.					
30	Trato de hacer mis tareas con cuidado, para que no haya que hacerlas otra vez.					
31	A menudo me siento tenso e inquieto.					

A En total desacuerdo. Nunca.	B En desacuerdo. Casi nunca.	C Neutral. A veces.	D De acuerdo. A menudo.	E Totalmente de acuerdo. Siempre.
--	---	--	--	--

IT	PREGUNTA	A	B	C	D	E
32	Soy una persona muy activa.					
33	Me gusta concentrarme en un ensueño o fantasía y, dejándola crecer y desarrollarse, explorar todas sus posibilidades.					
34	Algunas personas piensan de mí que soy frío y calculador.					
35	Me esfuerzo por llegar a la perfección en todo lo que hago.					
36	A veces me he sentido amargado y resentido.					
37	En reuniones, por lo general prefiero que hablen otros.					
38	Tengo poco interés en andar pensando sobre la naturaleza del universo o de la condición humana.					
39	Tengo mucha fe en la naturaleza humana.					
40	Soy eficiente y eficaz en mi trabajo.					
41	Soy bastante estable emocionalmente.					
42	Huyo de las multitudes.					
43	A veces pierdo el interés cuando la gente habla de cuestiones muy abstractas y teóricas.					
44	Trato de ser humilde.					
45	Soy una persona productiva, que siempre termina su trabajo.					
46	Rara vez estoy triste o deprimido.					
47	A veces reboso felicidad.					
48	Experimento una gran variedad de emociones o sentimientos.					
49	Creo que la mayoría de la gente con la que trato es honrada y fidedigna.					
50	En ocasiones primero actúo y luego pienso.					
51	A veces hago las cosas impulsivamente y luego me arrepiento.					
52	Me gusta estar donde está la acción.					
53	Con frecuencia pruebo comidas nuevas o de otros países.					
54	Puedo ser sarcástico y mordaz si es necesario.					
55	Hay tantas pequeñas cosas que hacer que a veces lo que hago es no atender a ninguna.					
56	Es difícil que yo pierda los estribos.					
57	No me gusta mucho charlar con la gente.					
58	Rara vez experimento emociones fuertes.					
59	Los mendigos no me inspiran simpatía.					
60	Muchas veces no preparo de antemano lo que tengo que hacer.					

APARTADO B.2

IPDE DE LORANGER

En las páginas que siguen se encuentran unas afirmaciones que se refieren a su manera de ser y comportarse, así como a la manera que tiene de pensar sobre ciertas cuestiones.

El objetivo que persigue este cuestionario es conocer qué tipo de persona ha sido usted en los **últimos cinco años**.

Por favor, no deje ningún ítem sin contestar. Si no está seguro de una respuesta, seleccione la opción V (verdadero) o F (falso) **que más se acerque** a la respuesta que usted considera que es correcta.

Si la respuesta a un ítem considera que es verdadera, rodee con un círculo la letra V; si considera que es falsa, rodee con un círculo la letra F.

Por favor, sea sincero, en sus respuestas.

1. Normalmente disfruto y exprimo las diversiones que da la vida.	V	F
2. Reacciono bien cuando alguien me ofende.	V	F
3. Me preocupo por los pequeños detalles	V	F
4. Puedo decidir qué tipo de persona quiero ser.	V	F
5. Muestro mis sentimientos y así los ve todo el mundo.	V	F
6. Dejo que otros tomen por mí las decisiones más importantes.	V	F
7. Normalmente me siento tenso o nervioso.	V	F
8. Casi nunca me enfado.	V	F
9. Llevo las cosas hasta el final para impedir que las personas me dejen	V	F
10. Soy una persona muy cauta	V	F
11. Me han detenido	V	F
12. Los demás piensan que soy una persona fría y distante	V	F
13. Me veo envuelto en relaciones muy intensas, pero no duran.	V	F
14. La mayoría de las personas son justas y honestas conmigo	V	F
15. Encuentro difícil mostrar mi desacuerdo con las personas de las que dependo	V	F
16. Me siento torpe o fuera de lugar en las situaciones sociales	V	F
17. Me dejo llevar demasiado por lo que pasa a mi alrededor	V	F
18. Normalmente me siento mal cuando hago daño o trato mal a alguien	V	F

19. Discuto, incluso a gritos, cuando los demás intentan impedirme hacer lo que quiero	V	F
20. A veces he rechazado quedarme en un trabajo aun cuando se esperaba que lo hiciera	V	F
21. Muestro a los demás mi reacción cuando soy alabado o criticado	V	F
22. He tenido rencores que han durado años	V	F
23. Paso demasiado tiempo intentando hacer las cosas de forma perfecta	V	F
24. Con frecuencia la gente se ríe de mí a mis espaldas	V	F
25. He amenazado con suicidarme y me he causado lesiones a propósito	V	F
26. Mis sentimientos son como el tiempo que hace, siempre están cambiando	V	F
27. Batallo por mis derechos, incluso cuando hacerlo moleste a los demás	V	F
28. Me gusta vestirme de modo que llame la atención de la gente	V	F
29. Mentiré o estafaré a alguien si eso sirve para lograr mis propósitos	V	F
30. Mantengo un plan aunque no obtenga resultados de forma inmediata	V	F
31. Tengo pocos deseos, o ninguno, de practicar el sexo con nadie	V	F
32. Los demás piensan que soy demasiado estricto con las reglas y normas	V	F
33. Normalmente me siento incómodo o indefenso cuando estoy solo	V	F
34. No me comprometo con las personas hasta que estoy seguro de que les gusto	V	F
35. Prefiero ser el centro de atención de los demás	V	F
36. Creo que mi pareja podría serme infiel	V	F
37. Algunas veces me enfado tanto que rompo o tiro cosas al suelo	V	F
38. He tenido amigos/as íntimos/as que lo han sido durante mucho tiempo	V	F
39. Me preocupa mucho no caerle bien a la gente	V	F
40. Con frecuencia me siento “vacío/a” por dentro	V	F
41. Trabajo tanto que no tengo tiempo para nada más	V	F
42. Me preocupa quedarme solo/a y tener que cuidar de mí mismo/a	V	F
43. Muchas cosas que no les preocupan a casi nadie, a mí me parecen peligrosas	V	F
44. Tengo fama de ser un/a ligón/a	V	F
45. Pido favores a personas de las que dependo mucho	V	F
46. Prefiero actividades que pueda hacer yo solo/a	V	F
47. Me enfado y me veo envuelto en peleas	V	F
48. Los demás piensan que soy demasiado “tenso/a” o formal	V	F
49. A menudo busco consejo o confirmación de las decisiones cotidianas	V	F
50. Prefiero estar solo/a que mal acompañado/a	V	F
51. Me resulta muy fácil meterme en problemas	V	F

52. Estoy convencido de que hay una conspiración detrás de muchas de las cosas que pasan en el mundo	V	F
53. Suelo estar enfurruñado/a	V	F
54. Me es difícil acostumbrarme a hacer las cosas de siempre de otro modo.	V	F
55. La mayoría de la gente piensa que soy una persona rara	V	F
56. Asumo riesgos y hago cosas temerarias	V	F
57. Todo el mundo necesita uno o dos amigos/as para ser feliz	V	F
58. Me interesan más mis propios pensamientos que lo que pasa a mi alrededor	V	F
59. Normalmente intento que los demás hagan las cosas a mi manera.	V	F

APARTADO B.3**Escala TDAH Adultos**

Marque la casilla que mejor describe la manera en que se ha sentido y comportado en los últimos 6 meses.

