



Reincidencia de condenados por delitos contra la seguridad vial tras finalizar el programa de intervención PROSEVAL*

BEATRIZ ALARCÓN DELICADO
MARÍA DEL MAR MOYA FUENTES

(UNIVERSIDAD DE ALICANTE)

Title: “Recidivism of persons convicted of road safety offences after the end of the PROSEVAL intervention programme Abstract”

Abstract: The present work evaluates in 29 inmates of the Alicante penitentiary centre –who underwent the Psychoeducational Intervention Program in Road Safety (PROSEVAL)— the recidivism in crimes of this nature during the two following years after the end of this program (2018-2020). The rate of recidivism was 10.7%, occurring mainly at the end of the first year of intervention and for the offence of driving without a licence and after ingesting alcohol or drugs. Likewise, there is little recidivism among the participants, which confirms the positive incidence of this treatment in reducing crime in alternative to custody measures, especially in primary offenders.

Key words: Recidivism, road safety, alternative measures, PROSEVAL

*Artículo realizado en el seno del PID2019-107974RB-100 “Derecho penal y distribución de la riqueza en la sociedad tecnológica”, y de las Ayudas a la investigación 2020 del Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert. Nuestro agradecimiento al Centro Penitenciario de Alicante Cumplimiento y, en especial, del Servicio de Gestión de Penas y Medidas Alternativas en el que transcurrió la investigación que se presenta, así como a la Secretaria General de Instituciones Penitenciarias por autorizarla.

Resumen: El presente trabajo evalúa en 29 penados del centro penitenciario de Alicante –sometidos al Programa de Intervención Psicoeducativa en Seguridad Vial (PROSEVAL)— la reincidencia en los delitos de esta naturaleza durante los dos años posteriores a la finalización de dicho programa (2018-2020). El índice de reincidencia ha sido del 10,7%, fundamentalmente por delitos de conducción sin permiso y tras la ingesta de alcohol y drogas, registrándose esta tasa principalmente durante el primer año de seguimiento. Asimismo, se constata una escasa reincidencia en los participantes, que confirma la positiva incidencia de este tratamiento en la reducción de la criminalidad en el medio alternativo a la privación de libertad, especialmente en los delincuentes primarios.

Palabras clave: Reincidencia, seguridad vial, medidas alternativas, PROSEVAL

Recepción del original: 24 de mayo 2021

Fecha de aceptación: 2 de septiembre 2021

Cómo citar este artículo: ALARCÓN DELICADO, Beatriz; MOYA FUENTES, María del Mar, “Reincidencia de condenados por delitos contra la seguridad vial tras finalizar el programa de intervención PROSEVAL”, en Boletín Criminológico, artículo 3/2021 (nº 209).

Contacto con las autoras: bea010193@gmail.com; mar.moya@ua.es

Sobre las autoras:

Beatriz Alarcón Delicado es Doctora en Criminología por la Universidad de Murcia. Actualmente colabora como investigadora en criminología en el grupo de investigación Criminalidad Económica, Nuevas Tecnologías y Derecho Penitenciario (INVESTCRIM) de la Universidad de Alicante. Sus temas de interés son el sistema de penas, la reinserción social y el medio alternativo a la prisión. ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9593-6976>

María del Mar Moya Fuentes es Doctora en Derecho por la Universidad de Alicante. Actualmente es profesora contratada doctora en dicha Universidad, a la que está vinculada desde 2006 tras obtener una beca de formación del profesorado universitario. Sus líneas de investigación son la delincuencia patrimonial e informática, la justicia restaurativa, los delitos contra la libertad, y el descubrimiento y revelación de secretos por funcionario público. ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9002-5214>

Sumario: 1. Introducción. 2. Estudio. 2.1. Objetivos. 2.2. Metodología. 2.2.1. Participantes. 2.2.2. Variables e instrumentos. 2.2.3. Procedimiento. 2.2.4. Análisis de datos. 2.3. Resultados. 2.3.1. Perfil socio-criminológico del delincuente vial en medidas penales alternativas. 2.3.2. Datos sobre la reincidencia de los sometidos a PROSEVAL. 3. Discusión. 4. Conclusiones. 5. Bibliografía.

1. Introducción

La siniestralidad vial es una de las principales causas de muerte en el mundo, cobrándose la vida de 1,35 millones de personas cada año y siendo el principal motivo de fallecimiento entre los jóvenes de 5 a 29 años (OMS, 2018). En 2019 un total de 22.800 personas perdían la vida en las vías de tránsito de la Unión Europea, situándose España en esta anualidad entre los países comunitarios con menos muertes y víctimas por accidentes viales, al registrar una tasa de mortalidad de 37 personas fallecidas por millón de habitantes (la media europea es de 51). Pese a que la tendencia en los últimos años en nuestro país es a la baja, las cifras no dejan de ser alarmantes, pues se registraron en 2019: 1.755 víctimas mortales —lo que equivale a 5 fallecidos al día en accidentes de tráfico—; 8.613 heridos hospitalizados y 130.745 no hospitalizados (Dirección General de Tráfico, 2019).

A este respecto, las investigaciones sobre siniestralidad vial señalan que los tres principales factores concurrentes en los accidentes con víctimas mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas en 2019 fueron: las distracciones (28%), el consumo de alcohol (25%) y la velocidad excesiva (23%) (Dirección General de Tráfico, 2019). Con el objetivo de poner fin a estas peligrosas prácticas al volante, se han llevado a cabo políticas consistentes en la sanción penal de la conducción: a) tras la ingesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, b) con exceso de velocidad, o c) sin los correspondientes permisos o licencias; que han germinado, como es de todos sabido, en los delitos contra la seguridad del tráfico de los artículos 379 a 385 del Código penal.

Estas figuras delictivas han sido objeto de diversas reformas desde su adopción (a saber, LO 15/2007, LO 5/2010, LO 2/2019), dirigidas fundamentalmente a un aumento de las conductas punibles y al endurecimiento de su penalidad, lo que ha dado lugar a un significativo aumento de condenados por estas conductas delictivas. Así lo confirma el hecho de que los reos en centros penitenciarios por este tipo de ilícitos se

han incrementado en la última década en un 16,4%. En concreto, se ha pasado de 994 personas en prisión por delitos contra la seguridad en 2009, a 1.159 en 2019, a las que se unen otras 3.383 condenadas por otros ilícitos más relevantes como causa principal (esto es, con mayor pena privativa de libertad, tales como los homicidios o las lesiones). Ello supone que 4.542 sujetos están en prisión por algún delito contra la seguridad vial, lo que equivale al 9% de la población penitenciaria (Ministerio del Interior, 2020).

En concreto, los datos oficiales ponen de manifiesto que estos delincuentes viales son mayoritariamente hombres (97,3%), de nacionalidad española (81,4%), de 40 años, que incurren en los delitos de conducción sin permiso del art. 384 CP (54,4%), temeraria del art. 380.1 CP (16,7%), o bajo la influencia de bebidas o sustancias análogas del art. 379.2 CP (16,5%), y que son sancionados con una sola condena (52,6%) inferior a 3 años (Ministerio del Interior, 2020). En este sentido, se distinguen dos perfiles de infractores viales: el primero, con una escasa o ninguna carrera delictiva, pues tienen su primer contacto con la Administración penitenciaria entre 2016 y 2019, y el segundo, con una carrera más destacable, al referir un 61% de contacto con la institución anterior —entre 1998 y 2015—, en la que los delitos contra la seguridad vial son uno más de los ilícitos cometidos (Ministerio del Interior, 2020). Así las cosas, se requiere una intervención diferenciada entre sujetos con un estilo de vida normalizado y aquellos con un modo de vivir más relacionado con conductas delictivas y antisociales (Ministerio del Interior, 2020).

Por otra parte, en 2019 se han solicitado 24.487 mandamientos de penas y medidas alternativas a la prisión por delitos contra la seguridad vial, lo que supone el 30% del total (80.395) de las solicitadas en ese año por la Administración General del Estado. Estos mandamientos, que han recaído en su práctica totalidad sobre hombres (9 de cada 10), corresponden en 24.001 casos a trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante, TBC) y en 486 a programas de educación vial como condición de la suspensión de la pena privativa de libertad, conforme a lo dispuesto en el art. 83.1. 6ª CP (Ministerio del Interior, 2020).

En relación con esto último, los Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas (SGPMA) tienen encomendada la tarea de gestión y ejecución de estas medidas comunitarias y penas alternativas a la privación de libertad (RD 840/2011, de 17 de junio). En concreto, son las responsables del desarrollo de los talleres y programas de intervención con los que dar cumplimiento a este tipo de penas y obligaciones, los cuales han de ser acordes con la etiología y características de la tipología delictiva cometida

por el reo. En el marco de los delitos que nos ocupan, se vienen desarrollando como formas de cumplimiento de los TBC, así como de la obligación de la suspensión de la pena privativa de libertad: 1) los talleres de seguridad vial (TASEVAL), y 2) el programa de intervención psicoeducativa en seguridad vial (PROSEVAL). Si bien, ambas formas de intervención han sido diseñadas para concienciar a los infractores viales de la necesidad del cumplimiento de la normativa de tráfico, difieren en sus destinatarios y en su formato (Lijarcio et al., 2016).

