

Trabajo de final de grado en criminología

# El informe criminológico aplicado a la valoración del riesgo de reincidencia en delitos viales

Diseño e implantación de un proyecto piloto en  
la Policía Local de Salt

Autor: Daniel Bruns Ledesma  
Tutora: Ester Blay Gil

Curso: 2017-2018



# Contenidos

1. Introducción .....	2
2. Antecedentes .....	3
2.1. El informe criminológico en el contexto comparado y en el ordenamiento español .	4
2.2. Los informes criminológicos de valoración de riesgo de reincidencia en los delitos contra la seguridad del tráfico. ....	5
2.2.1. <i>Elche 2009. El proyecto Piloto del Fiscal de Sala sobre la propuesta de         dictámenes criminológicos.</i> .....	7
2.2.2. <i>Policía Local de Murcia, 2014. El proyecto del Fiscal Delegado de Murcia de         informes criminológicos de riesgo de multirreincidentes viales en los atestados.</i> .....	9
3. DISEÑO DE UNA INVESTIGACIÓN .....	11
3.1. Protocolo policial de elaboración de informes criminológicos evaluación de riesgo de reincidencia en delitos contra la seguridad del tráfico para la Policía Local de Salt ....	11
3.1.1. Objetivos .....	12
3.1.2 Supuestos de aplicación .....	12
3.1.3 Metodología .....	13
3.1.4 Variables analizadas.....	14
3.1.5. Valoración del grupo de factores. Pronóstico del riesgo de reiteración de conductas delictivas y tendencia delictiva. ....	17
3.1.6. Negativa para someterse a la entrevista .....	18
3.1.7 Propuesta penológica .....	18
3.2. Evaluación exploratoria de la opinión de la judicatura .....	19
4 Reflexiones finales.....	25
5. Referencias.....	27
6. Anexos .....	32
a. Plantilla de recogida de datos .....	32
b. Modelo de informe de la Policía Local de Salt .....	35
c. Plantilla de entrevista utilizada.....	39

# 1. Introducción

Desde el año 2008, varios cuerpos de policía local e instituciones académicas están desarrollando proyectos para la elaboración de informes criminológicos de evaluación de riesgo de reincidencia en delitos viales. Impulsados por la propia Fiscalía, estos informes son considerados como una herramienta de gran utilidad para el tratamiento del fenómeno de la multirreincidencia delictiva al volante. En este trabajo se presenta el proyecto piloto realizado en la Policía Local de Salt (Girona), en el que se proyecta un modelo propio de dictamen criminológico de evaluación de riesgo de reincidencia en delitos viales. Partiendo de un exhaustivo análisis documental y exploratorio, en el que se exponen los antecedentes, la metodología utilizada y el impacto que este tipo de informes puede tener en la judicatura, se alcanzan algunas conclusiones que pueden resultar significativas para el futuro desarrollo de estudios de este tipo.

## **Abstract**

*Since 2008, several local police forces and academic institutions have been developing projects for the elaboration of criminological reports to assess the risk of recidivism in driving offences. Driven by the Office of the Prosecutor, these reports are considered as a very useful tool for the treatment of the phenomenon of criminal recidivism at the wheel. This paper presents the pilot project carried out in the Local Police of Salt (Girona), which develops a model for pre-sentence reports to evaluate the risk of recidivism in driving crimes. This paper starts with an exhaustive documentary and exploratory analysis, in which previous pilots are addressed, explain the methodology used to build the model and the impact that this type of reports can have in the judiciary, and discusses some conclusions that can be significant for the future development of studies of this kind.*

## 2. Antecedentes

En 2009 se puso en funcionamiento la primera experiencia en España relativa a la aplicación de los informes criminológicos para valorar el riesgo de reincidencia en los delitos contra la seguridad del tráfico. El Fiscal de Sala de Seguridad Vial en coordinación con el Fiscal Jefe de Alicante y el grupo GrADeT, un equipo formado por investigadores de la Universidad Miguel Hernández de Elche y criminólogos de la policía local, impulsaron un proyecto piloto pionero en España para proponer dictámenes periciales criminológicos de valoración de riesgo de reincidencia en delitos contra la seguridad vial (Crimina, 2011). Posteriormente en 2014, la policía local de Murcia se sumó a la iniciativa bajo el impulso de la Fiscalía de esta comunidad autónoma y hasta el momento de redactar estas líneas, llevan más de 65 informes criminológicos emitidos<sup>1</sup>. Más tarde, en enero de 2017, se puso en marcha en Salt (Girona) el Proyecto Piloto de Evaluación de Riesgo de Reincidencia en Delitos Viales, experiencia que da lugar al presente trabajo de investigación. Y sobre las mismas fechas, se sumaron a estas experiencias distintos cuerpos de policía local de Galicia, coordinados por la Fiscalía territorial de esta comunidad autónoma.

A juzgar de la gran cantidad de referencias publicadas, estas prácticas han despertado un gran interés entre la propia Fiscalía y la comunidad académica<sup>2</sup>. La temática ha sido incluso objeto de publicación en Libro de Abstracts del Congreso de la Sociedad Europea de Criminología<sup>3</sup>, y ha dado pie a la celebración de encuentros y jornadas académicas de ámbito nacional<sup>4</sup>. Asimismo, han sido objeto de mención en distintos medios de difusión general<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Según datos facilitados por la propia institución.

<sup>2</sup> Véase: España. Memoria de la Fiscalía General del Estado (2009), p.764; Memoria de la Fiscalía General del Estado (2010), pp. 953-956; Memoria de la Fiscalía General del Estado (2011), pp.1063-1067; Memoria de la Fiscalía General del Estado (2015), p.459; Memoria de la Fiscalía General del Estado (2017), pp.564-565; Memoria de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (2015), pp. 100-105; Memoria de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (2017), pp. 563-564; Memoria del Fiscal de Sala de Seguridad Vial (2009), p.11; Fiscal de Sala de Coordinador de Seguridad Vial. *Proyecto Piloto sobre Dictámenes Criminológicos* (2011); Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Galicia. *Instrucción 1/2017 sobre la realización de informes criminológicos de riesgo en los delitos contra la seguridad vial por parte de la policía local en funciones de policía judicial de tráfico* (2017).

<sup>3</sup> Eurocrim. 15 th Annual Conference of the European Society of Criminology. Porto, 2-5 September, 2015. *Book of Abstracts*, pp. 775-776.

<sup>4</sup> Centro Crimina para la prevención y estudio de la delincuencia. Universidad Miguel Hernandez de Elche. *Jornada "El Informe Criminológico Forense"*. Elche, 28 septiembre de 2017; Universidad Rey Juan Carlos. *Jornada "Criminología y evaluación de riesgos en materia de tráfico. La red española"*. Aranjuez, 20 de febrero de 2018.

<sup>5</sup> Véase por ejemplo: Batlle, E. (2017, 13 marzo). Alerta als mals conductors: la policia de Salt et vigila. *Diari de Girona*.

Recuperada de: <http://www.diaridegirona.cat/comarques/2017/03/13/policia-salt-engega-projecte-evitar/834231.html>;

Moledo, A. (2017, 16 septiembre). Más de 40 policías locales harán informes criminológicos a conductores reincidentes. *Faro de Vigo*. Recuperada de: <http://www.farodevigo.es/galicia/2017/09/16/40-policias-locales-haran-informes/1750685.html>;

## 2.1. *El informe criminológico en el contexto comparado y en el ordenamiento español*

Un informe criminológico, conocido en el contexto anglosajón como *pre sentence report* (PSR, en adelante), se puede definir como una exposición de las circunstancias personales, sociales, delictivas y coyunturales del investigado o sentenciado, que ayuda al juez a la mejor comprensión de los hechos, y lo asiste para que disponga de la mayor información posible con el objetivo que adopte las medidas más idóneas para favorecer un mejor cumplimiento de las consecuencias sancionadoras del delito cometido y posibilitar su integración social (Larrauri, 2014; Garrido, 2012).

No existe hoy día una regulación específica sobre estos informes en nuestro país. La única referencia clara a algún tipo de informe social o criminológico aparecía en el derogado Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficios 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<sup>6</sup>. Con la sustitución por el Real Decreto 840/2011, de 17 de junio, esta referencia ha desaparecido.

Si observamos el contexto comparado, existen diferencias sustanciales entre países en cuanto su regulación, elaboración y uso. Así por ejemplo en Bélgica no existe ninguna recomendación legal o política que inste a los profesionales a usarlos (Larrauri, 2014) y en Dinamarca su forma y contenido se encuentran regulados por ley proporcionado incluso plantillas para su elaboración (Wandall, 2016: 334-335).