A NUNCA	B RARA VEZ	C ALGUNAS VECES	D CON FRECUENCIA	E MUY FRECUENTEMENTE
-------------------	----------------------	------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------

SITUACIONES	A	B	C	D	E
1. ¿Con cuánta frecuencia tienes problemas para terminar los detalles finales de un proyecto, una vez que las partes más difíciles fueron concluidas?					
2. ¿Con cuánta frecuencia tienes dificultad para tener las cosas en orden cuando tienes que hacer una tarea que requiere organización?					
3. ¿Con cuánta frecuencia tienes problemas para recordar reuniones de trabajo u otras obligaciones?					
4. ¿Cuándo tienes una tarea que requiere mucha concentración, con cuánta frecuencia evitas o retrasas empezarla?					
5. ¿Con cuánta frecuencia mueves o retuerces tus manos o pies cuando estás sentado por mucho tiempo?					
6. ¿Con cuánta frecuencia te sientes sobre-activo e impulsado a hacer cosas, como si te moviera un motor?					

APARTADO B.4

AUDIT

En el siguiente cuestionario señale la respuesta que se acerque más a su forma de consumo de bebidas alcohólicas.

1. **¿Con qué frecuencia consume alguna bebida alcohólica?**
 - a) Nunca.
 - b) Una o menos veces al mes.
 - c) 2 a 4 veces al mes.
 - d) 2 o 3 veces a la semana.
 - e) 4 o más veces a la semana.

2. **¿Cuántas bebidas alcohólicas consume normalmente los días que bebes?**
 - a) 1 o 2.
 - b) 3 o 4.
 - c) 5 o 6.
 - d) 7 a 9.
 - e) 10 o más.

3. **¿Con qué frecuencia se toma 6 o más bebidas alcohólicas en una sola ocasión?**
 - a) Nunca.
 - b) Menos de una vez al mes.
 - c) Mensualmente.
 - d) Semanalmente.
 - e) A diario o casi a diario.

4. **¿Con qué frecuencia, en el curso del último año, ha sido incapaz de parar de beber una vez que había empezado?**
 - a) Nunca.
 - b) Menos de una vez al mes.
 - c) Mensualmente.
 - d) Semanalmente.
 - e) A diario o casi a diario.

5. **¿Con qué frecuencia, en el curso del último año, no pudo cumplir con sus obligaciones porque había bebido?**
 - a) Nunca.
 - b) Menos de una vez al mes.
 - c) Mensualmente.
 - d) Semanalmente.
 - e) A diario o casi a diario.

6. **¿Con qué frecuencia, en el curso del último año, ha necesitado beber en ayunas para recuperarse después de haber bebido mucho el día anterior?**
 - a) Nunca.
 - b) Menos de una vez al mes.
 - c) Mensualmente.
 - d) Semanalmente.
 - e) A diario o casi a diario.

- 7. ¿Con qué frecuencia, en el curso del último año, ha tenido remordimientos o sentimientos de culpa después de haber bebido?**
- a) Nunca.
 - b) Menos de una vez al mes.
 - c) Mensualmente.
 - d) Semanalmente.
 - e) A diario o casi a diario.
- 8. ¿Con qué frecuencia, en el curso del último año, no ha podido recordar lo que sucedió la noche anterior porque habías estado bebiendo?**
- a) Nunca.
 - b) Menos de una vez al mes.
 - c) Mensualmente.
 - d) Semanalmente.
 - e) A diario o casi a diario.
- 9. ¿Usted o alguna otra persona han resultado heridos porque habías bebido?**
- a) No.
 - b) Sí, pero no en el curso del último año.
 - c) Sí, en el último año.
- 10. ¿Algún familiar, amigo, médico o profesional sanitario han mostrado preocupación por su consumo de bebidas alcohólicas, o le han sugerido que deje de beber?**
- a) No.
 - b) Sí, pero no en el curso del último año.
 - c) Sí, en el último año

APARTADO B.5

CADS

Conteste sí o no, a las preguntas siguientes:

EN ESTOS ÚLTIMOS 12 MESES, USTED...:	SÍ	NO
1. Ha notado una necesidad de tomar cantidades crecientes de la droga o alcohol para conseguir el efecto deseado.		
2. El efecto que le producía tomar las mismas cantidades de droga o alcohol, ha disminuido claramente con el consumo continuado.		
3. Se encuentra mal cuando o tiene síntomas desagradables de malestar debido a la reducción del consumo de la droga o el alcohol.		
4. Cuando se encuentra mal, tiene dificultades para trabajar, estudiar o relacionarse, o cualquier otra actividad que de normal realice.		
5. Si toma la misma droga o parecida, o alcohol, esos síntomas desagradables desaparecen.		
6. La droga o alcohol, la toma cada vez con más frecuencia y en mayores cantidades o durante un periodo más largo de lo que inicialmente pretendía.		
7. Tiene un deseo persistente o esfuerzos de controlar e interrumpir tomar la droga o el alcohol.		
8. Emplea mucho tiempo en actividades relacionadas con el consumo de la droga o alcohol.		
9. Ha reducido o abandonado importantes actividades sociales, laborales o recreativas debido al consumo de la droga o el alcohol.		
10. Continúa consumiendo la sustancia a pesar de saber que puede tener problemas psicológicos o físicos.		
11. Repite el consumo de la droga o el alcohol, aunque incumpla las obligaciones en el trabajo, escuela o casa.		
12. Consume la droga o el alcohol en situaciones en las que el hacerlo es físicamente peligroso (conducir, manejar una máquina, etc.).		
13. Ha tenido problemas legales repetidos relacionados con la droga o el alcohol.		
14. Consume de forma continuada de la droga o el alcohol a pesar de tener problemas sociales continuos, o problemas interpersonales por los efectos de la sustancia.		

MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO II. TABLAS DE ESTADÍSTICOS DE LOS ANÁLISIS COMPARATIVOS

Tabla 90

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Nivel de conocimiento de las diferencias entre infracción administrativa y penal*DV y GC*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Nivel de conocimiento	2,077	1	298	,151

Tabla 91

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción global de la gravedad factores de riesgo*delincuentes viales y grupo control*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación Global	3.528	1	267	,061

Tabla 92

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la gravedad por factor de riesgo*delincuentes viales y grupo control*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Velocidad excesiva	13,730	1	274	,000
Conducción alcohol/drogas	14,235	1	272	,000
Incumplimiento de normas	16,235	1	273	,000
Distracciones	20,963	1	272	,000
Sueño/fatiga	7,944	1	273	,005
Inexperiencia en la conducción	2,581	1	273	,109
Conducción temeraria	,064	1	274	,800
Conducción sin permiso	,772	1	272	,380

Tabla 93

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante por tipologías*DV y GC*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Velocidad Excesiva	10,937	1	199	,001
Conducción sin permiso	31,704	1	200	,000
Conducción bajo los efectos alcohol/drogas	18,289	1	200	,000

Tabla 94

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Comportamientos inadecuados e inseguros durante la conducción *DV y GC*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Violaciones Normas	9,670	1	298	,002
Violaciones Interpersonales	14,148	1	298	,000
Errores	,000	1	298	,985
Lapsus	2,586	1	298	,109

Tabla 95

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Dimensiones de personalidad*DV y GC*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Neuroticismo	,135	1	298	,714
Extraversión	,429	1	298	,513
Apertura	,919	1	298	,339
Cordialidad	,915	1	298	,340
Escrupulosidad	,423	1	298	,516

Tabla 96

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Trastornos de Personalidad*DV y GC*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
TP Paranoide	9,021	1	298	,003
TP Esquizoide	,036	1	298	,849
TP Disocial	39,032	1	298	,000
TP Impulsivo	14,572	1	298	,000
TP Límite	4,061	1	298	,045
TP Histriónico	3,657	1	298	,057
TP Anancástico	,102	1	298	,749
TP Ansioso	,000	1	298	,986
TP Dependiente	1,087	1	298	,298

Tabla 97

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación TDAH*DV y GC*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación TDAH	,132	1	298	,717

Tabla 98

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación consumo alcohol *DV y GC*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación consumo alcohol	17,590	1	298	,000

Tabla 99

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Nivel de conocimiento de las diferencias entre infracción administrativa y penal*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Nivel de conocimiento	2,514	1	191	,114

Tabla 100

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción global de la gravedad factores de riesgo*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación Global	,014	1	170	,905

Tabla 101

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la gravedad factores de riesgo*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Velocidad excesiva	,641	1	174	,425
Conducción alcohol/drogas	,387	1	172	,535
Incumplimiento de normas	,406	1	173	,525
Distracciones	,985	1	173	,322
Sueño/fatiga	,020	1	173	,887

Inexperiencia en la conducción	,490	1	174	,485
Conducción temeraria	,088	1	174	,767
Conducción sin permiso	,980	1	173	,323

Tabla 102

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras al volante por tipologías*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Velocidad Excesiva	,040	1	196	,843
Conducción sin permiso	,219	1	197	,640
Conducción bajo los efectos alcohol/drogas	,743	1	197	,390

Tabla 103

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Comportamientos inadecuados e inseguros durante la conducción*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico De Levene	G11	G12	Sig.
Violaciones Normas	,823	1	197	,365
Violaciones Interpersonales	4,153	1	197	,053
Errores	,233	1	197	,630
Lapsus	,125	1	197	,724

Tabla 104

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Dimensiones de personalidad*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Neuroticismo	,315	1	197	,575
Extraversión	,410	1	197	,523
Apertura	,349	1	197	,555
Cordialidad	,240	1	197	,625
Escrupulosidad	,092	1	197	,762

Tabla 105

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Trastorno de personalidad*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
TP Paranoide	,513	1	197	,474
TP Esquizoide	1,354	1	197	,246
TP Disocial	2,284	1	197	,132
TP Impulsivo	,198	1	197	,657
TP Límite	,913	1	197	,340
TP Histriónico	2,507	1	197	,115
TP Anancástico	1,090	1	197	,298
TP Ansioso	1,317	1	197	,252
TP Dependiente	,764	1	197	,383

Tabla 106

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación Global TDAH*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación TDAH	1,057	1	197	,305

Tabla 107

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Suma puntuación consumo alcohol*tipo DV reincidente y no reincidente*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación consumo alcohol	2,118	1	197	,147

Tabla 108

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Nivel de conocimiento de las diferencias entre infracción administrativa y penal*tipología delictiva CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Nivel de conocimiento	11,439	1	197	,001

Tabla 109

Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción global de la gravedad factores de riesgo tipología delictiva CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación Global	,053	1	170	,818

Tabla 110

Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la gravedad factores de riesgo tipología delictiva CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Velocidad excesiva	2,909	1	174	,090
Conducción alcohol/drogas	1,430	1	172	,233
Incumplimiento de normas	5,236	1	173	,023
Distracciones	,982	1	173	,323
Sueño/fatiga	,941	1	173	,333
Inexperiencia en la conducción	,277	1	174	,599
Conducción temeraria	,020	1	174	,888
Conducción sin permiso	1,595	1	173	,208

Tabla 111

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Percepción de la peligrosidad de conductas infractoras por tipologías*tipología delictiva CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Velocidad Excesiva	2,193	1	196	,140
Conducción sin permiso	,526	1	197	,469
Conducción bajo los efectos alcohol/drogas	,002	1	197	,964

Tabla 112

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Comportamientos inadecuados e inseguros durante la conducción *tipología delictiva, CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Violaciones Normas	,658	1	197	,418
Violaciones Interpersonales	3,288	1	197	,071
Errores	,157	1	197	,693
Lapsus	,211	1	197	,646

Tabla 113

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Dimensiones de personalidad*tipología delictiva, CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Neuroticismo	,808	1	197	,370
Extraversión	1,883	1	197	,172
Apertura	1,981	1	197	,161
Cordialidad	,467	1	197	,495
Escrupulosidad	1,877	1	197	,172

Tabla 114

*Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Trastorno de personalidad*tipología delictiva, CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
TP Paranoide	,079	1	197	,780
TP Esquizoide	1,009	1	197	,316
TP Disocial	,149	1	197	,700
TP Impulsivo	,030	1	197	,862
TP Límite	2,243	1	197	,136
TP Histriónico	3,038	1	197	,083
TP Anancástico	,388	1	197	,534
TP Ansioso	,015	1	197	,904
TP Dependiente	,210	1	197	,647

Tabla 115

Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Puntuación Global TDAH tipología delictiva, CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación TDAH	1,926	1	197	,167

Tabla 116

Prueba de Homogeneidad de varianzas mediante la prueba Levene. Suma puntuación consumo alcohol tipología delictiva, CA y CSP*

	Estadístico de Levene	gl1	gl2	Sig.
Puntuación consumo alcohol	,776	1	197	,379

ANEXO III. TABLAS DE CORRELACIONES

Tabla 117

Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en el DV (N=199)