A mayor abundamiento, TASEVAL es un taller de sensibilización en materia de seguridad vial fruto del trabajo conjunto entre la Dirección General de Tráfico, el Instituto INTRAS de la Universidad de Valencia —como especialistas en esta materia—, y la propia Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, publicado en 2010. El taller persigue el cambio conductual del infractor vial condenado a un número igual o inferior a 60 jornadas de TBC por delitos contra la seguridad del tráfico. Así, este taller se distribuye en 9 bloques temáticos con objetivos específicos para cada uno de ellos dirigidos a la sensibilización, reflexión y cambio comportamental del penado, impartidas por profesionales de instituciones penitenciarias o de entidades colaboradoras externas (p. ej., la Asociación para el estudio de la lesión medular espinal —AESLEME—, que ofrece testimonios de víctimas de accidente de tráfico), quienes se encargan de abordar de una forma teórico-formativa las sesiones, con ayuda de diapositivas y de material seleccionado de antemano en función del tema a tratar. Estas se distribuyen en tres fases: 1) “Acogida” (presentación del taller y de su estructura); 2) “Formación”, se imparten los contenidos divididos en cuatro áreas (sensibilización sobre accidentes de tráfico; seguridad vial y factores de riesgo: alcohol, drogas, velocidad, conducción temeraria, distracciones y sistemas de retención; valores sociales, y afrontamiento de situaciones problemáticas), y 3) “Salida” (conclusiones del taller y despedida). La duración del taller es de 8 sesiones presenciales y grupales con una duración de 4 horas cada una, una vez a la semana (total 32 horas en 2 meses). Desde su adopción en 2010, una media de 4.500 personas cumple su condena a TBC mediante su participación en TASEVAL, haciéndolo 4.348 penados en 2019, de los cuales 3.793 fueron hombres y 555 mujeres.

Por su parte, PROSEVAL es un programa de intervención psicoeducativo que tiene por objetivo principal la reinserción y reducción del delincuente vial condenado al cumplimiento de más de 60 jornadas de TBC, o bien a una regla de conducta derivada de la suspensión de la pena privativa de libertad. En concreto, el programa consta de dos fases: 1) educativa, consistente en la realización de los anteriores talleres de TASEVAL,

y 2) terapéutica, basada en el trabajo de contenidos de intervención psicoterapéutico, esto es, en el desarrollo de técnicas cognitivo-conductuales con las que se persigue intervenir sobre las acciones, emociones y comportamientos vitales de los participantes y lograr así un cambio en sus conductas desadaptadas a las normas de tráfico. Esta segunda fase está compuesta por un total de 21 sesiones de 2 horas de duración a la semana, dirigidas por un psicólogo, que se distribuyen en tres grandes bloques: a) “Iniciación”, en la que se lleva a cabo una entrevista individual con el infractor; b) “Intervención”, formada por 8 módulos en los que se abordan la motivación inicial al cambio, la toma de decisiones, la percepción de riesgo en la vía pública, las emociones, el control de la conducta e impulsividad, la psicofisiología y seguridad del ser humano, las habilidades sociales en la vía pública, y la revisión de pensamiento, emociones y conductas, y c) “Finalización”, en la que —un mes después de haber terminado el último módulo— se lleva a cabo una sesión de seguimiento de 2 horas a fin de constatar el cambio actitudinal y comportamental del participante. Desde que comenzó su aplicación en 2015, han asistido al mismo anualmente una media de 800 personas, participando en 2019 un total de 806 penados —tanto a TBC como a suspensiones/sustituciones de condena—, de los cuales 728 fueron hombres y 78 mujeres (Ministerio del Interior, 2020).

A pesar del importante número de personas que reciben esta intervención año tras año en nuestro país, apenas se conocen en el momento presente datos sobre la eficacia que logra este programa y, por tanto, si se consigue tras la intervención directa con los penados, reducir y erradicar su infracción de las normas de tráfico. En efecto, los escasos datos cuantitativos sobre la incidencia de PROSEVAL en la reincidencia de delincuentes viales se reducen al estudio llevado a cabo por la Subdirección General de Medio Abierto y Penas y Medidas Alternativas, en colaboración con la Universidad Europea de Valencia: “Perfil de la persona condenada por delitos contra la seguridad vial y eficacia en las intervenciones en seguridad vial en penas y medidas comunitarias”, 2021.

En concreto, esta última investigación tiene un doble objetivo: a) estudiar el perfil psicológico y criminológico de las personas condenadas por seguridad vial a una medida alternativa, y b) analizar la eficacia de TASEVAL y PROSEVAL en relación con la disminución de la reincidencia, es decir, si las personas que cumplen su condena mediante una intervención de este tipo reinciden menos. En líneas generales, los resultados de este trabajo señalan, en lo que se refiere al perfil del infractor vial, desde un punto de vista sociodemográfico, que: es un hombre (87,6%), español (76,1%), de entre 18 y 45 años (72%), soltero (49,7%), y con hijos (55,8%); con estudios básicos

(44,4%); activo laboralmente (50%), y con capacidad económica baja (40%). Desde la óptica criminológica, este delincuente incurre primordialmente en delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas (cuando ha sido condenado a menos de 60 jornadas de TBC), y en la conducción sin permiso (cuando lo es por más de 60 jornadas de TBC o por suspensión de la pena privativa de libertad). Desde la perspectiva psicológica, las variables más importantes de las personas condenadas por delitos viales son el consumo abusivo de alcohol (40%) y de otras sustancias nocivas, como cannabis o cocaína (28%); la tendencia a la impulsividad (1.5 puntos por encima de la media general) y rasgos de personalidad antisocial (destacando aquí la ausencia de miedo). En cuanto a la eficacia de las intervenciones, se confirma que los penados que se someten a estos programas reinciden significativamente menos que aquellos que cumplen la pena de TBC mediante tareas de utilidad pública (grupo de control). En concreto, los sometidos a TASEVAL lo hacen en un 12,36% frente al 14,44% del grupo de control, mientras que los de PROSEVAL reinciden en un 6,63%, porcentaje significativamente menor que el del grupo de control (15,97%). En ambos casos, los delitos que presentan mayores tasas de reincidencia son la conducción con pérdida de vigencia del permiso, seguido de la conducción bajo los efectos de alcohol/drogas, apreciándose una interesante asociación entre este ilícito y la violencia de género. Luego se confirma que estas intervenciones educativas contribuyen a disminuir la reincidencia vial, manifestándose PROSEVAL más eficaz que TASEVAL, al tratarse de una intervención más prolongada en el tiempo y con contenido psicoterapéutico. Ahora bien, dentro de las limitaciones que presenta el trabajo mencionado, destaca el uso de una muestra poblacional distinta para la consecución de los dos objetivos previstos, lo que impide la comparación entre las principales características de los condenados con los resultados de reincidencia obtenidos, haciéndose necesario un estudio que permita relacionar el perfil del condenado con la reincidencia surgida.

En la misma línea se manifiestan otros estudios en nuestro país, aunque anteriores y relativos a la evaluación de la eficacia de otros programas, al avalar también los resultados positivos que se obtienen con los condenados que cumplen un programa educativo. Este es el caso, por ejemplo, del llevado a cabo por Hilterman y Mancho (2012) que, tras analizar los programas formativos de seguridad vial en Cataluña según los criterios especificados por el Departamento de Justicia (2008), hallaron un 2,6 % (p.92) de reincidencia de ejecución (volver a ser condenado a una medida) tras 2,34 años (p. 43) de media de seguimiento una vez concluido el programa. Asimismo, Gómez, González y Muiño

(2014) confirman que, tras la asistencia a unas jornadas de concienciación en el marco de los talleres de seguridad vial (TASEVAL) de 128 infractores por delitos relacionados con la conducción bajo los efectos del alcohol (64%) o sin el permiso de conducir (30%), se observan mejoras significativas en los participantes, tales como su cambio de actitud, apertura al cambio y reducción significativa en el consumo de alcohol (p. 83).

Estos resultados vienen a confirmar lo ya apuntado por otras investigaciones internacionales en las que se constata que el sometimiento de los infractores a programas de tratamiento en materia vial reduce su reincidencia en estos ilícitos. Así, entre otros, Curtis y Meehan (2003) tras revisar más de 70 investigaciones sobre la eficacia de los programas educativos en jóvenes infractores por los delitos en cuestión, concluyen que quienes participan en los mismos manifiestan una tendencia a no reincidir, siendo esta intervención más efectiva en los delincuentes primarios y cuanto mayor es su duración (p. 38-39). Por su parte, NSW Road Traffic Authority (RTA) (1999) confirma que la reincidencia de los sujetos sometidos al Programa de Intervención para Delincuentes de Tráfico (TOIP) de Nueva Gales del Sur (Australia) se reduce en un 25%, mientras que la participación en el programa NDIS (Esquema Nacional de Mejora de Conducción) de Reino Unido evaluada por Burgess y Webley (1999) reporta un efecto significativo en el cambio de actitudes y en el comportamiento de los infractores, tanto una vez finalizada la medida como pasados 3 meses (p.1).

Asimismo, otros estudios en los que se utilizan grupos de control, como el desarrollado por Wells-Parker, Bangert-Drowns, McMillen y Williams (1995), señalan que la recaída de personas sometidas a tratamiento se reduce en un 7-9% en comparación con quienes no asisten a la intervención (p. 925), mientras que Little y Robinson (1989) comprueban que los participantes en un programa de reconocimiento y responsabilización de la infracción vial cometida registran un 20% de nuevos arrestos frente al 27,6% del grupo control (p. 961). Lapham et al. (2007) han examinado el Programa Intensivo de Supervisión de la Conducción Bajo el Efecto de Sustancias (DISP) de Oregón (USA), constatando diferencias importantes entre las personas que participaron en el programa y las que no, refiriendo las primeras una menor reincidencia por conducir bajo los efectos de sustancias tóxicas (9,8%) que las segundas (18,3%), así como en relación a la conducción con licencia revocada o suspendida (15% en el grupo experimental y 27,2% en el de control) (p. 1622). Más recientemente, Palmer et al. (2012) evalúan el Programa *Drink-Impaired Drivers* (conductores en estado de ebriedad) —aplicado en Inglaterra y Gales—, obteniendo un 0% de reincidencia en

aquellos condenados que finalizaron el programa, frente al 13,6% de quienes no lo hicieron y el 3,9% del grupo control (p. 532).