En cuanto a la metodología empleada también se aprecian diferencias importantes. En el contexto español, su elaboración se basa principalmente en una valoración descriptiva sobre las variables estáticas y dinámicas de riesgo presentes en el sujeto (Larrauri y Zorrilla, 2014: 14). En Reino Unido, Dinamarca y Canadá, se realiza

---

<sup>6</sup> El RD 515/2005 en su artículo 28 establece que:

1. Antes del juicio oral, el juez o tribunal podrá solicitar a los servicios sociales penitenciarios, como prueba documental o pericial, un informe social sobre la situación del imputado.
2. Estos mismos informes podrán ser solicitados por el Ministerio Fiscal en el curso de sus diligencias o investigaciones.
3. Asimismo, una vez recaída sentencia, la autoridad judicial podrá solicitar los informes a los que se refieren los apartados anteriores, a los efectos de revisión de medidas, concesión de suspensión de condena, sustitución de penas o adopción de cualquier otra resolución judicial que se entienda requiere tener conocimiento de la situación social del penado o sometido a medida de seguridad.

además una valoración de riesgo mediante el uso de instrumentos actuariales como el OASys, o el LSI-R<sup>7</sup> (Bonta, 2005; Larrauri, 2014; Wandall, 2016).

En España, los informes son elaborados por los Servicios Sociales Penitenciarios, o por los Equipos de Asesoramiento Técnico Penitenciario (con sus siglas EATP) en Cataluña<sup>8</sup>. En otros países como Escocia, son realizados por trabajadores sociales de la administración local (Tata, 2010: 244); en Dinamarca, por estudiantes universitarios actuando como investigadores independientes (Wandall, 2010: 334).

Respecto el momento de su solicitud, en el ámbito anglosajón o Canadá por regulación normativa, el PSR solo puede ser solicitado por el tribunal después de que el procesado se declare culpable (Larrauri, 2014: 9; Bonta, 2005: 7). En España, el RD 515/2005 ofrecía una amplia discrecionalidad al establecer que lo podían solicitar los jueces antes del juicio oral y los fiscales durante el transcurso de las diligencias, o bien una vez recaída la sentencia a los efectos de revisión de medidas, suspensión de condena, sustitución u otra decisión análoga (Larrauri, 2012:196, 2014: 5). En la actualidad, con la derogación del RD 515/2005 esta mención ha desaparecido. El único ámbito en el que resulta preceptiva su realización es el de la justicia juvenil, donde la Ley 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores, dispone en su artículo 27 que el Equipo Técnico emitirá durante la instrucción del expediente un informe sobre la situación del menor<sup>9</sup>.

## *2.2. Los informes criminológicos de valoración de riesgo de reincidencia en los delitos contra la seguridad del tráfico*

La importancia cuantitativa de los delitos contra la seguridad del tráfico está fuera de toda duda. El 40% de las diligencias urgentes que se instruyen en los juzgados están relacionadas con infracciones en materia de tráfico, y la reincidencia es frecuente (MEM Fiscalía 2016: 703). El incremento de estos delitos y el repunte de la

---

<sup>7</sup> Los métodos actuariales son aquellos que en los se aplican modelos estadísticos y cálculos matemáticos en el asesoramiento y gestión, basados en la investigación empírica sobre factores de riesgo con capacidad predictiva en la muestra de estudio concreta (Loinaz, 2017).

<sup>8</sup> Los equipos de asesoramiento técnico penal ( con sus siglas en catalán EATP), formados por trabajadores sociales y psicólogos, tienen la finalidad de informar a los órganos judiciales de la jurisdicción penal de las características psicosociales de los encausados, las víctimas y los penados en los procesos penales. Más información disponible en : [http://administraciojusticia.gencat.cat/ca/seccions\\_tematicques/assessorament-tecnic-penal/](http://administraciojusticia.gencat.cat/ca/seccions_tematicques/assessorament-tecnic-penal/)

<sup>9</sup> El artículo 27 de la L.O 5/2000, de 12 de enero. Reguladora de la responsabilidad penal de los menores, dispone que el Equipo Técnico elaborará un informe social sobre “la situación psicológica, educativa y familiar del menor, así como su entorno social, y en general sobre cualquier otra circunstancia relevante a los efectos de la adopción de alguna de las medidas previstas en la presente Ley”.

sinistralidad en las carreteras han llevado a las autoridades a replantear las actuales políticas en materia de tráfico. La implantación del permiso por puntos en el 2006 supuso una innovación en positivo respecto la seguridad vial. Por primera vez desde la creación del primer Código de Circulación en 1928, se optó por un sistema preventivo y reeducador alejado del tradicional modelo sancionador. Esta reforma acompañada de las sucesivas enmiendas del Código Penal en materia de delitos contra la seguridad del tráfico, con la inclusión de nuevas conductas sancionables, pudo contribuir a un más que notable descenso de la sinistralidad y la mortalidad<sup>10</sup>. Sin embargo, el actual repunte de la sinistralidad en las carreteras ha abierto un intenso debate que lleva cuestionar la eficacia del actual permiso por puntos.<sup>11</sup>

En la gran mayoría de accidentes con resultado de víctimas, se encuentra presente el factor humano como principal causante<sup>12</sup>. A nadie se escapa que ciertos conductores con sus comportamientos peligrosos al volante acaban generando graves repercusiones para la seguridad. Se calcula que el 14% de los muertos en carretera lo son consecuencia de las conductas delictivas al volante de otros conductores, y que un 10% de los reincidentes son responsables del 40% de accidentes (Fesvial & Línea Directa, 2017).

No existe un perfil único de infractor vial. Entre los autores de delitos de tráfico se encuentran ciudadanos que solo ocasionalmente cometen infracciones de este tipo, junto a los que inciden sistemáticamente en la infracción penal. La respuesta penal a esta diversidad de perfiles, por lo tanto, no debe ser la misma (Kaiser, 1978; MEM Fiscalía 2011:1039).

---

<sup>10</sup> Véase: DGT. Balance de Seguridad Vial 2014. Recuperada de: [http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150105-mir\\_BALANCE-2014\\_seguridad-vial\\_nota.shtml](http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150105-mir_BALANCE-2014_seguridad-vial_nota.shtml), en fecha 12/04/2018. También: Fesvial & Línea Directa. Delitos y criminalidad vial en España. Evolución de la delincuencia contra la Seguridad Vial (2012-2015). Recuperada de: [https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset\\_publisher/e8FJpINeJYaa/content/delitos-y-criminalidad-vial-en-espana-evolucion-de-la-delincuencia-contra-la-seguridad-vial-2012-2015-?inheritRedirect=true](https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset_publisher/e8FJpINeJYaa/content/delitos-y-criminalidad-vial-en-espana-evolucion-de-la-delincuencia-contra-la-seguridad-vial-2012-2015-?inheritRedirect=true), en fecha 12/04/2018.

<sup>11</sup> Según datos de la DGT, se experimentó una tendencia a la baja en cuanto a víctimas mortales entre los años 2000 y 2015. Esta tendencia se ha revertido los últimos dos años (2015-2017) con un nuevo repunte de las víctimas mortales. En este sentido, el director de la DGT reconoció que el permiso por puntos ya no funciona y que hay que encontrar nuevas medidas. Discurso similar fue el de la directora del Servei Català de Trànsit, al apuntar que existe preocupación por el colectivo de los conductores reincidentes, a los que parece no surgir efecto el permiso por puntos. Fuentes: *Tráfico reconoce que el carné por puntos "ya no funciona"*. Atlántico. Recuperada de: <http://www.atlantico.net/articulo/sociedad/trafico-reconoce-carne-puntos-no-funciona/20161224022353564765.html>, en fecha 22/03/2018; Generalitat de Catalunya. Departament d'Interior. *La directora de l'SCT, Eugenia Doménech, valora de manera positiva la contribució del permís per punts en la reducció de la sinistralitat viària a Catalunya*. Recuperada de: <http://permisperpunts.gencat.cat/index.aspx/transit/la-directora-de-lsct-eugenia-domenech-valora-de-manera-positiva-la-contribucio-del-permis-per-punts-en-la-reduccio-de-la-sinistralitat-viaria-a-catalunya>, en fecha 22/03/2018.