DV	Nivel cono- cim.	Percepción Global FR	FR Velocidad excesiva	FR Alcohol/ droga	FR Incumpl. normas	FR Distracc.	FR Sueño/ fatiga	FR Inexper.	FR Temeraria	FR Sin permiso	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/ Drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Nivel cono- cim.																	
Perc. Global FR	.13																
FR Velocidad	.11	.52***															
FR Alcohol/drogas	.19*	.57***	.42***														
FR Incumplimiento	.03	.66***	.12	.24**													
FR Distracciones	.21**	.65***	.31***	.34***	.47***												
FR Sueño/fatiga	.08	.70***	.27***	.37***	.48***	.56***											
FR Inexperiencia	-.01	.70***	.35***	.28***	.36***	.30***	.43***										
FR Temeraria	.06	.68***	.37***	.22**	.40***	.33***	.42***	.42***									
FR Sin permiso	.11	.58***	.08	.29***	.26***	.16*	.12	.34***	.36***								
Perc. Peligr.velocidad	.26***	.13	.10	.23**	.06	.03	.07	.07	-.11	.13							
Perc. Peligr. sin permiso	.23**	.30***	.07	.24**	.18*	.10	-.02	.10	.16	.53***	.41***						
Perc. Peligr. alcohol/drogas	.33***	.33***	.15	.43***	.18*	.19**	.16*	.14	.06	.34***	.49***	.61***					
Violaciones Normas	-.07	-.06	-.11	-.0	-.02	-.07	-.01	-.07	-.06	-.04	-.06	-.21**	-.11				
Violaciones Interpersonales	-.01	.11	.03	.05	.04	.08	.09	.12	.12	-.01	-.09	-.13	-.06	.46***			
Errores	-.15*	-.05	-.15*	.06	-.11	-.02	.00	-.00	-.05	-.00	-.03	-.14*	-.01	.45***	.35***		
Lapsus	.09	.00	-.14	-.07	-.02	.01	-.05	-.12	-.02	-.05	.06	-.05	-.03	.27***	.18*	.37***	

Nota: Abreviaturas; DV: Delincuente vial; FR: Factor de riesgo.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 118

Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en el GC (N=101)

GC	Nivel conocim.	Percepción Global FR	FR Velocidad excesiva	FR Alcohol/droga	FR Incumpl. normas	FR Distracc.	FR Sueño/fatiga	FR Inexper.	FR Temeraria	FR Sin permiso	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/Drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Nivel conocim.																	
Perc. Global FR	.16																
FR Velocidad	.02	.33**															
FR Alcohol/drogas	.11	.41***	.07														
FR Incumplimiento	.14	.57***	.39**	.08													
FR Distracciones	-.01	.61***	.15	.16	.48***												
FR Sueño/fatiga	.08	.61***	.05	.23*	.35***	.52***											
FR Inexperiencia	.04	.76***	.09	.15	.23*	.47***	.42***										
FR Temeraria	.23*	.73***	.17	.28**	.30**	.26**	.29**	.49***									
FR Sin permiso	.20*	.78***	.08	.28**	.28**	.22*	.28**	.61***	.57***								
Perc. Peligr. velocidad	.19	-.01	-.02	-.09	.09	-.02	.05	-.08	-.04	.08							
Perc. Peligr. sin permiso	.17	.28**	-.01	.00	.20*	.22*	.08	.17	.35***	.30**	.17						
Perc. Peligr. alcohol/drogas	.02	.41***	.20	.25*	.39***	.34***	.18	.17	.31**	.27**	.31**	.35***					
Violaciones Normas	-.05	-.32**	-.08	-.11	-.30**	-.39***	-.38***	.18	-.14	-.14	-.06	-.12	-.14				
Violaciones Interpersonales	.08	-.03	.02	.08	-.07	-.01	-.10	.07	.06	-.04	.00	.06	.02	.42***			
Errores	-.03	-.12	.10	-.07	-.07	-.09	-.07	-.04	-.20*	-.18	-.02	-.17	-.02	.53***	.27**		
Lapsus	.01	.03	.11	-.00	.040	.16	0.11	-.02	.01	-.14	-.13	-.20*	-.00	.31**	.20*	.41***	

Nota. Abreviaturas: **GC**: Grupo control; **FR**: Factor de riesgo.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 119

Correlaciones entre las variables psicológicas en el DV (N=199)

DV	Neuroticismo	Extraversión	Apertura	Cordialidad	Escrupulosidad	TP Paranoide	TP Esquizoide	TP Disocial	TP Impulsivo	TP Límite	TP Histriónico	TP Anancástico	TP Ansioso	TP Dependiente	TDAH	Consumo alcohol
Neuroticismo																
Extraversión	-.32															
Apertura	-.10	.30***														
Cordialidad	-.23***	.21***	.13													
Escrupulosidad	-.47***	.38***	.25***	.34***												
TP Paranoide	.05	-.10	.13	-.11	-.04											
TP Esquizoide	.15*	-.22***	.08	-.22***	-.15*	.25***										
TP Disocial	.27***	-.03	-.07	-.31***	-.32***	.10	.17*									
TP Impulsivo	.36***	-.06	-.03	-.37***	-.36***	.18**	.12	.42***								
TP Límite	.40***	-.12	-.10	-.16*	-.20***	.18*	.34***	.14*	.28***							
TP Histriónico	.35***	.12	.10	-.05	-.25***	.06	.16*	.25***	.29***	.43***						
TP Anancástico	.13	-.06	.14*	-.10	.20**	.21***	.22***	.06	.14*	.15*	.14					
TP Ansioso	.47***	-.37***	.02	-.16*	-.27***	.20***	.27***	.21***	.36***	.39***	.31***	.26***				
TP Dependiente	.38***	-.29***	-.22***	.0	-.35***	.17*	.29***	.21***	.25***	.41***	.27***	.20***	.44***			
TDAH	.40***	-.05	.20**	-.31***	-.43***	.05	.22***	.33***	.36***	.22***	.34***	.01	.22***	.13		
Consumo alcohol	.18*	.02	-.06	-.14*	-.34***	.02	.11	.14*	.19**	.14*	.30***	-.18*	.10	.17*	.37***	

Nota. Abreviaturas: **DV**: Delincuentes viales; **TP**: Trastorno de personalidad.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 120

Correlaciones entre las variables psicológicas en el GC (N=101)

GC	Neuroticismo	Extraversión	Apertura	Cordialidad	Escrupulosidad	TP Paranoide	TP Esquizoide	TP Disocial	TP Impulsivo	TP Límite	TP Histriónico	TP Anancástico	TP Ansioso	TP Dependiente	TDAH	Consumo alcohol
Neuroticismo																
Extraversión	-.27**															
Apertura	-.15	.28**														
Cordialidad	-.38	.37***	.28***													
Escrupulosidad	-.49***	.32***	.01	.49***												
TP Paranoide	-.19	-.03	-.11	-.19	-.08											
TP Esquizoide	-.10	-.14	.10	-.03	-.08	.03										
TP Disocial	.09	.09	.08	-.31***	-.09	.16	.00									
TP Impulsivo	.12	.06	.11	-.31***	-.13	.17	.06	.23*								
TP Límite	.15	-.10	-.08	-.18	-.17	.05	.12	.04	.13							
TP Histriónico	.25*	.16	.03	-.20	-.26**	-.03	.11	.07	.25*	.40***						
TP Anancástico	.17	-.25*	-.11	-.20*	.14	.17	.12	.15	.00	.26**	.05					
TP Ansioso	.44***	-.40**	-.02	-.22*	-.13	.04	.11	-.04	.09	.31***	.24*	.42***				
TP Dependiente	.40***	-.23*	-.19	-.17	-.30**	.08	.01	.13	.04	.19	.21*	.21*	.38***			
TDAH	.59***	-.24*	-.03	-.36***	-.67***	-.00	.05	-.04	.15	.14	.32**	.02	.39***	.34**		
Consumo alcohol	0.18	0.06	-.08	-.36**	-.33**	.17	-.11	.34**	.44***	.26**	.30**	-.17	.02	.29**	.31**	