Ahora bien, en relación con esto último, la literatura internacional ha centrado el foco de atención en aquellos infractores que conducen bajo la influencia del alcohol y de las drogas. Así, Caetano y McGrath (2005) observan que, tras 1 año de seguimiento, el 20,8% de participantes manifiesta haber conducido bajo la influencia del alcohol y drogas, obteniendo estos porcentajes a través de autoinformes, lo que contrasta enormemente cuando se tienen en cuenta las detenciones por estos hechos donde la cifra cae al 1% (p. 219). Del mismo modo, Bouffard, Richardson y Franklin (2010) tras evaluar diferentes intervenciones durante un período de seguimiento de 12 a 18 meses señalan que las nuevas detenciones por conducción bajo la ingesta de alcohol y drogas oscilan entre el 6,7% y el 17,9% (p. 31). Las cifras de reincidencia se incrementan si se tienen en cuenta las nuevas detenciones por cualquier delito, encontrándose estas entre el 27% y el 57,1%. Por su parte, Chaudhary, Tison, McCartt y Fields (2011) incrementaron el periodo de seguimiento a 3 años, registrando una reincidencia en delitos de conducción bajo los efectos del alcohol y de las drogas del 10,4% para condenados primarios en este hecho delictivo (p. 213). Ahora bien, la comparación entre las diferentes tasas de reincidencia se hace complicada, ya que algunos estudios consideran las nuevas denuncias, otros las nuevas sentencias condenatorias y otros la reincidencia autoinformada. Asimismo, también difieren en estas investigaciones los períodos de seguimiento y el tipo de medida o intervención que han recibido los conductores.

Así pues, el trabajo que se presenta tiene por objeto contrastar la eficacia de PROSEVAL desde el punto de vista de la reincidencia, a la par que conocer el perfil socio-criminológico de los condenados por delitos contra la seguridad vial, a partir de una pequeña muestra de condenados que se integra por los que han tomado parte en este programa en el centro penitenciario de Alicante.

2. Estudio

2.1. *Objetivos*

El objetivo general de esta investigación se centra en evaluar la eficacia de la intervención de PROSEVAL en los delincuentes viales. Por su parte, los objetivos específicos

se resumen en: 1) identificar las características más comunes y el perfil socio-criminológico del condenado por delitos contra la seguridad del tráfico que llega a los Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas (SGPMA), y 2) analizar la reincidencia de los participantes en el programa PROSEVAL.

2.2. Metodología

2.2.1. Participantes

Esta investigación se enmarca temporalmente entre 2016 y 2020, y formaron parte de ella un total de 29 condenados por delitos contra la seguridad vial en medidas penales alternativas en el SGPMA del Centro Penitenciario de Alicante.

Concretamente, el SGPMA recibió en 2016 los distintos mandamientos de sentencia condenatoria de los penados que, tras ser divididos en dos grupos, iniciaron PROSEVAL el 03/05/2017 y el 26/07/2017, completándolo el 15/12/2017 y el 03/01/2018, respectivamente. Un total de 28 condenados finalizaron la intervención en este programa, causando baja sólo uno de ellos por ausencias no justificadas.

Por otra parte, si bien se programó la selección de un grupo de control, finalmente esto no se consiguió, lo que constituye una de las limitaciones de esta investigación.

2.2.2. Variables e instrumentos

Para conocer el perfil del delincuente vial sometido a PROSEVAL se analizaron, en primer lugar, sus siguientes variables sociales: sexo, edad, nacionalidad, estado civil, nivel de estudios y profesión ejercida. Seguidamente, se examinaron las variables criminológicas relativas a la existencia o no de reincidencia previa por delitos contra la seguridad vial o de otro tipo, así como al consumo de alcohol y otras drogas en la realización de los hechos e ilícito penal cometido.

La selección de estos datos sociales y criminológicos se llevó a cabo mediante el análisis de las entrevistas facilitadas por los terapeutas y de los expedientes personales penitenciarios, así como de la observación directa de algunas de las sesiones impartidas en el marco del programa psicoeducativo en estudio.

Por otra parte, para el estudio de la eficacia de PROSEVAL se utilizó la variable reincidencia, considerándose esta como la aparición de una nueva sentencia condenatoria por delitos contra la seguridad vial tras la finalización del programa y durante un periodo de 2 años de seguimiento (2018-2020).

Estos datos sobre las nuevas sentencias condenatorias de los sujetos se obtuvieron a través del Sistema de Información sobre penas alternativas (más conocido por sus siglas: SISPE-A), que gestiona la información sobre las penas de TBC, suspensiones, sustituciones y los programas de intervención asociados a estas en cada institución penitenciaria. El seguimiento de la reincidencia a través de este sistema se realizó dividiendo los dos años objeto de estudio en trimestres.

2.2.3. *Procedimiento*

En primera instancia, se contactó formalmente con el director del Centro Penitenciario de Alicante para la obtención de los correspondientes permisos de acceso a la muestra y a los siguientes datos necesarios para la investigación:

a) Relación de las personas condenadas por delitos viales a asistir al programa PROSEVAL entre 2016 y 2017, que lo han finalizado (archivo de la ejecutoria por pena cumplida), así como de aquellas que no lo han hecho (archivo de la ejecutoria por cualquier concepto).

b) Relación de los anteriores sujetos que han recibido una ejecutoria por cualquier delito en los dos años posteriores a la finalización de PROSEVAL (2018-2020).

Tras la solicitud y aprobación de las pertinentes autorizaciones se elaboró un documento de consentimiento escrito informado para el acceso a los datos y, en particular, a los expedientes penitenciarios de los participantes en PROSEVAL, siendo este debidamente revisado y validado por la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. En este sentido, el estudio se realizó siguiendo los Principios Éticos para la investigación con seres humanos conforme a la Declaración de Helsinki de 1964. Además, se veló por la intimidad de los penados, protegida en el artículo 18.1 de la Constitución, evitándose la correspondencia de los datos obtenidos y sus titulares. Igualmente se respetó lo previsto en los artículos 4.2.b y 211 del Reglamento Penitenciario (1996), así como lo dispuesto en la hoy derogada LO 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal. Por último, se informó a

la muestra de que la decisión de no participar en el estudio no tendría consecuencias negativas en el cumplimiento de la pena o medida alternativa, así como de que se garantizaría su anonimato, procediéndose para ello a la sustitución de sus nombres por números. En concreto, 26 del total de 29 penados aceptaron participar en la investigación, procediéndose a la recogida de sus consentimientos durante el mes de julio de 2017.

Una vez obtenidos estos y el acceso a la información antes mencionada, se procedió a la recolección de datos para la elaboración del perfil socio-criminológico del delincuente vial entre septiembre de 2017 y julio de 2018. Para ello, se sistematizaron los datos procedentes de los expedientes personales —que custodia el SGPMA— en fichas personales, en las que se reflejaron todos los datos de interés del penado para su posterior análisis.

Seguidamente, se procedió al registro de la tasa de reincidencia mediante el acceso a los datos penitenciarios del sistema informático SISPE-A. Para ello, se anotaron las nuevas sentencias condenatorias por delitos contra la seguridad vial de la población objeto de estudio en el periodo de 2018-2020. Al tratarse de datos numéricos anonimizados no fue necesario el consentimiento de los penados, por lo que se accedió a conocer la reincidencia del total de la muestra ($n=29$).

2.2.4. Análisis de datos

Una vez obtenida la base de datos, se procedió, en primer lugar, a examinar las variables socio-criminológicas obtenidas a fin de determinar el perfil del delincuente vial sometido a PROSEVAL. Para ello se llevó a cabo un estudio descriptivo en el que se consignan a través de gráficos con porcentajes las diferentes variables recogidas en esta investigación. Se utilizaron para este fin las hojas de cálculo de *Microsoft Excel* —perteneciente al paquete *Microsoft Office* 2013—, tanto en la recogida de los datos como en la conversión a gráfico de estos.

A continuación, se analizaron los datos registrados en cuanto a la reincidencia de los penados tras dos años de seguimiento en el programa SISPE-A, para comprobar la eficacia de la intervención a través del mencionado programa psicoeducativo. Concretamente, la reincidencia se consideró como una variable dicotómica (sí o no), expresándose en términos de porcentajes (condenados que reinciden/condenados que

finalizan PROSEVAL x 100). Para aquellos casos cuya reincidencia fue positiva se especificó qué delito dentro de la seguridad vial se había cometido, contemplándose una opción para cada ilícito y expresándose en un gráfico de porcentajes. Junto a la tipología delictiva también se tuvo en cuenta la variable momento de reincidencia, segmentándose, como ya se adelantó, los 2 años de seguimiento por trimestres, ubicando en estos periodos los nuevos hechos, atendiendo al día en el que se cometieron y expresándose en un gráfico de barras para cada trimestre.

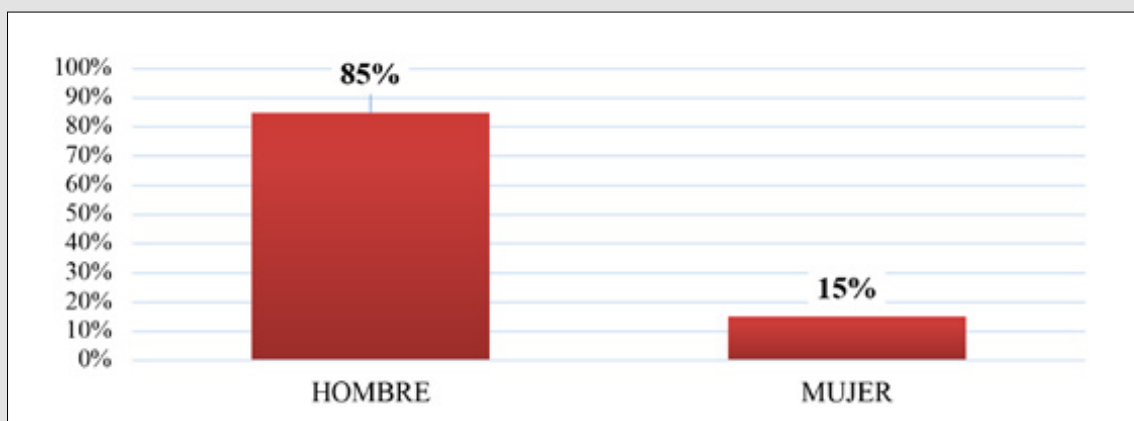
Por último, se obtuvieron los coeficientes de correlación de Pearson entre las diferentes variables sociodemográficas y criminológicas entre sí y, por otro lado, con el índice de reincidencia. Para realizar esta función se utilizó el paquete estadístico *IBM Statistics 25*.