<sup>12</sup>La conducción distraída o desatenta (32%); la velocidad inadecuada (26%), el cansancio o el sueño (12%); el alcohol (12%) y otras drogas (11%), son los factores que en mayor medida contribuyen a los siniestros. Datos disponibles en, Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Balance de Seguridad Vial 2017, Nota de Prensa..* Recueprada de: <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/01/NP-Balance-DGT-sinistralidad-vial-2017.pdf>, consultada en fecha 22/03/2018.

La Fiscalía es buena concededora de esta situación y, consciente de la necesidad de dar una respuesta preventiva sobre los multireincidentes, ha apostado por la realización de estudios criminológicos materializados en la propuesta de realización de informes criminológicos de valoración de riesgo de reincidencia en delitos contra la seguridad del tráfico, como una herramienta –en sus propias palabras- de indudable eficacia para detectar y responder adecuadamente a los perfiles de mayor riesgo (Instrucción 1/2017:3).

### *2.2.1. Elche 2009. El proyecto Piloto del Fiscal de Sala sobre la propuesta de dictámenes criminológicos*

Elche fue el lugar elegido para poner en práctica la primera experiencia en España sobre evaluación de riesgo de reincidencia en delitos viales. Partiendo del conocimiento adquirido en los Congresos anuales de Seguridad Vial organizados por la Federación de Criminólogos y la Sociedad Española de Investigaciones Criminológicas, y del conocimiento de la praxis judicial de Francia e Inglaterra, donde estos informes se realizan con asiduidad, el Fiscal de Sala de Seguridad Vial y el Fiscal de Alicante, coordinaron en 2010 un equipo de investigación formado por criminólogos de la Universidad de Elche y policías locales de Elche titulados en criminología, con el objetivo de proponer informes criminológicos en los delitos contra la seguridad del tráfico (GrADeT, 2011). Por cuestiones internas este proyecto no tuvo continuidad, pero sentó las bases para el resto de experiencias en esta materia. Se defendió entonces la necesidad de este tipo de informes para dar una respuesta al elevado aumento de los delitos contra la seguridad vial, y en particular para contribuir a dar una respuesta penal adecuada a los reincidentes.

#### a. Fundamento científico

Para la elaboración del modelo del protocolo que debía permitir la puesta en práctica de la experiencia, se procedió a una exhaustiva revisión de material empírico procedente tanto de fuentes nacionales como extranjeras, relacionadas con el objeto de estudio<sup>13</sup>. Ello permitió determinar los factores que científicamente se muestran más relacionados con las conductas delictivas del tráfico.

---

<sup>13</sup> Entre otros muchos: Redondo, S.(2008). Redondo S (2008). Individuos, sociedades y oportunidades en la explicación y prevención del delito: Modelo del Triple Riesgo Delictivo (TRD). Revista. Española de Investigación Criminológica, 6, 1-53; También, Gallardo, D. & Pueyo, A. (2009). Perfil de un grupo de penados por delitos contra la seguridad del tráfico. Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada (CEFJE). Generalitat de Catalunya, Departament de Justícia. Y el clásico Kaiser, G. (1978). VERKEHRSDelinquenz UND GENERALPRAEVENTION. J.C.B Mohr (Paul Siebeck),



Para la correcta operacionalización en la detección y estudio de las variables presentes en los casos objetos de estudio, se optó por la utilización del modelo del “triple riesgo delictivo” (en adelante TRD). Este modelo toma como referencia para su desarrollo las principales teorías criminológicas explicativas de las conductas delictivas, y más específicamente, las fuentes de riesgo y protección, como dimensiones de un riesgo de carácter continuo y graduable (Redondo, 2008). Las dimensiones de riesgo se agrupan en tres categorías o fuentes de riesgos:

A) Personales: características individuales, congénitas y adquiridas, que dificultan los procesos de desarrollo y socialización; B) relativas a las carencias en apoyo pro social que experimentan los sujetos, y que dificultan o ralentizan sus procesos de socialización; y C) las relativas a las oportunidades delictivas o situaciones y estímulos físicos o sociales facilitadores de conductas antisociales o ilícitas (Redondo-Garrido, 2013: 557-559).

El peso que se otorga a cada uno de los factores permite obtener una puntuación aritmética con la que se alcanza un juicio de peligrosidad, y proponer en consecuencia, las medidas más oportunas<sup>14</sup>.

## b. Método

Para la realización de los informes se emplearon distintos instrumentos y fuentes de información (MEM Fiscalía, 2010: 954):

- a) análisis de los antecedentes personales del imputado: nacimiento, familia, estudios, análisis del temperamento (impulsividad, búsqueda de sensaciones, forma de conducción, autoestima, arraigo social), tipo de vehículo, nivel económico, etc.;
- b) análisis de los antecedentes sancionatorios del imputado. Antecedentes penales, antecedentes policiales e infracciones administrativas relacionadas con la seguridad vial;
- c) análisis de los antecedentes del hecho: tipo de vía, forma y característica del accidente, contexto en el que tiene lugar (fiestas, discotecas), consumo de alcohol, drogas, causa del accidente.

Como instrumento de recogida de datos se utilizó un modelo de entrevista semiestructurada (MEM Fiscalía, 2011: 1066). Durante el proyecto piloto, estas fueron realizadas por investigadores del equipo en dependencias de la Universidad Miguel Hernández de Elche, con el fin de garantizar un ambiente aséptico que permitiera el correcto desarrollo de las entrevistas. Los sujetos acudían al evento con total y libre consentimiento, una vez informados del motivo de la entrevista, de la finalidad de la

---

Tübingen, obra traducida al español por Rodríguez, J.M. (1979). Delincuencia de tráfico y prevención general. Espasa Calpe, S.A.

<sup>14</sup> Como advierte la propia Fiscalía, “todo ello con carácter aproximativo, sin rigidez matemática abiertos a revisar el modelo o completarlo con otros conocimientos científicos (MEM Fisc, 2011: 1066).

misma, y con la garantía de la presencia de letrado e instrucción de derechos en caso de desearlo<sup>15</sup>.

Los informes no se realizaban en todos los casos, sino que se delimitaron supuestos específicos: casos de multirreincidencia a los que alude el art. 22.8 CP, y delitos de singular gravedad<sup>16</sup>. Esta última categoría incluye aquellos supuestos que, pese a no ser subsumibles dentro del concepto jurídico de multirreincidencia, suponen conductas con graves consecuencias para la vida, la integridad física, o incluso la puesta en peligro grave de otros bienes jurídicos, tanto por la naturaleza misma de los hechos como por el riesgo provocado.

En los casos seleccionados la Fiscalía solicitaba la conversión de los procedimientos por juicio rápido (art. 795), a Diligencias Previas de los arts. 774 y ss de la LECR.

### c. Fundamento jurídico

La Fiscalía sitúa la base jurídica de los informes de forma genérica, en los artículos 66.1. 6ª y 80 del CP, y la base procesal en los artículos 373-380 LECR:

*“ como resulta del art. 66.1. 6ª (“las circunstancias personales del delincuente”), y en sede de ejecución de la pena de prisión en los arts. 80 y ss...siendo decisivo el conocimiento de los datos criminológicos para la determinación de las reglas de conducta y medidas previstas...(Ibídem)”*

*“Según su estudio el conocimiento de las circunstancias personales, sociales y de todo orden que han llevado al delito es necesario para decidir sobre la adopción de medidas cautelares (pecuniarias, intervención del permiso de conducir, art. 764 LECR y prisión provisional, art. 503 LECR) hasta el punto de que los preceptos reseñados aluden a ellas como supuesto justificante (Instrucción 1/2017: 2).*

#### *2.2.2. Policía Local de Murcia, 2014. El proyecto del Fiscal Delegado de Murcia de informes criminológicos de riesgo de multirreincidentes viales en los atestados*

---

<sup>15</sup> Comunicación personal de una de los integrantes del equipo GrADeT, la Sra. Zoraida Esteve, realizada en el marco de la jornada “El Informe Criminológico Forense”, celebrado en Elche el día 28/09/2017.

<sup>16</sup> El primero hace referencia a condenas ejecutorias por delitos comprendidos en el mismo Título y de la misma naturaleza, siempre y cuando no sean cancelados o cancelables (art. 22.8 CP).

En 2014 la Policía Local de Murcia, a instancias de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Murcia y siguiendo las pautas marcadas por el Fiscal de Sala, inició su proyecto de evaluación de riesgo. Cabe destacar que desde el inicio y hasta el momento de redactar estas líneas, han realizado más de 65 informes<sup>17</sup>, siendo el grupo de trabajo que más ha avanzado en la materia. El proyecto de Murcia parte básicamente de la experiencia alicantina, pero incluye ciertas modificaciones que es necesario destacar.