Nota. Abreviaturas: GC: Grupo control; TP: Trastorno de personalidad.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 121

Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el DV (N=199)

DV	Nivel conocim.	Percepción Global FR	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/ drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Neuroticismo	-.02	.00	-.02	-.09	-.07	.15*	.11	.23**	.13
Extraversión	.02	.12	.00	-.05	.04	.06	.08	-.08	-.01
Apertura	.10	-.08	.12	.06	.09	-.12	-.24**	-.17*	.07
Cordialidad	-.02	-.04	.03	.22**	.12	-.39***	-.38***	-.18*	-.07
Escrupulosidad	.03	.11	.09	.13	.09	-.37***	-.18*	-.34***	-.09
TP Paranoide	.06	-.17*	.02	-.04	-.03	-.03	.01	.01	.08
TP Esquizoide	.00	-.08	-.13	-.09	-.07	.05	.01	.16*	.06
TP Disocial	-.04	-.02	-.14*	-.22**	-.13	.32***	.39***	.35***	.08
TP Impulsivo	-.12	.00	-.12	-.24**	-.16*	.33***	.36***	.23**	.21**
TP Límite	-.01	-.03	-.08	-.11	-.12	.10	.11	.13	.15*
TP Histriónico	.12	-.02	-.09	-.05	.01	.19**	.15*	.10	.14*
TP Anancástico	.14	.06	.10	.04	-.01	-.06	.01	-.10	.08
TP Ansioso	.13	.06	.03	-.02	-.05	.00	.13	.19**	.14*
TP Dependiente	-.04	-.01	-.08	.04	-.02	.08	.08	.32***	.15*
TDAH	-.03	-.08	.04	-.17*	.00	.45***	.15*	.34***	.24**
Consumo alcohol	.00	.06	-.01	-.06	-.03	.39***	.17*	.21**	.13

Nota. Abreviaturas: **DV**: Delincuentes viales; **TP**: Trastorno de personalidad; **FR**: Factor de riesgo.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$

Tabla 122

Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el GC (N=101)

GC	Nivel conocim.	Percepción Global FR	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/ drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Neuroticismo	-.23*	.12	-.03	-.13	.07	-.02	-.02	.14	.20*
Extraversión	.06	.06	.20*	.16	.14	-.18	-.04	.02	-.18
Apertura	.14	.16	.05	.13	.25*	.06	-.12	.03	-.05
Cordialidad	.13	.07	.28**	.23*	.20*	-.30**	-.17	-.27**	-.14
Escrupulosidad	.10	.11	.16	.12	.19	-.40**	-.07	-.30**	-.19
TP Paranoide	.01	-.11	-.08	.04	-.14	.10	.14	.00	.01
TP Esquizoide	.04	-.04	-.08	-.02	.00	.07	.05	-.17	-.02
TP Disocial	-.21*	.06	-.04	-.17	.01	.19	.07	.34**	-.06
TP Impulsivo	-.04	.11	-.15	-.05	-.08	.08	.20*	.16	.19
TP Límite	-.24*	-.04	-.25*	-.07	-.22*	-.02	.04	-.03	.11
TP Histriónico	-.03	.11	-.06	.16	.06	.11	.24*	.10	.10
TP Anancástico	-.19	.11	-.14	.02	.05	.05	.07	-.05	.07
TP Ansioso	-.10	.04	-.18	.01	.04	.00	.14	.07	.27**
TP Dependiente	-.31**	.00	-.18	-.12	-.09	.21*	.14	.13	.13
TDAH	-.05	-.11	-.06	-.11	-.10	.29**	.08	.27**	.32**
Consumo alcohol	-.08	.00	-.20*	-.22*	-.23*	.25*	.17	.31**	.24*

Nota. Abreviaturas: **GC**: Grupo control; **TP**: Trastorno de personalidad; **FR**: Factor de riesgo.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$

Tabla 123

Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en los delincuentes Reincidentes (N=46)

Delincuentes Reincidentes	Nivel conocim.	Percepción Global FR	FR Velocidad excesiva	FR Alcohol/droga	FR Incumpl. normas	FR Distracc.	FR Sueño/fatiga	FR Inexper.	FR Temeraria	FR Sin permiso	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Nivel conocim.																	
Perc. Global FR	.25																
FR Velocidad	.18	.51**															
FR Alcohol/drogas	.24	.58***	.34*														
FR Incumplimiento	.08	.75***	.14	.25													
FR Distracciones	.36*	.70***	.45**	.46**	.42**												
FR Sueño/fatiga	.26	.77***	.16	.50**	.64***	.55***											
FR Inexperiencia	-.03	.79***	.23	.41*	.52**	.48**	.57***										
FR Temeraria	.16	.56***	.27	.03	.50**	.22	.40*	.31									
FR Sin permiso	.17	.68***	.28	.29	.42**	.32*	.26	.56***	.27								
Perc. Peligr. velocidad	.29	.19	.14	.28	.05	.23	.28	.25	-.18	.00							
Perc. Peligr. sin permiso	.20	.54**	.08	.25	.39**	.24	.18	.52**	.22	.66***	.26						
Perc. Peligr. alcohol/drogas	.20	.67***	.32*	.38*	.47**	.50**	.51**	.52**	.17	.45***	.49**	.54***					
Violaciones Normas	-.39**	-.12	-.15	-.30	-.07	-.12	-.12	.06	-.08	.09	-.14	-.08	-.04				
Violaciones Interpersonales	-.01	.40*	.15	.18	.27	.29	.29	.38*	.18	.24	-.11	-.09	.07	.34*			
Errores	-.30*	-.16	-.12	.02	-.28	-.14	-.14	-.04	-.28	-.08	-.04	-.22	-.09	.47**	.29*		
Lapsus	-.10	-.22	-.22	-.05	-.07	-.17	-.17	-.28	-.06	-.21	.10	-.09	-.04	.04	.05	.25	

Nota.: Abreviaturas; **FR**: Factor de riesgo.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 124

Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en delincuentes No reincidentes (N=153)