2.3. Resultados

2.3.1. Perfil socio-criminológico del delincuente vial en medidas penales alternativas

En cuanto a las variables socio-criminológicas de la muestra (n=26), se constata, en primer lugar, que un 85% de penados al programa de intervención en seguridad vial son hombres, frente a un 15% que son mujeres (figura 1).

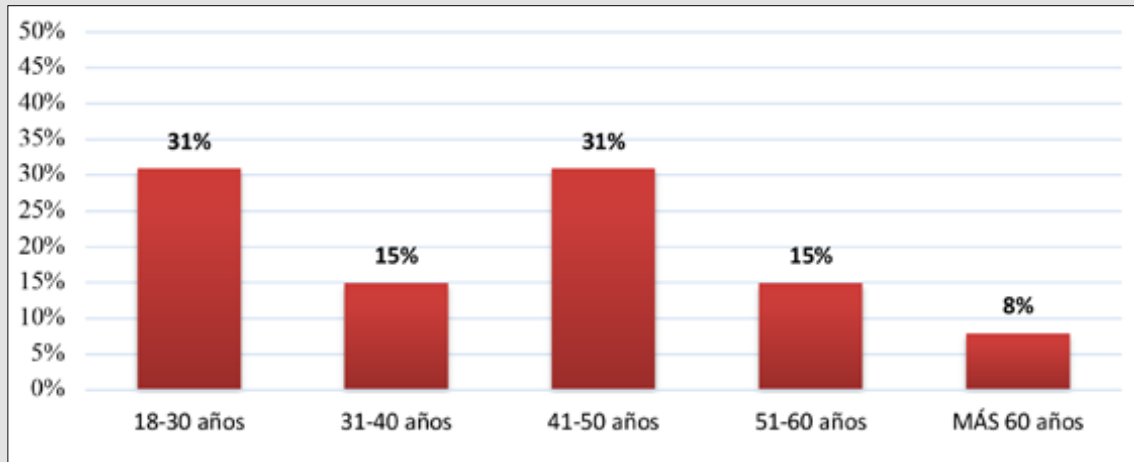
Figura 1: Sexo de los condenados a PROSEVAL de la muestra



La edad media de los participantes es de 40 años, con una desviación típica de 13 años, siendo la mínima de 24 años y la máxima de 73 años. El mayor porcentaje se

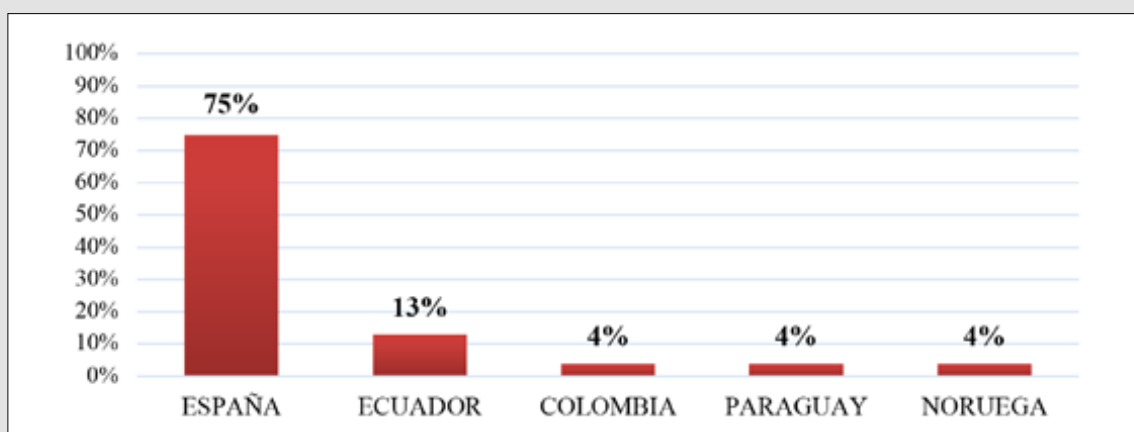
repartió entre dos grupos de edad, que representan más de la mitad de la muestra, a saber: a) de 18 a 30 años (31%), y b) de 41 a 50 años (31%). A estos les siguen los penados de 31 a 40 años (15%), de 51 a 60 años (15%) y, por último, los mayores de 60 años (8%) (véase figura 2).

Figura 2: Edad



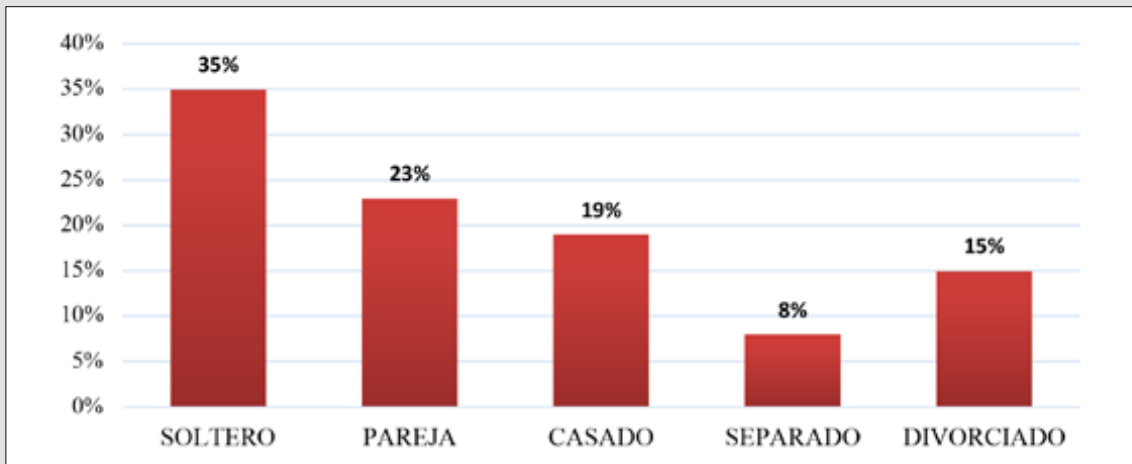
Por otra parte, se registra una alta proporción de condenados de nacionalidad española (75%) y, en menor medida, de latinoamericanos —de Ecuador (13%), Colombia (4%) y Paraguay (4%)—, y noruegos (4%) (figura 3).

Figura 3: Nacionalidad



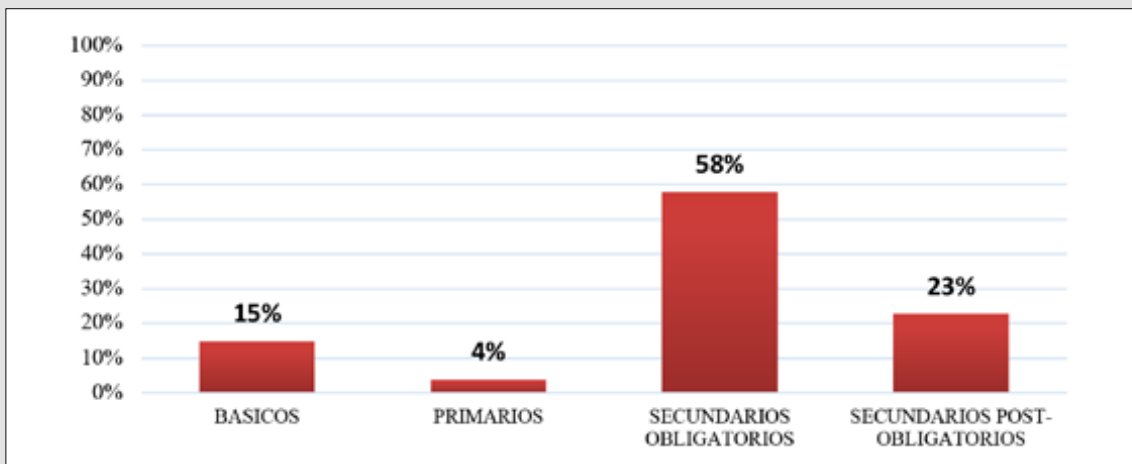
Por lo que se refiere al estado civil, en orden decreciente, los penados son solteros (35%), tienen pareja (23%), o bien están casados (19%), divorciados (15%) o separados (8%) (figura 4).