La primera y quizás la más importante es la introducción de los informes criminológicos en los mismos atestados policiales, lo que permite una mayor celeridad al no tener que convertir los juicios rápidos a Diligencias Previas. Esta es el logro de uno de los “proyectos de futuro” referidos por el Fiscal de Sala en distintas ocasiones (MEM Fiscalía 2011: 955,1067; Proyecto Piloto, 2011)

La segunda modificación es la ampliación de los supuestos objeto de realización de los informes. El Piloto de Elche los limitaba a la multirreincidencia (art. 22.8 CP) en el sentido estrictamente jurídico del término, y a supuestos de singular gravedad. Con el objetivo añadir un enfoque criminológico más dinámico y realista, que permitiera valorar de una forma más eficaz el hipotético riesgo de reiteración de conductas delictivas, se prescindió de la necesidad de tomar en consideración para el concepto de reincidencia únicamente los “delitos de la misma naturaleza”, incluyendo todos los del mismo capítulo. Asimismo, se tomó en consideración el concepto de habitualidad del artículo 94 CP (tres o más delitos del mismo Capítulo en un período no superior a cinco años), con lo cual se ampliaron los supuestos de actuación a los siguientes casos (Policía Local de Murcia 2013: 7).

- “Supuestos de multirreincidencia contra la seguridad vial”
- “Supuestos en los que, aún sin existir multirreincidencia o habitualidad en sentido estricto, concurren, al menos, tres condenas ejecutorias relacionadas con la Seguridad Vial independientemente de la naturaleza de las mismas”.

Otra innovación respecto la experiencia de Elche es la aportación de una “propuesta de consecuencias jurídico-penales” a los informes en la que se formula una propuesta penológica dirigida al juez o tribunal enjuiciador, basada en la determinación del pronóstico de riesgo inicial observado.

Es sobre la base de los antecedentes descritos que se construye el proyecto objeto de este trabajo de investigación, que abordamos a continuación.

---

<sup>17</sup> Según datos ofrecidos por el criminólogo D. Salvador Ruiz en la jornada "Criminología y evaluación de riesgos en materia de tráfico. La red española", celebrada en Aranjuez en fecha 20/02/2018.

### **3. Diseño de una investigación.**

#### *3.1. Protocolo policial de elaboración de informes criminológicos evaluación de riesgo de reincidencia en delitos contra la seguridad del tráfico para la Policía Local de Salt*

En la práctica, los atestados policiales instruidos por delitos viales ofrecen poca o muy poca información relativa a las circunstancias personales o sociales que hayan podido conducir a la comisión del delito (art. 774 y ss LECr). Los modelos o procedimientos de trabajo que de forma habitual son utilizados por los cuerpos de policía local catalanes o la policía autonómica “Mossos d’Esquadra”, tienen en cuenta la información mínima indispensable para la instrucción de las diligencias policiales, sin ofrecer demasiado margen para detallar las circunstancias antes referidas. En un ámbito –el de la delincuencia vial- con una incidencia práctica muy relevante, y donde como ya se ha visto la reincidencia es frecuente, este hecho debe ser tenido en cuenta. Resulta importante que el atestado esté bien hecho y que incluya toda la información relevante. Es la base de las posteriores actuaciones judiciales en la que el juez o el Fiscal sustentarán sus decisiones.

Tomando punto de referencia la experiencia de la Policía Local de Murcia, pero introduciendo algunas variables propias, se ha diseñado e implementado un proyecto piloto de elaboración de informes criminológicos de valoración de riesgo de reincidencia en delitos contra la seguridad del tráfico, para el cuerpo de la policía local de Salt. Este proyecto se empezó a gestar a principios del año 2016. En enero de 2017 se emitió el primer informe criminológico, y hasta finales del 2017 se han realizado un total de 4 dictámenes, 3 de los cuales han sido remitidos a los Juzgados de Instrucción de Girona<sup>18</sup>.

No se tiene conocimiento de experiencias similares en Cataluña. Esto supone un problema a la vez que una ventaja y si bien como se verá, la iniciativa no ha estado exenta de dificultades, la experiencia acumulada y las conclusiones alcanzadas deberían servir para llegar a algunas conclusiones útiles para el desarrollo futuro de estudios de este tipo.

En los siguientes apartados se aborda de forma pormenorizada el desarrollo y ámbito de aplicación de nuestro proyecto.

---

<sup>18</sup> Uno de estos informes ha sido recientemente aportado por el Fiscal como prueba documental en la causa, según consta en consulta realizada el día 08/05/2018.

### 3.1.1. Objetivos

El primero de los objetivos del presente estudio ha sido el diseño de un instrumento de evaluación de riesgo para los delitos contra la seguridad del tráfico - materializado en un modelo de informe criminológico -, que permita de una forma ágil y fácil ofrecer información a la autoridad judicial respecto la tendencia antisocial o delictiva del sujeto infractor. La consecución de este objetivo ha requerido de la previa elaboración de un protocolo de actuación policial para guiar los objetivos, los supuestos de aplicación y la metodología a seguir. Los diferentes procedimientos de trabajo existentes entre cuerpos policiales, así como las más que notables diferencias en cuanto a competencias y acceso a fuentes de información, han hecho necesario introducir ciertas adaptaciones respecto las prácticas anteriores realizadas en Elche y Murcia.

La segunda parte del estudio ha consistido en la realización de un análisis exploratorio de opinión entre los jueces y Fiscales de Girona, con la intención de examinar el grado de conocimiento que estos tienen sobre los informes criminológicos de forma general, y de forma más específica sobre los informes de evaluación de riesgos de reincidencia en delitos contra la seguridad vial. Este análisis exploratorio resulta necesario porque sin el apoyo de jueces y fiscales el proyecto que proponemos difícilmente podrá prosperar.

### 3.1.2 Supuestos de aplicación

Delimitar los supuestos de realización de los informes criminológicos supuso el primero de los retos en este proyecto. En las experiencias anteriores es la propia Fiscalía quien, de oficio, o a requerimiento de los equipos investigadores, proporciona la información concerniente a los antecedentes por sentencia firme sobre delitos relacionados contra la seguridad del tráfico cometidos por el sujeto a evaluar. Se descartó desde un principio para este proyecto la posibilidad de tener acceso a esta información. La dificultad que supone obtener la autorización necesaria para disponer de esta fuente de datos, a partir de la justificación de un proyecto piloto criminológico, hace presuponer que lo hubiese hecho inviable.

Aprovechando los recursos disponibles en el propio cuerpo policial, se optó por seguir un criterio mucho más asequible. La propuesta ha sido la de realizar los informes en todos aquellos casos en los que el sujeto infractor presente una reiteración de conductas delictivas contra la seguridad del tráfico, y también en aquellos otros considerados de especial peligrosidad. A los efectos de establecer un criterio objetivo, se consideró reiteración de conductas delictivas la comisión de 3 o más delitos de este capítulo (de cualquier naturaleza) cometidos en el período temporal de 5 años. Desde una óptica criminológica, la inclusión de estos casos permite obtener un enfoque más amplio y realista de determinados casos en los que el sujeto a evaluar

presenta una tendencia antisocial y delictiva que puede resultar predictora de su comportamiento futuro. Operativamente, el hecho de disponer por medios propios - a través del sistema de Información Policial (SIP)<sup>19</sup> – de los antecedentes policiales de los cuerpos de policía local de Cataluña, “Mossos d’Esquadra”, Guardia Civil, del Cuerpo Nacional de Policía y Ertzaintza, permite una mayor celeridad en la realización de los informes.

Por lo que respecta a los supuestos de especial peligrosidad, se ha seguido el mismo criterio que los otros proyectos.

### 3.1.3 Metodología

La información necesaria para la elaboración de los informes se obtiene principalmente a partir de tres fuentes de información o de datos:

1. El atestado policial. De él se obtiene la información relativa al delito o delitos cometidos, el lugar de los hechos, el vehículo utilizado, la fecha y hora de comisión, la actuación de los funcionarios actuantes, y antecedentes policiales previos por delitos contra la seguridad del tráfico y de otra clase.
2. Entrevista con el sujeto infractor. De la que se obtienen datos sobre su situación individual, familiar, laboral y social.
3. La base de datos policial. Consulta de antecedentes policiales por delitos y denuncias de cualquier tipo, y consulta del historial de infracciones de tráfico.