Delincuentes No reincidentes	Nivel conocim.	Percepción Global FR	FR Velocidad excesiva	FR Alcohol/droga	FR Incumpl. normas	FR Distracc.	FR Sueño/fatiga	FR Inexper.	FR Temeraria	FR Sin permiso	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Nivel conocim.																	
Perc. Global FR	.11																
FR Velocidad	.09	.53***															
FR Alcohol/drogas	.19*	.57***	.45**														
FR Incumplimiento	.03	.64***	.11	.23**													
FR Distracciones	.19*	.64***	.28**	.31***	.48**												
FR Sueño/fatiga	.06	.68***	.31***	.32***	.42***	.55***											
FR Inexperiencia	-.05	.68***	.38***	.25**	.33***	.27**	.41***										
FR Temeraria	.03	.72***	.39***	.28**	.38***	.37***	.44***	.45***									
FR Sin permiso	.10	.55***	.03	.29**	.22**	.12	.09	.29**	.38***								
Perc. Peligr. velocidad	.26**	.12	.10	.21*	.06	-.03	.00	.03	-.08	.16							
Perc. Peligr. sin permiso	.25**	.24**	.06	.24**	.12	.07	-.08	-.00	.11	.50***	.45**						
Perc. Peligr. alcohol/drogas	.37***	.23**	.11	.44***	.09	.12	.06	.06	.04	.31***	.48***	.63***					
Violaciones Normas	-.02	-.04	-.11	.08	.00	-.05	.03	-.10	-.06	-.06	-.04	-.24**	-.12				
Violaciones Interpersonales	-.03	.00	-.01	-.00	-.04	-.01	.02	.04	.09	-.09	-.07	-.14	-.09	.50**			
Errores	-.12	.03	-.16	.07	-.07	-.02	.04	.01	.01	.02	-.03	-.12	.01	.44***	.38***		
Lapsus	.14	-.05	-.12	-.08	-.01	.04	-.03	-.07	.00	-.01	.05	-.04	-.03	.36***	.24**	.40***	

Nota.: Abreviaturas; **FR**: Factor de riesgo.
 * = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 125

Correlaciones entre las variables psicológicas en delincuentes Reincidente (N=46)

Delincuentes reincidentes	Neuroticismo	Extraversión	Apertura	Cordialidad	Escrupulosidad	TP Paranoide	TP Esquizoide	TP Disocial	TP Impulsivo	TP Límite	TP Histriónico	TP Anancástico	TP Ansioso	TP Dependiente	TDAH	Consumo alcohol
Neuroticismo																
Extraversión	-,32*															
Apertura	-,20	,34*														
Cordialidad	-,07	-,05	-,16													
Escrupulosidad	,54***	,20	-,10	,29*												
TP Paranoide	,09	-,41**	,08	-,08	-,05											
TP Esquizoide	,10	-,12	,14	-,17	,08	,26										
TP Disocial	,18	,11	,19	-,41**	-,32*	-,08	-,06									
TP Impulsivo	,42**	,07	,13	-,47**	-,47**	,04	-,10	,51***								
TP Límite	,46**	-,12	,05	-,10	-,15	,11	,33*	-,07	,14							
TP Histriónico	,35*	,24	,40**	-,06	-,31*	-,18	,12	,26	,28	,41**						
TP Anancástico	,03	,01	,15	,12	,28	,30*	,10	-,07	,09	,00	-,08					
TP Ansioso	,45**	-,28	-,01	-,15	-,21	,32*	,30*	,04	,34*	,45**	,33*	,13				
TP Dependiente	,54***	-,26	-,18	,04	-,35*	,05	,19	-,08	,10	,53***	,22	,08	,37*			
TDAH	,36*	,28	,17	-,31*	-,34*	-,17	,00	,38**	,32*	,19	,39**	-,07	-,01	,14		
Consumo alcohol	,21	,21	,13	-,12	-,33*	-,11	-,08	,16	,15	,16	,38**	-,37*	,07	,21	,39**	

Nota. Abreviaturas: **TP**: Trastorno de personalidad.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 126

Correlaciones entre las variables psicológicas en delinquentes No reincidentes (N=153)

Delinquentes No reincidentes	Neuroticismo	Extraversión	Apertura	Cordialidad	Escrupulosidad	TP Paranoide	TP Esquizoide	TP Disocial	TP Impulsivo	TP Límite	TP Histriónico	TP Anancástico	TP Ansioso	TP Dependiente	TDAH	Consumo alcohol
Neuroticismo																
Extraversión	-.31**															
Apertura	-.05	.27**														
Cordialidad	-.27**	.26**	.17*													
Escrupulosidad	-.45**	.42**	.33**	.34**												
TP Paranoide	.02	.01	.19*	-.09	-.01											
TP Esquizoide	.17*	-.25**	.08	-.23**	-.22**	.25**										
TP Disocial	.29**	-.05	-.10	-.24**	-.29**	.12	.25**									
TP Impulsivo	.33**	-.10	-.07	-.34**	-.33**	.23**	.19*	.40**								
TP Límite	.37**	-.11	-.10	-.16	-.21*	.18*	.34**	.20*	.33**							
TP Histriónico	.34**	.09	.04	-.02	-.22**	.13	.17*	.22**	.29**	.43**						
TP Anancástico	.17*	-.08	.13	-.12*	.17*	.18*	.27**	.12	.16*	.20*	.23**					
TP Ansioso	.48**	-.39**	.04	-.15	-.28**	.16	.26**	.26**	.36**	.37**	.30**	.30**				
TP Dependiente	.32**	-.30**	-.25**	-.01	-.35**	.21**	.34**	.33**	.29**	.38**	.29**	.25**	.47**			
TDAH	.43**	-.15	.23**	-.39**	-.47**	.12	.30**	.31**	.39**	.23**	.32**	.04	.29**	.13		
Consumo alcohol	.16*	-.03	-.09	-.13	-.33**	.05	.19*	.11	.20*	.12	.25**	-.10	.10	.16*	.36**	

Nota. Abreviaturas: **TP**: Trastorno de personalidad.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Tabla 127

Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el Reincidente (N=46)

Delinquentes Reincidentes	Nivel conocim.	Percepción Global FR	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/ drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Neuroticismo	-.17	-.05	-.18	-.08	-.19	.13	.11	.30*	.26
Extraversión	.01	.04	.00	-.15	.00	.31*	.05	.12	.08
Apertura	-.07	-.22	.05	-.37*	-.15	-.17	-.26	-.15	.05
Cordialidad	.10	-.08	.11	.22	.04	-.22	-.31*	-.32*	-.05
Escrupulosidad	.18	.17	.06	.16	.17	-.36*	-.15	-.36*	-.14
TP Paranoide	.13	-.28	.17	-.08	-.08	-.24	-.26	-.10	.15
TP Esquizoide	.02	-.18	-.11	-.09	-.21	-.25	-.19	.11	.07
TP Disocial	-.30*	-.11	-.17	-.33*	-.23	.33*	.39**	.37*	-.04
TP Impulsivo	-.14	.03	-.05	-.35*	-.09	.29*	.49**	.43**	.18
TP Límite	.05	-.12	.09	.00	.05	-.05	.03	.16	.26
TP Histriónico	.00	.04	-.10	-.14	-.02	.19	.02	.19	.06
TP Anancástico	.21	.06	.20	-.01	-.01	-.14	-.15	.02	.08
TP Ansioso	.18	-.02	-.06	-.12	-.26	-.16	.18	.22	.16
TP Dependiente	.09	-.21	.20	.08	-.08	-.07	-.08	.35*	.15
TDAH	-.36*	-.20	.08	-.19	-.16	.47**	.04	.31*	.18
Consumo alcohol	-.19	-.10	-.02	.09	-.11	.35*	.07	-.01	-.15

Nota. Abreviaturas: **FR**: Factor de riesgo; **TP**: Trastorno de personalidad.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$

Tabla 128

Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el No reincidente (N=153)