Figura 4: Estado civil



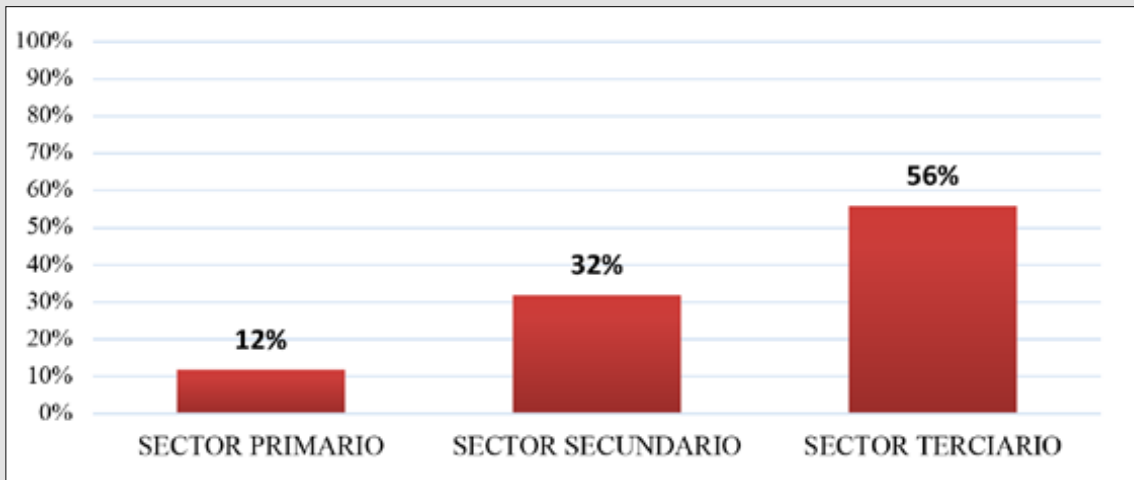
A esto se añade que algo más de la mitad de la muestra ha cursado enseñanza secundaria obligatoria —Graduado escolar/ESO— (58%), habiendo recibido el resto educación: media superior —Bachillerato y formación profesional de grado medio— (23%); primaria (4%) o bien básica —leer y escribir— (15%) (ver figura 5). Los resultados no consignan la concurrencia de ningún penado con estudios superiores (formación profesional de grado superior o estudios universitarios), ni en situación de analfabetismo.

Figura 5: Nivel de estudios



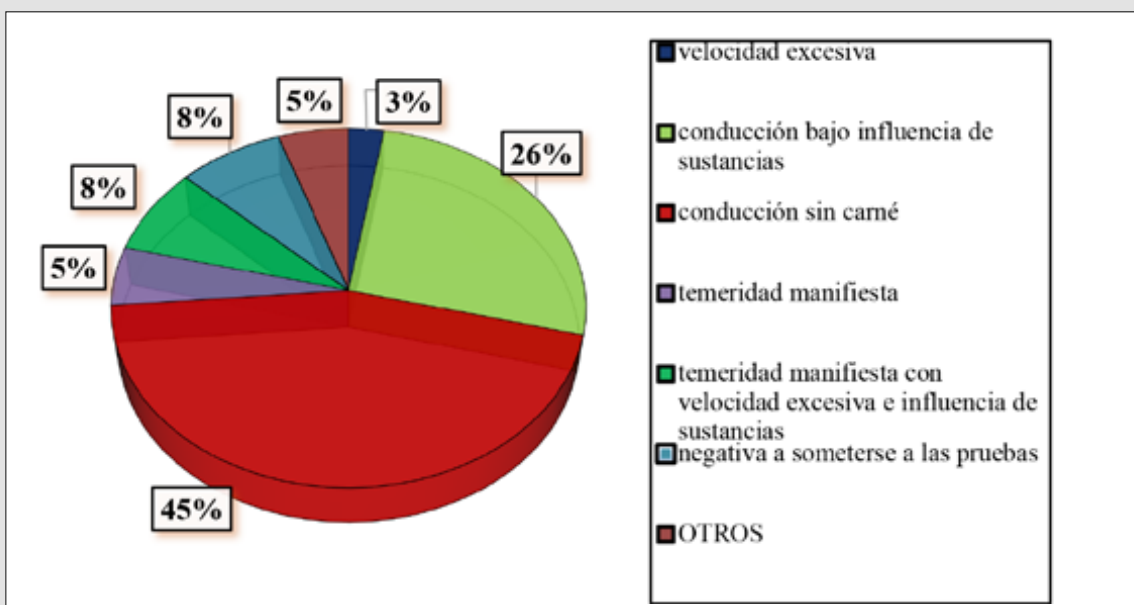
Respecto a la profesión ejercida, un 56% de los condenados pertenece al sector terciario (camareros, dependientes en comercio, limpieza, jardinería, etc.); seguidos de los que trabajan en el sector secundario (albañiles, electromecánicos, operarios industriales, etc.) con un 32% y, en último lugar, los empleados en el sector primario (todos ellos agricultores) con un 12% (véase figura 6).

Figura 6: Profesión



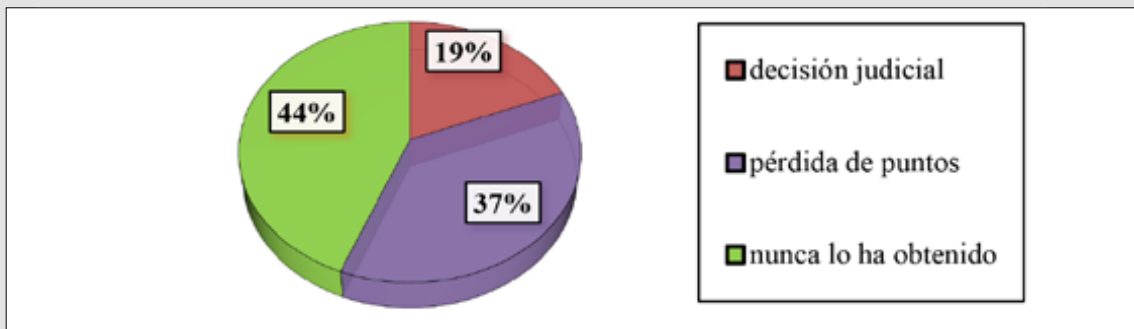
En cuanto a las variables criminológicas, se confirma que los delitos contra la seguridad vial en los que más han incurrido son: 1º) la conducción sin el permiso o el carné de conducir (45%); 2º) la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de sustancias estupefacientes (26%); 3º) la negativa a someterse a las pruebas etilométricas (8%); 4º) la conducción manifiestamente temeraria con velocidad excesiva e influencia de sustancias (8%) —estas conductas por separado supusieron un 5% para los casos en los que solo se dio la temeridad y un 3% para los de velocidad excesiva—, y 5º) otros ilícitos penales (5%) (figura 7).

Figura 7: Tipología delictiva contra la seguridad vial



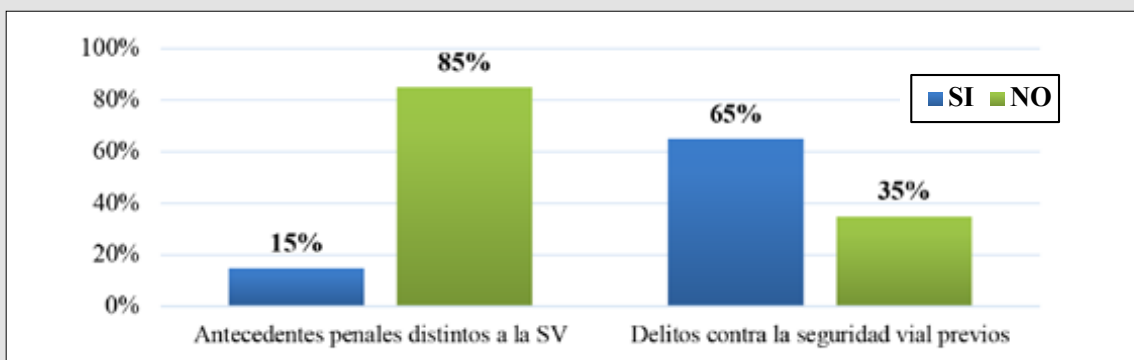
Dado que el delito más frecuente es el de conducción sin carné de conducir, se considera interesante analizar la modalidad típica cometida. A este respecto, el delito del art. 384 CP recoge tres conductas, todas ellas presentes en la muestra. En concreto, el 44% de los penados no había obtenido anteriormente el carné; el 37% conducía tras la pérdida del permiso por puntos, y el 19% lo hacía tras su retirada por decisión judicial (ver figura 8).

Figura 8: Tipos de conducción sin permiso o licencia



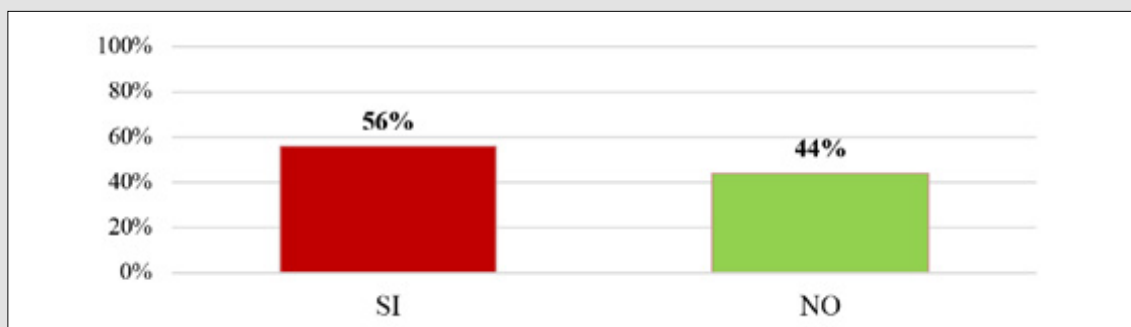
Respecto a los datos relacionados con los antecedentes penales del total de la muestra, estos se dividen en dos grupos: a) hechos cometidos con anterioridad de “distinto” título y naturaleza a los de seguridad vial, y b) hechos cometidos con anterioridad del “mismo” título y naturaleza a los de seguridad vial. Con respecto al primer grupo, la práctica totalidad de sus miembros (85%) no posee antecedentes penales por otros delitos distintos a la seguridad del tráfico, frente al 15% que sí los ostenta, siendo todos ellos por violencia de género. Por lo que respecta al segundo grupo, un 65% ha cometido anteriormente delitos contra la seguridad vial, frente al 35% que carece de estos antecedentes. Ahora bien, en el caso de los que con anterioridad habían cometido delitos contra la seguridad vial (n=17), se había apreciado en 15 participantes (11%) la agravante de reincidencia como circunstancia modificativa de la responsabilidad penal (ver figura 9).