Para tratamiento de la información se ha seguido el método propuesto por la Policía Local de Murcia, basado principalmente en el modelo TRD (Redondo, 2008) con algunas variables adaptadas al estudio de la seguridad vial. A partir de una ficha de datos diseñada a tal efecto, se recoge la información contenida en las distintas fuentes de datos e información, que posteriormente es analizada para determinar el futuro riesgo de comportamiento antisocial o delictivo.

Procesar y analizar la información contenida en los atestados policiales no supone un problema al ser una fuente de “elaboración propia” y por tanto, sin restricción de acceso. Para las entrevistas con los sujetos infractores sí se han tenido que trabajar minuciosamente ciertos aspectos. La entrevista se ha diseñado para ser aplicada en el momento inmediatamente posterior a los hechos, o si las circunstancias no lo permiten – por necesidades del servicio policial o por la deficiente condición psicofísica del sujeto-, en momentos posteriores. Esto garantiza la celeridad en la

---

<sup>19</sup> El Sistema de Información Policial o SIP, es la Fuente de datos abierta que comparten los Mossos d’Esquadra y las policías locales en el ámbito de Cataluña. Esta base de datos se alimenta de las aportacions realizadas por estos cuerpos policiales, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y la Ertzaintza, y facilita el acceso a los datos relativas a personas, vehículos, y requerimientos SCHENGUEN i SIRENE de ámbito comunitario.

recogida de datos y elaboración del informe, evitando interferir en el procedimiento penal<sup>20</sup>. En caso de ser necesario – por los condicionantes antes indicados-, se prevé la posibilidad de citar al investigado para que comparezca en sede policial a los efectos de la práctica de la entrevista, pero siempre durante el periodo temporal de instrucción de las diligencias policiales.

Antes de comenzar, la persona es informada de la total voluntariedad de la entrevista, así como de su motivo y finalidad, observando en todo caso las garantías del art. 118 LECR (ver anexo). Se contempla la posibilidad que el sujeto rechace su participación, en cuyo caso el informe se realiza igualmente, pero se aplica una valoración distinta prescindiendo naturalmente de ciertos datos concernientes a la situación individual, familiar y social del sujeto.

El guion de entrevista utilizado por la Policía Local de Murcia - a criterio del autor del presente trabajo - presenta un inconveniente que se ha intentado solventar con el diseño de este nuevo protocolo. Se ha simplificado al máximo eliminando en la medida de lo posible la presencia de campos abiertos. Estos campos requieren ciertos conocimientos y habilidades por parte del entrevistador. El objetivo ha sido crear un cuestionario fácil e intuitivo basado en preguntas de opción múltiple que permita a cualquier funcionario de policía sin una formación específica, tan solo con unas mínimas indicaciones, recoger la información necesaria para la elaboración del informe. Nuevamente esto permite mayor celeridad y evita demoras innecesarias en la recogida de información, que podrían interferir en la tramitación del informe.

### 3.1.4 Variables analizadas

El cuestionario incluye preguntas relacionadas con aquellos factores de riesgo o variables que la investigación científica asocia a un mayor riesgo de reincidencia delictiva en general y particularmente, en el ámbito de la delincuencia vial<sup>21</sup>. También se tienen en cuenta los factores positivos o de protección:

- a) Variables individuales. Edad, género, pautas de consumo de alcohol y de drogas, consumo de medicamentos y antecedentes policiales/judiciales.
- b) Variables sociolaborales. Estado civil, cargas familiares, apoyo prosocial, situación laboral y ocupacional.
- c) Variables coyunturales. Nivel de dependencia del vehículo para la realización de actividades laborales o cumplimiento de responsabilidades familiares.

---

<sup>20</sup> Se puede dar la situación que además del delito o delitos cometidos concorra además un accidente de tráfico con resultado de daños físicos o materiales. En este supuesto el procedimiento no seguirá el habitual cauce de Juicio Rápido y el periodo para la realización de la entrevista y análisis de la información se puede dilatar.

<sup>21</sup> Véase el metaestudio: Robertson, R.D; Wood, K.M; Holmes, E.A. (2014). Impaired Driving Risk Assessment: A primer for Practitioners. Traffic Injury Research Foundation (TIRF).

- d) Variables complementarias. Nivel de colaboración con los agentes en la instrucción de las diligencias, tipo de vehículo, concurrencia de infracciones, presencia de siniestro.

Un paso previo necesario antes de iniciar la entrevista con el sujeto es su evaluación cognitiva. El estado de embriaguez presente en muchos de los infractores, o su alteración psicofísica por la ingestión de sustancias estupefacientes, puede dificultar sensiblemente o impedir la correcta realización de la entrevista, pudiendo suponer un problema a la hora de prestar un consentimiento válido a la entrevista y al propio test. Por ello se aplica antes de comenzar la misma un test de valoración cognitiva, con el objetivo de determinar si el sujeto a entrevistar se encuentra con plenas facultades para garantizar el correcto desarrollo de la misma. Para tal propósito se ha elegido el test de Pfeiffer, un cuestionario muy rápido y fácil de aplicar y que muestra una gran fiabilidad en la detección del deterioro cognitivo. No requiere de un especial entrenamiento por lo que puede ser aplicado por cualquier persona y a cualquier persona.<sup>22</sup> Superado este requisito, se inicia la batería de preguntas diseñada para ser aplicada en un máximo de 30-40 minutos.

En las páginas que siguen se detallarán y justificarán las distintas variables mencionadas.

#### 3.1.4.1. Variables individuales

Es sabido que el consumo de alcohol y drogas provoca un deterioro cognitivo que puede afectar sensiblemente la capacidad de conducción, por ello el cuestionario incluye varias preguntas orientadas a conocer las pautas de consumo y si estas pueden resultar de riesgo<sup>23</sup>. El consumo de medicamentos también puede resultar un buen indicador para predecir el hipotético riesgo de reincidencia futuro. Medicamentos como los ansiolíticos e hipnóticos, los antidepresivos, betabloqueantes, analgésicos, narcóticos, hipoglucemiantes, antihistamínicos, antipsicóticos, antiparkinsonianos y antiepilépticos, de uso tan extendido entre la población (se calcula que un 25% de los conductores lo usan), pueden producir una notable alteración en las capacidades psicofísicas y por lo tanto, en el correcto manejo vehículos (Bonafont, 2005). Preguntar por el consumo de medicamentos permite

---

<sup>22</sup> Este cuestionario detecta la existencia y el grado de deterioro cognitivo. Explora la memoria a corto y largo plazo, la orientación, la información sobre los hechos cotidianos y la capacidad de cálculo. La escala contiene 10 ítems de sencilla respuesta, donde 3-4 respuestas erróneas significa deterioro cognitivo leve; 5-7 deterioro cognitivo moderado; 8-10 deterioro cognitivo severo. En el protocolo utilizado la presencia de 3 o más respuestas equivocadas obliga posponer la entrevista citando al sujeto al cabo de 24 horas. Véase anexo.

<sup>23</sup> “Se considera un consumo de riesgo como aquel en el cual no existen consecuencias actuales relacionadas con el consumo de alcohol pero sí riesgo futuro de daño psicológico, social y físico”. Para conocer las cantidades ingeridas asociadas a un consumo de riesgo consultar: Hernández, B. R. (2008). Consumo de riesgo y perjudicial de alcohol. Prevalencia y métodos de detección en la práctica clínica. Galicia Clin, 69(1), 29-44.



también conocer de una forma indirecta y menos intrusiva para el sujeto, la presencia de posibles alteraciones mentales relevantes para el estudio.

#### 3.1.4.2. Variables sociolaborales

Los factores sociolaborales hacen referencia a aquellos aspectos del entorno vital del sujeto evaluado que, de acuerdo con el marco teórico de referencia, pueden resultar indicadores de una conducta prosocial o por el contrario antisocial o delictiva. Factores como el estado civil, la edad, la presencia de cargas familiares (hijos, mayores, enfermos), la estabilidad laboral o residencial, el nivel de educación alcanzado, o la presencia de una red familiar y de amistades, pueden resultar indicadores de un mayor o menor grado de peligrosidad al actuar como precipitadores o factores de protección frente al delito en general y la reincidencia en particular (Robertson *et al.*, 2014).