Delincuente No reincidente	Nivel conocim.	Percepción Global FR	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/ drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Neuroticismo	.01	.02	.03	-.09	-.03	.15	.11	.21*	.09
Extraversión	.04	.14	-.01	-.02	.04	.00	.11	-.13	-.04
Apertura	.17*	-.04	.12	.02	.14	-.10	-.21**	-.17*	.06
Cordialidad	-.03	-.03	.00	.21**	.13	-.43***	-.40***	-.15	-.08
Escrupulosidad	.02	.09	.09	.12	.06	-.37***	-.17*	-.34***	-.08
TP Paranoide	.03	-.15	-.02	-.02	-.01	.02	.09	.04	.06
TP Esquizoide	-.01	-.04	-.13	-.09	-.03	.13	.08	.17*	.06
TP Disocial	-.01	.02	-.12	-.18*	-.08	.33***	.36***	.36***	.13
TP Impulsivo	-.12	-.01	-.14	-.21*	-.18*	.34***	.31***	.18*	.22**
TP Límite	-.04	.00	-.13	-.14	-.15	.13	.12	.12	.12
TP Histriónico	.14	.05	-.08	-.01	.02	.18*	.19*	.07	.18*
TP Anancástico	.13	.06	.07	.06	-.01	-.04	.09	-.13	.08
TP Ansioso	.11	.08	.06	.01	.01	.03	.11	.19*	.14
TP Dependiente	-.07	.06	-.17*	.03	.00	.13	.15	.32***	.15
TDAH	.05	-.04	.03	-.16*	.05	.45***	.19*	.35***	.26**
Consumo alcohol	.04	.11	.00	-.11	.00	.40***	.20*	.28***	.23**

Nota. Abreviaturas: **FR**: Factor de riesgo; **TP**: Trastorno de personalidad.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$

Tabla 129

Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en los delincuentes CA (N=168)

CA	Nivel conocim.	Percepción Global FR	FR Velocidad excesiva	FR Alcohol/droga	FR Incumpl. normas	FR Distracc.	FR Sueño/fatiga	FR Inexper.	FR Temeraria	FR Sin permiso	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Nivel conocim.																	
Perc. Global FR	.09																
FR Velocidad	.04	.51***															
FR Alcohol/drogas	.18*	.58***	.39***														
FR Incumplimiento	.01	.68***	.13	.27**													
FR Distracciones	.21*	.67***	.34***	.37***	.43***												
FR Sueño/fatiga	.12	.72***	.24**	.37***	.47***	.57***											
FR Inexperiencia	-.11	.72***	.36***	.29***	.43***	.33***	.49***										
FR Temeraria	.02	.69***	.33**	.19*	.45***	.39***	.43***	.44***									
FR Sin permiso	.03	.60***	.10	.35***	.29***	.18*	.19*	.31***	.39***								
Perc. Peligr. velocidad	.29***	.15	.15	.23**	.11	.08	.09	.11	-.07	0.13							
Perc. Peligr. sin permiso	.16*	.28**	.05	.26**	.16	.09	.01	.09	.15	.51**	.37***						
Perc. Peligr. alcohol/drogas	.31***	.33***	.16	.43***	.18*	.20*	.21*	.11	.07	.34***	.50***	.60***					
Violaciones Normas	-.05	-.03	-.05	.05	-.03	-.04	-.02	-.04	-.02	-.04	-.10	-.23**	-.11				
Violaciones Interpersonales	.05	.11	.05	.06	.05	.12	.08	.10	.12	-.01	-.08	-.10	-.07	.45***			
Errores	-.10	-.59	-.12	.05	-.15	-.03	-.02	-.02	-.04	.02	.02	-.09	-.01	.43***	.34***		
Lapsus	.18*	-.08	-.12	-.08	-.05	.00	-.06	-.12	-.02	-.02	.09	-.01	-.02	.30***	.16*	.34***	

Nota.: Abreviaturas; CA: Delincuentes por la conducción bajo la influencia alcohol/drogas; FR: Factor de riesgo.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 130

Correlaciones entre las variables relacionadas con la seguridad vial en delincuentes CSP (N=31)

CSP	Nivel conocim	Percepción Global FR	FR Velocidad excesiva	FR Alcohol/droga	FR Incumpl. normas	FR Distracc.	FR Sueño/fatiga	FR Inexper.	FR Temeraria	FR Sin permiso	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonal	Errores	Lapsus
Nivel conocim.																	
Perc. Global FR	.37																
FR Velocidad	.32	.58**															
FR Alcohol/drogas	.25	.54**	.54**														
FR Incumplimiento	.08	.60**	.04	.06													
FR Distracciones	.22	.57**	.17	.17	.78***												
FR Sueño/fatiga	-.05	.57**	.42*	.34	.51*	.51*											
FR Inexperiencia	.26	.58**	.32	.24	.02	.07	.11										
FR Temeraria	.22	.61**	.55**	.42*	.18	-.01	.37	0.22									
FR Sin permiso	.42*	.46*	-.02	.00	.09	.06	-.27	.55**	.19								
Perc. Peligr. velocidad	.16	.04	-.06	.20	-.17	-.17	-.02	-.08	-.28	.10							
Perc. Peligr. sin permiso	.48**	.45*	.12	.12	.24	.20	-.16	.16	.05	.66**	.54**						
Perc. Peligr. alcohol/drogas	.41*	.29	.10	.41	.13	.16	-.06	.28	-.01	.30	.43*	.65***					
Violaciones Normas	-.14	-.24	-.43*	-.28	.02	-.20	.05	-.24	-.30	-.01	.05	-.18	-.12				
Violaciones Interpersonales	-.17	.14	-.02	-.01	.08	-.19	.11	.20	.11	.03	-.08	-.18	-.03	.55**			
Errores	-.31	-.01	-.28	.10	.08	.06	.12	.10	-.11	-.08	-.19	-.36*	.02	.54**	.41*		
Lapsus	-.21	-.13	-.25	-.04	.08	.04	-.01	-.07	.03	-.25	-.08	-.25	-.06	.16	.28	.50**	

Nota.: Abreviaturas; **CSP**: Delincuentes por la conducción sin permiso; **FR**: Factor de riesgo.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 131

Correlaciones entre las variables psicológicas en delinquentes CA (N=168)

CA	Neuroticismo	Extraversión	Apertura	Cordialidad	Escrupulosidad	TP Paranoide	TP Esquizoide	TP Disocial	TP Impulsivo	TP Límite	TP Histriónico	TP Anancástico	TP Ansioso	TP Dependiente	TDAH	Consumo alcohol
Neuroticismo																
Extraversión	-.38***															
Apertura	-.14	.29***														
Cordialidad	-.20**	.21**	.09													
Escrupulosidad	-.48***	.43**	.25***	.31***												
TP Paranoide	.03	-.10	.11	-.16*	-.07											
TP Esquizoide	.13	-.23**	.11	-.25**	-.18*	.23**										
TP Disocial	.26**	-.07	-.03	-.33***	-.33***	.10	.11									
TP Impulsivo	.37***	-.10	.08	-.35***	-.36***	.25**	.13	.41***								
TP Límite	.41***	-.14	-.07	-.18*	-.21**	.22**	.34***	.13	.32***							
TP Histriónico	.35***	.16*	.10	-.06	-.26**	.02	.13	.26**	.34***	.40***						
TP Anancástico	.09	-.08	.10	-.12	.21**	.17*	.17*	.05	.17*	.11	.07					
TP Ansioso	.53***	-.38***	.01	-.20*	-.34***	.21**	.25**	.21**	.40***	.39***	.27***	.27**				
TP Dependiente	.36***	-.34***	-.26*	.00	-.36***	.20**	.28***	.16*	.28***	.41***	.19*	.22**	.46***			
TDAH	.38***	-.08	.19*	-.30***	-.42***	.11	.27***	.37***	.37***	.23**	.38***	-.01	.29***	.12		
Consumo alcohol	.17*	.01	-.07	-.11	-.34***	.10	.14	.18*	.21**	.14	.32***	-.17*	.15	.15	.38***	

Nota.: Abreviaturas; CA: Delinquentes por la conducción bajo la influencia alcohol/drogas; TP: Trastorno de personalidad.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.