Figura 9: Concurrencia de antecedentes penales



Por otra parte, se constata que el 56% de los condenados del total de la muestra cometen el hecho delictivo con presencia de alcohol y drogas (figura 10). En este sentido, mención especial merece el hecho de que solo se aprecie en un caso del total de la muestra la atenuante por intoxicación etílica como circunstancia modificativa de la responsabilidad criminal.

Figura 10: Presencia de alcohol y drogas en la comisión del delito



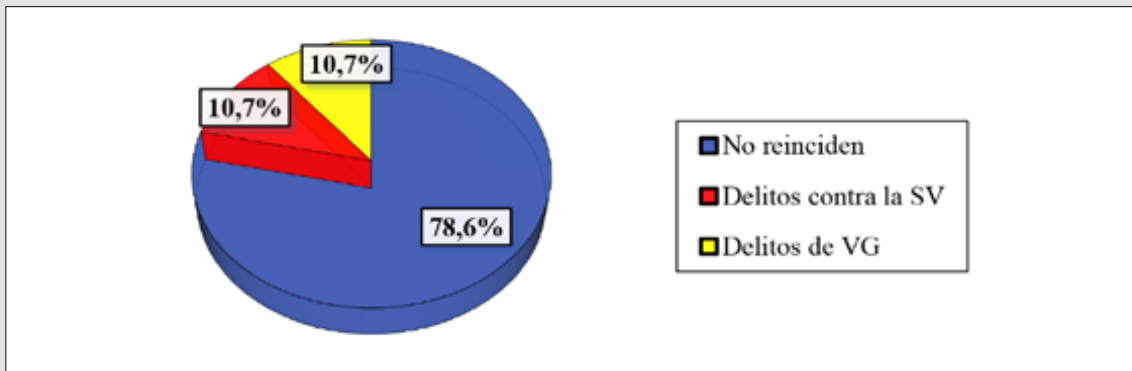
Por último, se llevó a cabo el estudio de correlación de Pearson donde no se evidenció ninguna correlación estadísticamente significativa entre las distintas variables comentadas a lo largo de este punto.

2.3.2. Reincidencia de los sometidos a PROSEVAL

Para valorar la eficacia de PROSEVAL se ha analizado la reincidencia en delitos de la misma naturaleza durante un periodo de 2 años posteriores a la finalización de la medida. Concretamente, el periodo de seguimiento es de 2018 a 2020, siendo la media de tiempo en que se produce reincidencia de 13 meses (DE=5), con un mínimo de 7 meses y un máximo de 19 meses.

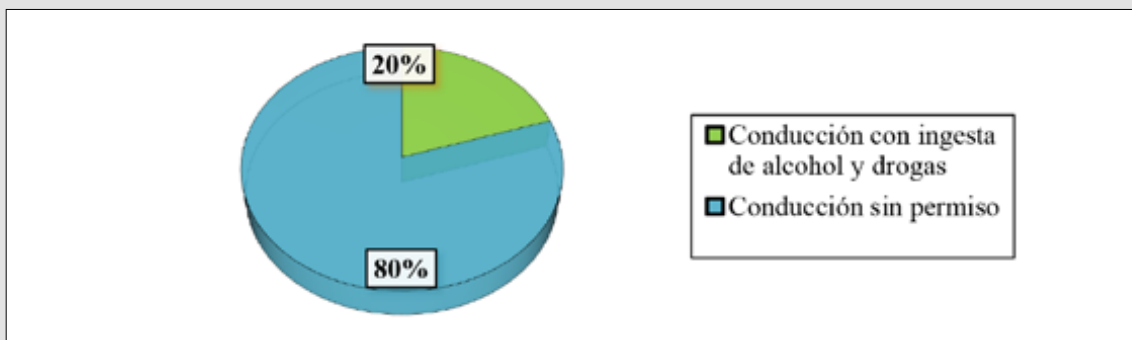
Pues bien, la tasa de reincidencia de los condenados a PROSEVAL es de 21,4%, es decir, de los 28 condenados que consiguieron finalizar la intervención, 6 de ellos cometen un nuevo hecho delictivo durante el periodo de seguimiento. Más concretamente, del total de nuevos ilícitos cometidos, la mitad es por delitos contra la seguridad vial y la otra mitad por delitos de violencia de género. Es decir, de los 6 participantes que reinciden: 3 cometen nuevos ilícitos contra la seguridad del tráfico, y otros 3 por violencia de género (figura 11). No se registra, en cambio, reincidencia alguna por otros tipos delictivos como, por ejemplo, contra las personas, la libertad o el patrimonio.

Figura 11: Reincidencia total de los condenados que finalizan PROSEVAL



Centrándonos en las tipologías delictivas contra la seguridad vial —que son las que se abordan propiamente en PROSEVAL—, se aprecia que los ilícitos cometidos (5 en total) por los 3 reincidentes se reducen a la conducción sin permiso (80%), y la conducción tras la ingesta de alcohol y drogas (20%) (ver figura 12). En este punto, es necesario llamar la atención que uno de ellos es multirreincidente, al consignarse la comisión de más de uno de los ilícitos viales mencionados (2 por conducción sin permiso y 1 por conducción tras la ingesta de alcohol) (ver figura 12).

Figura 12: Reincidencia en delitos contra la seguridad vial de los condenados que finalizan PROSEVAL

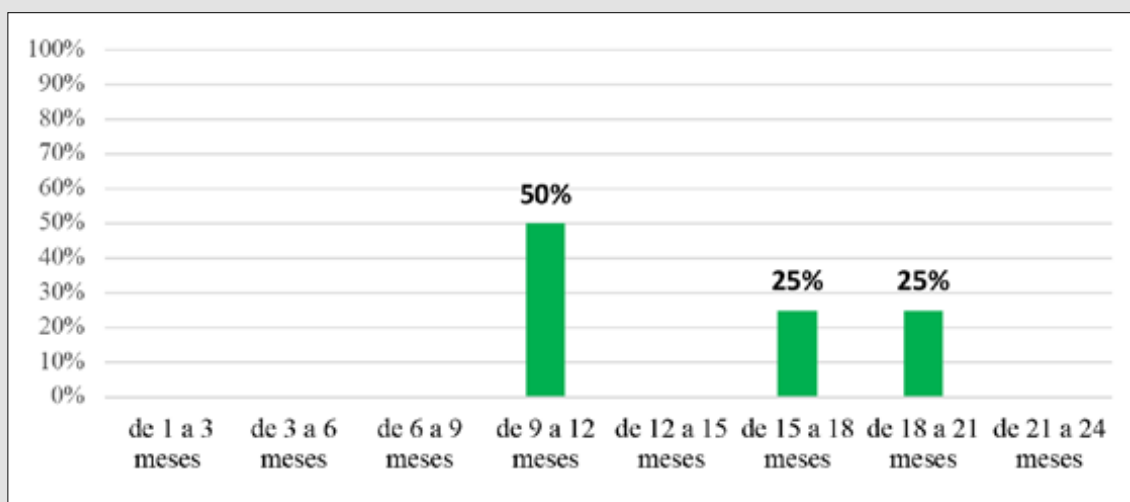


Por otro lado, con respecto al sujeto que causó baja, se encuentran nuevas sentencias condenatorias por delitos contra la seguridad vial, entre ellos: 4 de conducción bajo la ingesta de alcohol y drogas; 2 de conducción sin permiso y 1 de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la detección de alcohol y drogas. Otros condenados que no causaron baja en el programa han presentado hechos delictivos durante el transcurso del programa en muy baja proporción (3 del total de condenados). Aunque estos hechos no han sido contabilizados dentro de la variable reincidencia —al igual que

los cometidos por el condenado que fue baja—, porque se producen con anterioridad a la finalización de la intervención, es necesario destacar que tanto el que causó baja, como 2 de los 3 que cometieron hechos durante la intervención y acabaron la misma, presentaron reincidencia posterior al término de aquella.

En lo que respecta a la distribución en el tiempo de la reincidencia en delitos contra la seguridad vial: el 50% tiene lugar entre los 9 y los 12 meses desde la finalización de PROSEVAL, mientras que los restantes ilícitos se cometen por igual durante los meses 15 a 18 (25%) y 18 a 21 (25%). De ello se desprende que la reincidencia se acumula en el primer año tras la asistencia a PROSEVAL, con una media de 10 meses y medio, no registrándose conducta delictiva alguna posterior al mes 20 (ver figura 13).

Figura 13: Periodo de seguimiento de la reincidencia de PROSEVAL



Por último, no se evidencia correlación estadística significativa entre las variables comentadas en el punto anterior y la reincidencia de los condenados tras la intervención.

3. Discusión

A la vista de los datos comentados, el penado que se somete a PROSEVAL es un hombre, de 40 años de media, nacionalidad española, soltero, con estudios de enseñanza secundaria obligatoria y cuya profesión pertenece al sector terciario. Este es condenado en su mayoría por el delito de conducción sin permiso del art. 384 CP y, más concretamente, por no haberlo obtenido nunca.



Se coincide aquí con el estudio de Escamilla et al. (2021) en el que el perfil de los condenados que cumplen PROSEVAL ha sido: hombre, español, de entre 18 y 45 años, soltero y activo laboralmente (p. 85). Este comete primordialmente delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas (cuando ha sido condenado a menos de 60 jornadas de TBC) y en delitos de conducción sin permiso (cuando lo es por más de 60 o por suspensión de la pena privativa de libertad), es decir, cuando participa en PROSEVAL. Asimismo, otras aportaciones con infractores viales en el medio alternativo también concluyen que se trata de hombres de nacionalidad española cuya edad media ronda los 40 años (Hilterman y Mancho, 2012, p. 47). Ahora bien, con respecto al nivel de estudios, a diferencia de Escamilla et al. (2021) que mencionan un nivel de estudios básicos (p. 85), los condenados que han participado en este trabajo tienen principalmente estudios de secundaria obligatoria por lo que cuentan con un mayor nivel formativo.