#### 3.1.4.3. Variables coyunturales

Las variables coyunturales han sido incluidas con el objetivo básicamente de conocer el grado de dependencia del vehículo del sujeto evaluado. Si la persona a la que se pretende imponer un comiso del vehículo o una privación del derecho a conducir depende totalmente de su vehículo o de cualquier otro para el desarrollo de sus actividades cotidianas o de ocio (llevar los niños al colegio, ir a trabajar, trasladar a familiares, etc.) es muy previsible que no respete la medida impuesta y conduzca de nuevo. Es por ello por lo que se analizan las pautas de dependencia del vehículo, y la posibilidad de llevar a cabo las actividades diarias sin la necesidad del mismo o utilizando alternativas, por ejemplo, el transporte público.

#### 3.1.4.4. Variables complementarias

Siguiendo el modelo propuesto por el piloto realizado en Murcia, se añade a los anteriores un nuevo grupo de variables complementarias, con el objetivo de obtener un pronóstico lo más individualizado posible. Se tienen en cuenta aquellos factores que pueden resultar facilitadores para nuevas conductas delictivas contra la seguridad del tráfico. Este listado no es cerrado y puede ser ampliado en cualquier momento si se detecta alguna variable negativa suficientemente relevante a tener en cuenta. En todo caso, estos son los indicadores propuestos: Tipo de vehículo utilizado (se tiene en cuenta su relación peso/potencia); Actividad laboral de riesgo (transporte de pasajeros o mercancías peligrosas); Comportamiento durante la entrevista (explosividad, arrogancia, agresividad, ira, justificación de la conducta, etc.); proximidad temporal de antecedentes; ausencia de colaboración "in situ" (ocultar

información o desobedecer las órdenes o indicaciones de los agentes; concurrencia de infracciones de tráfico graves o muy graves además del delito; el uso de vehículos no aptos para la circulación en vías públicas (desprovistos de la homologación técnica correspondiente)

La presencia de variables como la actitud positiva y colaborativa del sujeto durante la actuación o la instrucción de las diligencias policiales se tienen en cuenta como un elemento positivo en la valoración final. Se pueden dar igualmente otras situaciones no catalogadas que podrán ser tenidas en cuenta en la elaboración del informe final, como, por ejemplo: reconocimiento de culpa, actitud positiva de cambio, etc.

### 3.1.5. Valoración del grupo de factores. Pronóstico del riesgo de reiteración de conductas delictivas y tendencia delictiva

A partir de la observación de las variables propuestas en cada uno de los grupos de factores, se obtiene una puntuación aritmética el sumatorio de la cual ofrece un pronóstico individualizado de riesgo. Cada grupo de factores ofrece una puntuación mínima de 1 punto (0 o 1 variable observada) y máxima de 5 puntos (3-4 variables observadas). Todo ello sin rigidez matemática y con carácter aproximativo. Aplicando la suma de las puntuaciones obtenidas en los tres grupos de factores (individuales, sociolaborales y coyunturales), se pueden obtener las siguientes puntuaciones con la asignación de pronóstico de riesgo correspondiente:

**Tabla 1:** Asignación de puntuación en el pronóstico de riesgos

<b>Riesgo muy alto</b>	13-15 puntos
<b>Riesgo alto</b>	10-12 puntos
<b>Riesgo medio</b>	7-9 puntos
<b>Riesgo bajo</b>	4 puntos
<b>Riesgo muy bajo</b>	0-3 puntos

Además del pronóstico de riesgo de reiteración delictiva, se ofrece una estimación de la futura tendencia delictiva con el objetivo de afinar aún más la predicción. Se puede dar el caso que un sujeto alcance en el pronóstico una puntuación suficientemente alta como para ser considerado de riesgo alto o muy alto dadas las circunstancias actuales negativas; sin embargo, los análisis de las variables complementarias pueden indicar que la tendencia futura a cometer nuevos delitos es favorable (en positivo). O, por el contrario, que el pronóstico resulte de riesgo bajo y que la presencia de variables complementarias de carácter negativo, indiquen que el riesgo futuro de comportamiento antisocial y delictivo es desfavorable. En este sentido, se considerará la escala siguiente:

**Tabla 2:** Asignación de puntuación en la tendencia delictiva

<b>Tendencia favorable</b>	0 variables observadas
<b>Tendencia desfavorable</b>	1-2 variables observadas
<b>Tendencia extrema</b>	3 o más variables observadas

### 3.1.6. Negativa para someterse a la entrevista

La realización de la entrevista tiene, como ya se anticipado, un carácter totalmente voluntario. Partiendo de esta premisa se puede presentar el inconveniente de tener un caso susceptible de estudio, pero contar con la negativa de participar – totalmente legítima-, del sujeto a evaluar. En estos supuestos como resulta evidente, no se puede disponer de cierta información no presente en las propias fuentes policiales. Por ello el pronóstico se realizará de forma estimativa, aplicando un criterio de evaluación distinto. En estos supuestos únicamente se tienen en cuenta el nivel de transgresión social (observado a partir de la cantidad de antecedentes penales y administrativos por infracciones), y la presencia de las variables complementarias. Se ha establecido la siguiente escala de valoración sobre el pronóstico de riesgo:

**Tabla 3:** Asignación de puntuación en caso de negativa a realizar la entrevista

<b>0 antecedentes</b>	Riesgo bajo
<b>1 antecedente</b>	Riesgo medio
<b>2-3 antecedentes</b>	Riesgo alto
<b>+ 3 antecedentes</b>	Riesgo muy alto

De igual manera la presencia de variables complementarias conocidas aporta la información sobre el pronóstico futuro de reiteración delictiva, donde 0-1 variables resultará favorable; 2 variables desfavorable; y 3 o más variables extrema.

### 3.1.7 Propuesta penológica

Atendiendo al pronóstico de riesgo y tendencias delictivas observadas se incluye en el mismo informe una propuesta penológica fundamentada en el nivel de riesgo creado, la potencialidad delictiva del investigado, o el potencial rehabilitador o predisposición social examinados. Se incluyen medidas de menor a mayor rigor

punitivo que van desde la pena de multa al ingreso en prisión, incluyendo las medidas alternativas u obligaciones previstas en los artículos 49, 80 y 83 del Código Penal, así como el comiso del vehículo previsto en los arts. 127 y 128 CP. Las posibles propuestas penológicas se resumen en el siguiente cuadro:

**Tabla 4:** Propuesta penológica

CUADRO DE PROPUESTAS PENOLÓGICAS				
TENDENCIA DELICTIVA		EXTREMA	DESFAVORABLE	FAVORABLE
<b>PRONÓSTICO DE REINCIDENCIA</b>	<b>MUY ALTO</b>	Prisión Privación del derecho a conducir Comiso del vehículo	Prisión Privación del derecho a conducir Comiso del vehículo	Prisión Privación del derecho a conducir Comiso del vehículo
	<b>ALTO</b>	Prisión Privación del derecho a conducir	Prisión Privación del derecho a conducir Participación en programas	Prisión o TBC Privación del derecho a conducir Participación en programas
	<b>MEDIO</b>	TBC o Multa Privación del derecho a conducir Participación en programas	TBC o Multa Privación del derecho a conducir Participación en programas	TBC o Multa Privación del derecho a conducir Participación en programas
	<b>BAJO</b>	TBC o Multa Privación del derecho a conducir Participación en programas	TBC o Multa Privación del derecho a conducir Participación en programas	TBC o Multa Privación del derecho a conducir Participación en programas
	<b>MUY BAJO</b>	TBC o Multa Privación del derecho a conducir	TBC o Multa Privación del derecho a conducir	TBC o Multa Privación del derecho a conducir

**Fuente:** Elaboración propia a partir de Policía Local de Murcia, 2013.

### 3.2. Evaluación exploratoria de la opinión de la judicatura

Los informes criminológicos son vistos por la Fiscalía como una herramienta de “indudable eficacia”, para abordar las respuestas preventivas a los multirreincidentes (Instrucción 1/2017). Constituyen una herramienta de trabajo que ayuda a configurar una hipótesis explicativa de la conducta del imputado y el pronóstico de reincidencia (MEM Fiscalía, 2010). Pueden tener una gran importancia para los Jueces y Fiscales en los distintos momentos del proceso: en la fase de instrucción, para la petición de prisión provisional por parte del MF y como elemento de la motivación de la resolución judicial que decreta; en la fase de trámite de calificación del delito constituye un

elemento importante para modular la pena a imponer de acuerdo las previsiones del CP (art. 66.6-6º); trámite de conclusiones definitivas e informe en el Juicio Oral; durante la ejecución de la sentencia como elemento para ponderar la eventualidad de aplicar medidas como la suspensión de la ejecución (art. 80 y ss. CP) atendiendo a las circunstancias personales del reo, su conducta, esfuerzo reparador del daño; también para la concesión del indulto, en referencia al art. 25 de la Ley de 18 de junio de 1870, de Reglas para el ejercicio de la Gracia de indulto; para la libertad condicional del art. 90.1.c del CP a la hora de realizar el pronóstico individualizado y favorable de reinserción social (MEM Fiscalía, 2010: 954-955).