Tabla 132

Correlaciones entre las variables psicológicas en delincuentes CSP (N=31)

CSP	Neuroticismo	Extraversión	Apertura	Cordialidad	Escrupulosidad	TP Paranoide	TP Esquizoide	TP Disocial	TP Impulsivo	TP Límite	TP Histriónico	TP Anancástico	TP Ansioso	TP Dependiente	TDAH	Consumo alcohol
Neuroticismo																
Extraversión	-.01															
Apertura	.02	.35														
Cordialidad	-.37*	.20	.38*													
Escrupulosidad	-.44*	.08	.28	.55**												
TP Paranoide	.18	-.13	.30	.02	.09											
TP Esquizoide	.33	-.14	-.04	-.11	.04	.33										
TP Disocial	.35	.18	-.22	-.33	-.32	-.03	.49**									
TP Impulsivo	.30	.20	-.25	-.44*	-.37*	-.17	.07	.51**								
TP Límite	.36*	-.02	-.18	-.03	-.12	-.03	.38*	.26	.03							
TP Histriónico	.37*	-.08	.12	-.02	-.23	.22	.29	.21	.07	.61***						
TP Anancástico	.35	.10	.33	-.05	.09	.39*	.56**	.09	-.02	.35	.46**					
TP Ansioso	.18	-.27	.06	-.00	.13	.11	.37*	.22	.12	.36*	.52**	.18				
TP Dependiente	.48**	.02	-.06	-.06	-.31	-.04	.36*	.42*	.08	.45*	.60***	.13	.37*			
TDAH	.49**	.14	.18	-.33	-.55**	-.18	-.05	.24	.36*	.17	.20	.13	-.09	.26		
Consumo alcohol	.19	.06	-.10	-.19	-.35	-.14	.08	.14	.03	.18	.32	-.16	-.05	.49**	.28	

Nota.: Abreviaturas; **CSP**: Delincuentes por la conducción sin permiso; **TP**: Trastorno de personalidad.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Tabla 133

Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el CA (N=168)

CA	Nivel cono- cim.	Percepción Global FR	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/ drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Neuroticismo	.01	.01	-.02	-.10	-.08	.11	.11	.22**	.11
Extraversión	.09	.16	.06	.01	.11	.02	.08	-.07	.00
Apertura	.14	-.07	.11	-.08	.12	-.08	-.12	-.13	.11
Cordialidad	.01	-.06	.02	.23**	.14	-.36***	-.40***	-.14	-.03
Escrupulosidad	-.01	.06	.11	.10	.07	-.33***	-.17*	-.33***	-.05
TP Paranoide	.06	-.17*	.01	-.03	-.04	.05	.08	.07	.08
TP Esquizoide	.02	-.12	-.13	-0.13	-.09	.09	.00	.19*	.06
TP Disocial	.02	-.02	-.09	-.19*	-.10	.34***	.37***	.35***	.08
TP Impulsivo	-.02	.02	-.04	-.20**	-.15	.34***	.32***	.22**	.21**
TP Límite	-.04	-.03	-.09	-.17*	-.14	.11	.12	.21**	.19*
TP Histriónico	.12	-.01	-.10	-.08	-.01	.27***	.20**	.18*	.19*
TP Anancástico	.11	.04	.15	.01	-.05	-.05	.05	-.10	.07
TP Ansioso	.17*	.06	.05	-.04	-.06	.05	.13	.24**	.16*
TP Dependiente	.00	.01	-.09	.08	-.05	.08	.06	.34***	0.14
TDAH	.02	-.05	.02	-.19*	.01	.44**	.18*	.34***	.24**
Consumo alcohol	.02	.06	-.06	-.12	-.03	.39***	.20*	.27***	.16*

Nota.: Abreviaturas; **CA:** Delincuentes por la conducción bajo la influencia alcohol/drogas; **TP:** Trastorno de personalidad; **FR:** Factor de riesgo.

* = $p < .05$; ** = $p < .01$ y *** = $p < .001$.

Tabla 134

Correlaciones entre las variables de seguridad vial y las psicológicas en el CSP (N=31)

CSP	Nivel cono- cim.	Percepción Global FR	Perc. Peligr. velocidad	Perc. Peligr. sin permiso	Perc. Peligr. alcohol/ drogas	Violaciones Normas	Violaciones Interpersonales	Errores	Lapsus
Neuroticismo	-.11	-.06	-.03	-.08	-.01	.29	.13	.28	.24
Extraversión	-.29	-.18	-.31	-.37*	-.38*	.26	.06	-.08	-.06
Apertura	-.04	-.13	.14	-.01	-.06	-.29	-.63***	-.28	-.10
Cordialidad	-.15	.20	.16	.23	.05	-.51**	-.39*	-.43*	-.21
Escrupulosidad	.22	.63**	.05	.40*	.20	-.62**	-.26	-.49**	-.30
TP Paranoide	.12	-.14	.11	-.02	.02	-.30	-.33	-.27	.08
TP Esquizoide	-.03	.43	-.11	.15	.09	-.15	.01	.01	.07
TP Disocial	-.28	.03	-.33	-.34	-.23	.31	.43*	.36*	.08
TP Impulsivo	-.51**	-.14	-.47**	-.45*	-.26	.32	.52**	.33	.22
TP Límite	.12	-.04	-.04	.20	.03	.00	.05	-.26	-.05
TP Histriónico	.15	-.10	-.03	.10	.08	-.15	-.06	-.23	-.06
TP Anancástico	.27	.22	-.08	.24	.26	-.08	-.18	-.07	.17
TP Ansioso	-.03	.06	.02	.14	.04	-.23	.10	-.04	.08
TP Dependiente	-.17	-.08	.01	-.07	.14	.12	.14	.22	.21
TDAH	-.22	-.33	.06	-.17	-.09	.49**	.09	.37*	.23
Consumo alcohol	-.09	-.07	.09	.06	-.08	.33	.18	.02	-.06

Nota.: Abreviaturas; **CSP**: Delinquentes por la conducción sin permiso; **TP**: Trastorno de personalidad; **FR**: Factor de riesgo.

* = p < .05; ** = p < .01 y *** = p < .001.