En cuanto a la eficacia de PROSEVAL, este Programa influye de forma positiva en la no reincidencia en seguridad vial, pues tan sólo se ha registrado un 10,7% de nuevos hechos tras 2 años de seguimiento. En efecto, el 78,6 % de los condenados que finalizaron el programa no presentaron una nueva sentencia condenatoria firme frente al 21,4% que sí lo hizo, siendo la mitad de la reiteración por ilícitos contra la seguridad vial (10,7%) y la otra mitad, por violencia de género (10,7%). Los resultados muestran que las mayores cifras se concentran finalizando el primer año de seguimiento, es decir, entre los 9 y los 12 meses.

Así las cosas, la tasa de reincidencia en este estudio es similar a la que ofrecen otros trabajos previos. En lo que se refiere a las dos investigaciones españolas que también han estudiado la reiteración delictiva de los penados en medidas alternativas que asisten a este mismo programa (Escamilla et al, 2021, p.121) o bien a otros de educación vial (Hilterman y Mancho, 2012, p.92), registrándose en ambos valores inferiores al 7%. Sin embargo, la cifra total de reincidencia en nuestro estudio ha sido algo superior a los anteriormente mencionados. La reincidencia de estas investigaciones ha sido definida a partir de la recogida de las nuevas sentencias condenatorias por delitos de naturaleza vial tras un período de seguimiento de unos 2 años aproximadamente, coincidiendo ambos parámetros con los utilizados en este trabajo, lo que favorece la comparación entre ellos. Atendiendo así al momento en el que se produce la mayor incidencia de hechos durante el periodo de seguimiento, se conviene con Escamilla et al. (2021) en que la mayor tasa se registra durante el primer año (p. 116), decayendo el índice de reincidencia a medida que aquellos se suceden.

En lo que respecta a los estudios extranjeros, se hace complicado comparar las tasas de reincidencia puesto que la variable en cuestión ha sido definida en base a otros términos como las nuevas detenciones, siendo similares los porcentajes encontrados en torno al 10% (Chaudhary et al, 2011, p. 213; Palmer et al, 2012, p. 532) o bien la considerada según los autoinformes, que suelen reflejar cifras de reincidencia que doblan la registrada por la investigación actual (Caetano y McGrath, 2005, p. 221). También se encuentran discrepancias en cuanto al periodo de seguimiento establecido para registrar la reincidencia, donde pese a encontrar los que optan por los 12 meses y los que llegan a los 2 o 3 años, las tasas de reincidencia podrían incrementarse teniendo en cuenta mayores lapsos de tiempo.

Ahora bien, como indican Gallardo-Pujol y Andrés-Pueyo (2009), la reincidencia no es un fenómeno muy frecuente (p. 31), siendo la cifra negra que rodea a los delitos contra la seguridad vial muy elevada, por lo que pueden existir casos en los que se haya producido una reincidencia real, pero que, sin embargo, no haya sido registrada oficialmente. Por ello, los datos que se mencionan sobre la reincidencia pueden ser mayores, no sólo en el estudio que se presenta, sino en el resto de las investigaciones comentadas. Esta cuestión supone un gran inconveniente a la hora de valorar la eficacia de la intervención con delincuentes viales. Una posible solución podría ser completar el conocimiento de la reincidencia de ejecución penal o judicial a través de entrevistas individuales con los propios condenados, para registrar aquellos comportamientos que no se detectan por el sistema. Aun así, no puede dejar de reconocerse que el uso de autoinformes produce resultados fruto de la deshabilidad social por parte de los entrevistados, dando lugar a una información posiblemente sesgada (López et al, 2008, p.5; Magro, Hernández y Cuéllar, 2015, p. 57; Martí-Belda, 2015, p.99).

Por otra parte, los nuevos delitos cometidos por los reincidentes de la muestra de estudio han sido, con un porcentaje muy superior a la media, la conducción sin permiso —principalmente por no haberlo obtenido nunca—, y la conducción tras la ingesta de alcohol y drogas. Estos delitos son los que mayor número de mandamientos generan anualmente en medidas alternativas, dentro de los delitos contra la seguridad vial. Del mismo modo, Hilterman y Mancho (2012) indican que la conducción sin permiso ha sido el principal hecho cometido por los reincidentes (4 de los 6), y realizando los dos restantes delitos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas (p. 92). A la misma conclusión llegan más recientemente Escamilla et al. (2021), refiriendo una reincidencia del 21,1% por conducción sin permiso y del 20% de conducción bajo la ingesta de alcohol



y drogas, aunque en este caso las cifras entre ambos ilícitos son similares (p. 120). Se observa una preocupante actitud multirreincidente en algunos condenados, es decir, un gran número comete más de un hecho delictivo contra la seguridad vial tras haber cumplido una pena anterior por otro hecho similar (Bautista y Miró, 2014, p.396; Bautista y Miró, 2015, p.31), señalándose que reinciden más los sujetos que conducen sin permiso (Área de investigación y Formación Social y Criminológica, 2016, p.148; Escamilla et al, 2021, p. 111; Hilterman y Mancho, 2012, p.76).

En la presente investigación se observó que más de la mitad de la muestra (15) habían sido condenados con la agravante de reincidencia (art. 22.8 CP), debido a la comisión con anterioridad de los mismos ilícitos contra la seguridad del tráfico —generalmente por conducción sin carné o por conducción tras la ingesta de alcohol y drogas—, así como tras el periodo de seguimiento. Esto es, de los 3 (10,7%) conductores que reincidieron por delitos contra la seguridad vial, 2 de ellos incurrieron en delitos del mismo tipo por el que fueron inicialmente penados: conducción sin permiso y con influencia de alcohol y drogas. De la misma forma, también se hallan con anterioridad hechos relacionados con la violencia de género en el presente estudio, coincidiendo con Escamilla et al. (2021). En relación con los resultados obtenidos en nuestro trabajo llama la atención la comisión de delitos de violencia de género (en especial, malos tratos, amenazas y maltrato habitual) en la misma proporción que los que suponen reincidencia en conductas contra la seguridad vial. No obstante, no se puede establecer relación de significancia debido a la escasa muestra. Por ello, es preciso estudiar a fondo esta vinculación, siguiendo aquí lo dicho por Bernabéu (2013), a saber: que la conducción sin permiso se relaciona con la delincuencia común, estando más presente esa relación en aquellos condenados que no han obtenido nunca el permiso de conducir (p. 409). A este respecto, Escamilla et al. (2021), señalan que los penados por conducción con pérdida de vigencia del permiso reinciden en otros tipos delictivos distintos a los relativos a la seguridad vial (principalmente, hurto) en un 38,6%, seguidos de los delitos de violencia de género en un 13,6% (p. 121). Según estos autores, la comisión de hechos por violencia de género se vincula en mayor medida a los penados que han asistido a PROSEVAL por conducción bajo los efectos de alcohol y drogas. La relación entre la delincuencia contra la seguridad vial y la violencia de género debería, pues, analizarse en más profundidad, ya que esta vinculación podría interferir en la eficacia de la intervención que actualmente tiene lugar con los condenados por delitos de tráfico.

Por otra parte, surge una problemática en este tipo de delitos, ya que, además de la participación en PROSEVAL, los TBC o la medida de suspensión de la pena privativa

de libertad lleva aparejada la prohibición de conducir vehículos a motor o ciclomotores durante un tiempo determinado. El inconveniente surge cuando terminada la intervención, la prohibición de conducción no ha finalizado y la persona tiene que seguir con el cumplimiento de esta. Son muchos los que no respetan esa pena, cometiendo un nuevo delito de conducción sin permiso o de quebrantamiento de condena.

Asimismo, la eficacia de la intervención podría ponerse en duda debido a que, en el caso de algunos conductores, los resultados no parecen ser muy esperanzadores. En efecto, en esta investigación se observa que quienes cuentan con antecedentes penales previos reinciden en mayor medida, de forma que la intervención tiene un efecto mayor en el caso de delincuentes primarios. En cualquier caso, debido al reducido tamaño muestral no puede establecerse relación de significancia respecto a esta variable. En este sentido, siguiendo el modelo de Andrews & Bonta (2010), la intervención debe adaptarse en función del riesgo y de las necesidades criminógenas que presenten los condenados. Así, los terapeutas han de prestar especial atención a los factores de riesgo y necesidad presentes en el grupo de condenados para poder conseguir mejores resultados durante la intervención, sobre todo en el caso de los que son considerados por la literatura científica como de alto riesgo. Esto tiene aún más relevancia si se tiene en cuenta que en medio alternativo no hay una diversificación por tipologías delictivas dentro de la seguridad vial, es decir, solo existe PROSEVAL como programa específico de tratamiento, agrupándose en él los sujetos que han cometido un delito por conducción bajo la ingesta de alcohol y drogas, los que han conducido sin permiso o habiendo sido privados de él, los que no respetan los límites de velocidad, etc. La única salvedad es la derivación a programas específicos de deshabituación de alcohol y drogas para aquellos conductores con graves problemas de dependencia a tales sustancias.

4. Conclusiones

De conformidad con los datos obtenidos en esta investigación, puede afirmarse que la intervención con PROSEVAL reduce la reincidencia de los delincuentes viales, cuyo perfil socio-criminológico es el de un hombre, español, de 40 años, soltero, con estudios secundarios, que trabaja en el sector servicios, conduce sin permiso y cuenta con antecedentes penales por delitos contra la seguridad vial. Es, por ello, que se recomienda la continuación de esta intervención en el medio penal alternativo para los



delitos contra la seguridad del tráfico, constituyendo una adecuada herramienta de intervención directa con estos sujetos.

Ahora bien, a fin de mejorar el tratamiento y la eficacia con los infractores, se aconseja tener en cuenta los siguientes tres aspectos.