Resulta sorprendente que una herramienta de tal utilidad y con capacidades para facilitar la tarea de la judicatura, siga siendo aún tan desconocida y a la vez tan infrutilizada para la gran mayoría de profesionales de nuestro país y esto resulta clave en nuestro proyecto, para los jueces (Larrauri, 2014: 5).

Uno de los objetivos de este trabajo es comprender qué motivos existen detrás de estas actitudes. Investigaciones previas han puesto de relieve que algunos jueces simplemente desconocen la existencia de los informes sociales y su función específica; desconocen en qué momento los pueden solicitar; no saben quién puede o debe hacerlos; simplemente, no los utilizan porque creen que ya disponen de la información necesaria para tomar sus decisiones, o como apunta la literatura comparada, porque existe cierta resistencia judicial a guiarse por información perteneciente al mundo "de lo social" (Larrauri, 2012, 2014; Blay, 2011:74). Todas estas cuestiones posiblemente muy relacionadas con el vacío legal existente en relación con los informes sociales o criminológicos.

Parte de las conclusiones alcanzadas en esta investigación se basan en 3 entrevistas realizadas a fiscales y jueces del orden jurisdiccional penal de los juzgados de la ciudad de Girona. Ciertamente la muestra resulta muy limitada, pero no por ello las conclusiones alcanzadas resultan menos importantes<sup>24</sup>. Cualquier aportación a una parcela de conocimiento tan poco estudiada en nuestro país como son los informes criminológicos (Larrauri, 2014), principalmente en el ámbito que nos ocupa, puede servir como punto de inicio para investigaciones futuras de mayor alcance.

Otro objetivo mucho más específico es evaluar que conocimiento tienen, -como partido judicial de referencia - sobre los informes criminológicos de evaluación de riesgo de reincidencia en delitos viales emitidos por la Policía Local de Salt, y que opinión les merecen en cuanto aspectos de forma y contenido. Explorar este conocimiento resulta fundamental. Si los jueces y fiscales conocen y valoran positivamente su utilización, el esfuerzo debe centrarse en mejorarlos; si por el contrario los desconocen o se muestran reacios a utilizarlos, los esfuerzos deben centrarse en justificar más aún si cabe su utilidad.

Para concertar las entrevistas con los participantes se aprovechó la ayuda de un contacto dentro de la Fiscalía de Girona, quien desde un primer momento se mostró muy interesado en el proyecto facilitando así por efecto “bola de nieve” el acceso a algunos de sus colegas. Esto sin duda resultó de gran ayuda, pues el colectivo judicial no suele mostrarse demasiado participativo en estudios de opinión (Climent *et.al*, 2012: 62-81). Dos de las entrevistas – a un Juez y a una Fiscal- fueron realizadas de forma presencial en la misma sede de los Juzgados de Girona en sus despachos correspondientes; la tercera – a una Fiscal- solo fue posible completarla a través de correo electrónico utilizando un modelo de cuestionario adaptado a tal propósito. Para los dos primeros supuestos se diseñó un modelo de entrevista semiestructurada compuesta de 13 preguntas divididas en 3 bloques: datos identificativos y curriculares; exploración general sobre el conocimiento de la criminología y los informes criminológicos; y, por último, un tercer bloque orientado a conocer la opinión respecto los informes elaborados en Salt.

De entre los posibles tipos de entrevista según la clasificación que establece Corbetta – estructuradas, semiestructuradas y no estructuradas- (Corbetta, 2003: 350), se optó por el segundo (semiestructurada) por considerar que permite un amplio margen para abordar con mayor profundidad aquellos aspectos de mayor interés, permitiendo a la vez cierta maniobrabilidad para alterar o modificar el orden de las preguntas (Herzog, 2016: 112-128). Ninguna de las entrevistas presenciales se prolongó más de 15 minutos, y se utilizó con el consentimiento de los sujetos entrevistados grabación en audio para su posterior tratamiento.

De acuerdo con investigaciones anteriores, no resultó sorprendente el grado de desconocimiento que mostraron los entrevistados en sus respuestas. Ninguno de ellos fue capaz de ofrecer una respuesta válida sobre el significado del informe criminológico y su utilidad. Quizás la única definición aceptable fue la ofrecida por el participante que contestó a través de correo electrónico lo cual no significa que tuviera conocimiento sobre la materia, sino que, quizás a diferencia de los demás, tuvo ocasión de consultar la respuesta.

Durante su trayectoria profesional ninguno de los juristas entrevistados se encontró antes con un informe criminológico. El juez sí conocía de la existencia de informes psicológicos en delitos de violencia de género y defendió plenamente su utilidad:

*“(...) en violencia de género, quizás no se hacen suficientes informes psicológicos sobre la víctima o perjudicado, se deberían de hacer informes más profundos (...)no se investiga suficientemente los antecedentes (...) si es agresivo, si es violento, dominador (...) un informe más a fondo, como este, ayudaría muchísimo (...)la cuestión importante en VIDO es que la agresión*

*puntual de aquel día es quizás la punta del iceberg de mucho tiempo, o tan solo un hecho puntual (...) hay que estudiar qué consecuencias conlleva una condena, a lo mejor estás destrozando una familia (...) tendría que existir otra cosa, mirárselo más. Si los fiscales dispusieran de más datos sobre el entorno social, los motivos que han conducido a la agresión, un día concreto (...) si condenas por solo estos hechos destrozará la familia...” (juez 1)*

Después de explicar lo que son, los informes son valorados positivamente por los entrevistados. A pesar de ello, la carga de trabajo que acusa a los juzgados y la estructura de los juicios rápidos, en los que a menudo la instrucción se realiza en 24 horas, impide en opinión de los entrevistados disponer del tiempo suficiente para solicitar un informe criminológico. Otro motivo expuesto por el juez es el poco margen de intervención del que dispone para tomar sus decisiones:

*“...en un juicio rápido estás muy vendido, porque dictas una sentencia a partir de la propuesta que hace el fiscal (...) como juez nadie te obliga a dictar una sentencia, pero bueno, tampoco te opondrás a lo que pide el fiscal...” (juez 1)*

La segunda parte de las entrevistas se orientó de forma más específica a conocer la opinión respecto el modelo de informe de evaluación del riesgo de reincidencia en delitos viales utilizado por la Policía Local de Salt. Después de mostrar uno de los informes realizados y una ficha de recogida de datos, se pidió directamente a los entrevistados que expusieran su opinión respecto la estructura del mismo, su contenido, y en qué aspectos se podía mejorar.

Ninguno de los tres había tenido antes contacto alguno con el informe mostrado, aunque sí conocían de su existencia y del proyecto iniciado en la Policía Local de Salt. La opinión emitida fue en general muy positiva, destacando especialmente el hecho de que es un documento breve, bien estructurado, y de fácil lectura y entendimiento, pero que permite aportar más información que un simple atestado por un delito contra la seguridad del tráfico:

*“...me gusta mucho (...) está muy bien por qué te da mucha más información que la que te da un atestado...” (Fiscal)*

*“... me parece que el documento está bien estructurado, que recoge todo tipo de información y que no es extenso, lo que facilita su rápida lectura y entendimiento...”*

Especialmente útiles e interesantes fueron las aportaciones en cuanto a propuestas de mejora. Una de las preguntas interrogaba directamente por la conveniencia o no de incluir en el informe el apartado de propuesta penológica. En este caso si se observó una clara divergencia de opiniones entre el juez y los fiscales entrevistados. El primero mostró una opinión bastante crítica respecto su uso, sugiriendo como de

mayor provecho, la realización de una propuesta orientada a la propuesta de medidas cautelares:

*“...resulta indiferente (...) es una calificación que haces como policía (...) pero posteriormente esto puede cambiar muchísimo desde el punto de vista judicial, más avanzado el proceso y una vez haya avanzado el procedimiento, habiendo recopilado toda la información, testigos, etc. (...) sería más recomendable hacer una propuesta de medidas cautelares que no de pena, sugiriendo la retirada del permiso de conducir, el comiso del vehículo, etc. (...) no creo que lo tengan en cuenta...” (juez 1)*

*“Siempre es una ayuda. Teniendo en cuenta que la pena prevista para los delitos contra la seguridad vial es alternativa (prisión, multa, TBC), en casos de duda respecto de la pena a aplicar el conocer las circunstancias concretas del sujeto y la propuesta de los especialistas considero que es una ayuda para los aplicadores derecho. La propuesta genérica de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores no la considero de utilidad teniendo en cuenta que es una pena preceptiva de obligada imposición en la práctica de los delitos contra la seguridad vial; todos menos los recogidos en los artículos 384 y 385 del CP” (Fiscal 2, transcripción literal de correo electrónico).*

También se les pidió que identificaran qué factores de los presentes en la ficha y el informe mostrados les resultaban de mayor relevancia en su toma de decisiones. Fueron destacados por su gran relevancia indicadores como el consumo de alcohol, drogas, los antecedentes policiales-penales, y principalmente la dependencia del vehículo, para poder establecer un pronóstico de futuro de reincidencia.