En primer lugar, sería conveniente considerar la ubicación de los lugares de desarrollo de PROSEVAL, ya que en algunos casos el programa se cumple en los centros penitenciarios, localizados estos normalmente a las afueras de las zonas urbanas, complicándose el acceso para estos condenados que habitualmente tienen prohibida la conducción de vehículos a motor y ciclomotores. La realización de algunas de las actividades de forma virtual podría subsanar esta problemática, aunque no parece la mejor opción: 1) dada la facilidad con la que el infractor podría sortear su efectiva presencialidad, y 2) porque se perdería gran parte de la asertividad y empatía que derivan del contacto personal con el terapeuta y el resto de los participantes. Quizás sería más recomendable llevar a cabo los cursos en lugares con acceso mediante transporte público o más próximos a los lugares de residencia de los infractores.

En segundo término, es recomendable que la intervención tenga en cuenta las diferentes tipologías de conductores que cometen delitos contra la seguridad vial, ya que en función de la conducta cometida los aspectos a trabajar pueden diferir enormemente, siendo las más numerosas la conducción sin permiso y la conducción bajo la ingesta de alcohol y drogas.

Y, en tercer lugar, sería conveniente estudiar la posible relación entre la violencia de género y la seguridad vial, con el fin de adaptar la intervención que se lleva a cabo en PROSEVAL para aquellos condenados que puedan presentar factores de riesgo en comportamientos de violencia contra la mujer. Para este último fin, sería necesario fomentar la efectiva formación y preparación del personal que ha de impartir el curso enfocando el aprendizaje en el reconocimiento de los diferentes tipos penales y de los factores de riesgo que se asocian a los mismos para mejorar la intervención con los penados. Por ende, habría que priorizar la unificación de criterios que permitan establecer unos estándares a la hora de intervenir con los condenados para lograr una mayor homogeneidad en la aplicación de PROSEVAL independientemente del profesional que lo imparta.

Para futuras líneas de investigación, se sugiere ampliar la muestra de estudio, de forma que los datos sean más representativos de la población y, si fuera posible, contar con un grupo de control de condenados que no participe en ningún programa ni en

otra medida alternativa, para comparar los resultados entre ambos. Asimismo, se recomienda aumentar el período de seguimiento de la reincidencia por un tiempo superior a 3 años para conocer qué tasas se obtienen durante un mayor alcance. Y, por último, sería interesante comparar los perfiles de los condenados que reinciden tras asistir a PROSEVAL con el fin de determinar los principales factores de riesgo que se asocian con la reiteración delictiva y mejorar, así, el tratamiento durante la intervención del programa, para evitar la multirreincidencia de un importante número de conductores.

5. Bibliografía

- Andrews, D. A., & Bonta, J. (2010). *The psychology of criminal conduct* (5th ed.). New Providence, NJ: Lexis Nexis Matthew Bender.
- Anuario estadístico de accidentes (2019). Madrid, España: Ministerio del Interior. Recuperado de <https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-accidentes/> (Fecha de consulta 02/07/2021).
- Área de Investigación y Formación Social y Criminológica. (2016). *La reincidencia en medidas penales alternativas*. Barcelona, España: Generalitat de Catalunya, Departamento de Justicia, Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada.
- 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. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5271489> (Fecha de consulta 02/07/2021).
- Bautista, R., y Miró, F. (2015). ¿Por qué algunos siempre incumplen? Infractores y multi-infractores en seguridad vial. *InDret*, (4). Recuperado de <http://www.raco.cat/index.php/InDret/article/view/304387> (Fecha de consulta 02/07/2021).
- Bernabeu, J. A. (2013). *El delincuente vial. Un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*. Universidad Miguel Hernández de Elche, Crimina.
- Bouffard, J.A., Richardson, K.A., & Franklin, T. (2010). Drug courts for DWI offenders? The effectiveness of two hybrid drug courts on DWI offenders. *Journal of Criminal Justice*, 38(1), 25-33. doi: 10.1016/j.jcrimjus.2009.11.004
- Burgess, C., y Webley, P. (1999). *Evaluating the effectiveness of the United Kingdom's National Driver Improvement Scheme*. School of Psychology, University of Exeter. Recuperado de <https://people.exeter.ac.uk/cnwburge/pages/ndis03.html> (Fecha de consulta 02/07/2021).



- Caetano, R., & McGrath, C. (2005). Driving under influence (DUI) among U.S. ethnic groups. *Accident Analysis and Prevention*, 37(2), 217-224.
- Centre for Road Safety (2017). *TOIP Operating Guidelines*. Recuperado de <http://www.localcourt.justice.nsw.gov.au/Documents/Traffic%20Offenders%20Program/2017%20updates/TOIP%20Operating%20Guidelines%202017.pdf>
- Chaudhary, N.K.; Tison, J.; McCartt, A.T., & Fields, M. (2011). Patterns of recidivism related to case dispositions of alcohol-impaired driving offenses. *Traffic Injury Prevention*, 12 (3), 210-216. doi:10.1080/15389588.2011.553250
- Curtis, K. y Meehan, G. (2003). *Review of literature on remediation programs for At-Risk Drivers Educations society of BC*. Recuperado de [http://www.justiceeducation.ca/themes/framework/documents/domelrera ev.pdf](http://www.justiceeducation.ca/themes/framework/documents/domelrera%20ev.pdf)
- Dirección General de Tráfico. (2016). *Estudio sobre la prevalencia del consumo de drogas y alcohol en conductores de vehículos de España (EDAP '15). Avance de Resultados*. Año 2015. Recuperado de <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/2015/20161003.-INFORME-EDAP15-avance-resultados2.pdf>
- Dirección General de Tráfico (2019). *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. Edición ampliada España 2018*. Madrid: Dirección General de Tráfico. Recuperado de https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las_principales_cifras_de_la_siniestralidad_vial_Espana_2019.pdf
- Durán, N. M. y Moreno, N. D. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 12(1), 123-136. doi: 10.15332/s1794-9998.2016.0001.09
- Escamilla, C, Giménez, E., De Paredes, C., y Gómez, R. (2021). Perfil de la persona condenada por delitos contra la seguridad vial y eficacia de las intervenciones en seguridad vial en penas y medidas comunitarias. Madrid, España: Ministerio del Interior. Universidad Europea Valencia.
- Gallardo-Pujol, D., y Andrés-Pueyo, A. (2009). *Características individuales y sociales en un grupo de penados por delitos contra la seguridad del tráfico en comparación con un grupo control*. Barcelona, España: Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada.
- Gómez, X., González, B. y Muiño, E. (2014). *Evaluación de los Talleres de Actividades en materia de Seguridad Vial en Galicia*. X Congreso Español de Criminología. Libro de actas de Congreso. *Revista Española de Investigación Criminológica*. <http://hdl.handle.net/10347/16171>
- Hilterman, E., y Mancho, R. (2012). *Evaluación de programas formativos de seguridad vial y la reincidencia posterior*. Barcelona, España: Centro de Estudios Jurídicos y Formación Especializada / Justa Mesura, Consultoria & Investigación Aplicada.

- Lapham, S., C' de Baca, J., Lapidus, J. y McMillan, G. (2007). Randomized sanctions to reduce re-offense among repeat impaired-driving offenders. *Addiction*, 102(10), 1618-1625.
- Lijarcio, J. I., Escamilla, C., López, C., Puchades, R., Martí-Belda, A., Bosó, P., y Montoro, L. (2016). *PROSEVAL: Programa de Intervención psicoeducativa en seguridad vial. Manual para el profesional*. Madrid, España: Ministerio del Interior. Secretaría General Técnica.
- Little, G. y Robinson, K. (1989). Treating drunk drivers with moral recondition therapy: A one-year recidivism report. *Psychological Reports*, 64(3), 960-962.
- López, E., Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., y Alamar, B. (2008). *Diseño y validación de una escala para la medición de la conducta prosocial - antisocial en el ámbito vial y en el tráfico*. Valencia, España: Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial. Universidad de Valencia.
- Magro, V., Hernández, C., y Cuéllar, J. P. (2015). *Aspectos jurídicos y psicológicos en la intervención con condenados por delitos contra la seguridad vial. La aplicación de los programas y talleres de reeducación TASEVAL-APrA y SEGUUVIAL de la Audiencia Provincial de Alicante*. Alicante, España: Diputación de Alicante.
- Martí-Belda, A.M. (2015). *Los infractores reincidentes en el tráfico: análisis de variables sociodemográficas, personalidad y consumo de alcohol de los asistentes a los cursos de sensibilización y reeducación vial dentro del sistema del permiso por puntos (tesis doctoral)*. Valencia, España: Universidad de Valencia.
- Palmer, E.J., Hatcher, R.M., McGuire, J., Bilby, C.A.L., & Hollin, C.R. (2012). The effect on reconviction of an intervention for drink-driving offenders in the community. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 56(4), 528- 538. Recuperado de <http://ijo.sagepub.com/content/56/4/525> (Fecha de consulta 02/07/2021).
- Sánchez, S. (2013). *Evaluación de las competencias profesionales de los formadores en la aplicación del programa de sensibilización de infractores para una movilidad segura (tesis doctoral)*. Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, España.
- Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (2020). Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario. Madrid: Ministerio del Interior. Recuperado de http://www.interior.gob.es/documents/10180/12069683/INFORME+SEGURIDAD+VIAL+Y+SU+INCIDENCIA+EN+EL+AMBITO+PENITENCIARIO_ultimo....pdf/1bb0a2bd-577a-4093-9312-7e72e4f418d7
- UNESPA (2020). Informe estamos seguros 2019. Madrid, España. Recuperado de <https://unespa-web.s3.amazonaws.com/main-files/uploads/2020/12/Informe-Estamos-Seguros-2019-Pagina-individual-1.pdf>

Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillen, R. y Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*, 90(7), 907-926.

World Health Organization (2018). *Global status report on road safety*. Ginebra, Suiza. Recuperado de <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>