Una cuestión que ha creado controversia en investigaciones anteriores es cuál debería ser el momento procesal más idóneo para aportar los informes criminológicos o PSRs. Algunos autores han sugerido que el mejor momento es durante la fase de ejecución, una vez la persona ha sido declarada culpable, entendiéndose que en fases anteriores – por ejemplo en fase de instrucción -, el conocimiento de los antecedentes penales, y las variables de carácter social por parte del juez, podrían afectar negativamente a su toma de decisiones (Larrauri y Zorrilla, 2014; Larrauri, 2012). Esta es una postura no compartida por el juez y los fiscales entrevistados en este estudio, quienes defienden que el informe goza de mayor utilidad en el momento de la instrucción:

*“entiendo que le mejor momento tiene que cuando se recibe el atestado, es cuando tienes conocimiento sobre el hecho (...) cuando tienes que llegar a una conformidad con el abogado del acusado (...) en las conformidades también se habla sobre ejecución de la pena, suspensión (...) y con estos informes tienes más elementos que con un simple atestado para poder tomar una decisión en ese momento y para llegar a la conformidad o no...”. (Fiscal 1)*



La existencia de las sentencias por conformidad es precisamente uno de los motivos por los que los profesionales explican que no se solicitan los informes criminológicos o sociales. Los Jueces de Instrucción aducen que se limitan a imponer la pena negociada con el Ministerio Fiscal, principalmente porque no disponen del tiempo suficiente para preparar el juicio (Larrauri, 2012: 108). Aquí radica la importancia de aportar el informe en el primer estadio del procedimiento, más tarde será difícil que se solicite:

*“la aportación no puede ser posterior (...) siempre debería ser con el atestado (...) es poco probable que te lo pidan después, la dinámica judicial no lo permite (...) si no la adjuntas con el atestado es poco probable que luego te lo pidan...”*  
(Juez 1)

Tradicionalmente los encargados de hacer los informes sociales o criminológicos han sido trabajadores sociales y psicólogos como integrantes de los Equipos Técnicos de Asesoramiento Penal integrados en el Departament de Justícia. Los entrevistados consideran que los policías pueden aportar un punto de vista nuevo y complementario a las valoraciones de contenido estrictamente social y/o psicológico:

*“un psicólogo no valorará aspectos criminales que puede valorar un policía (...) este tiene unos conocimientos, tendrá en cuenta una serie de inputs (...) un psicólogo tardaría mucho y no valoraría cosas que un policía puede, lo veo inviable...”* (Juez 1)

*“entiendo que su intervención en el procedimiento desde el inicio, la experiencia derivada de sus actuaciones en este campo y su cualificación profesional los hacen idóneos para elaborar estos informes”* (Fiscal 2, transcripción literal de correo electrónico)

En resumen, los tres entrevistados mostraron un evidente desconocimiento sobre los informes criminológicos y su utilidad. Sí tenían ciertas referencias en cambio, de la utilización de informes psicológicos en los delitos de violencia de género, pero justificaron su infrautilización en primer lugar, por la falta de tiempo para solicitarlos debido a la gran sobrecarga de trabajo a la que se encuentran expuestos; por la estructura de muchos de los procedimientos que siguen en el cauce procesal de juicio rápido, donde la instrucción se realiza a menudo en 24 horas; y en tercer lugar, por el poco margen de que dispone el juez al encontrarse en cierta manera su decisión supeditada a la propuesta elevada por el Fiscal. En cuanto al modelo de informe criminológico propuesto, la opinión de los entrevistados fue muy favorable, destacando su formato breve, claro y conciso. No resultó tan favorable la opinión respecto la propuesta de pena, considerándola de escasa utilidad y sugiriendo en su lugar, una propuesta bien motivada de medidas cautelares. Respecto al momento procesal, se consideró como idónea su presentación junto con el atestado, o en

cualquier caso, durante la instrucción de las diligencias, antes de llegar a la conformidad. Y, por último, consideraron que el policía es un profesional apto para la realización de los informes. Su experiencia profesional y conocimientos en el campo de estudio pueden aportar un punto de vista nuevo y en todo caso complementario a la visión de un psicólogo o un trabajador social.

#### **4. Reflexiones finales a modo de conclusión**

En este trabajo se ha presentado una herramienta que puede resultar de utilidad para el tratamiento del fenómeno de la multirreincidencia en los delitos contra la seguridad del tráfico.

La evaluación del riesgo en delitos viales se viene desarrollando desde hace cierto tiempo como experiencias piloto inconexas llevadas a cabo por distintas instituciones a nivel nacional, consistentes únicamente en la implantación de protocolos policiales para la realización de informes criminológicos. Con el trabajo realizado en Salt, se ha querido dar un paso más aportando un estudio exploratorio de cómo estas evaluaciones pueden ser recibidas por los operadores jurídicos, en este caso de Girona.

Recientemente se ha creado la *Red Nacional de Informes Criminológicos de Valoración del Riesgo en materia de Delincuencia Vial*<sup>25</sup>. Este equipo de investigación formado por las distintas instituciones y profesionales que participan en estas experiencias, incluyendo policías, investigadores universitarios y miembros de la Fiscalía, tiene como objetivos coordinar estas prácticas y poner en común los conocimientos adquiridos, las fortalezas y las debilidades a las que se enfrentan en la aplicación práctica de estas experiencias. Otro de los retos de futuro que se plantea la organización es la implantación de Instrucciones de Fiscalía a nivel autonómico o nacional, a través de las cuales se regulen los informes criminológicos y su uso.

---

<sup>25</sup> El proyecto fue llevado a cabo con éxito gracias al trabajo de la Fiscalía y de criminólogos del Centro Crimínica de la UMH junto con policías locales de Elche y se fue extendiendo a otros cuerpos de Policía Local, como los de Murcia, Salt (Girona), Aranjuez o Villalba, y Galicia. Véase: Jornada "Criminología y evaluación de riesgos en materia de tráfico. La red española". Universidad Rey Juan Carlos, Aranjuez, 20 de febrero de 2018. Recurso web disponible en: <https://criminologiajornadasdelincuenciavial.wordpress.com/>. También: <http://www.aranjuez.es/actualidad/aranjuez-acoge-hoy-una-jornada-sobre-criminologia-y-evaluacion-de-riesgos-en-materia-de-trafico/>

La Fiscalía de Galicia ha sido pionera en este sentido, y en enero del 2017 publicó la Instrucción 1/2017, *Sobre la realización de informes criminológicos de riesgo en los delitos contra la seguridad vial por parte de la policía local en funciones de policía judicial de tráfico*<sup>26</sup>.

Actualmente a través de la Red se están manteniendo los contactos necesarios con la Fiscalía para conseguir su implicación, y que circulares de este tipo sean una realidad en otros puntos del país. Sin duda estas acciones representan un paso muy importante para el futuro reconocimiento de los informes y su difusión.

Los dictámenes que aquí se han mostrado representan una innovación en sí mismos. A diferencia de los modelos tradicionales utilizados en otros ámbitos, estos informes se centran en un ámbito delictivo en particular y permiten ofrecer un pronóstico del riesgo de una forma ágil en un estadio inicial del procedimiento, brindando una importante ayuda a los jueces y fiscales en su toma de decisiones. A la vez, esto permite una mejor individualización de las medidas cautelares y, eventualmente, de las penas y una mejor gestión de los recursos públicos.

Para que pueda extenderse e incluso generalizarse el uso del proyecto que se ha presentado en este trabajo y otros proyectos análogos existen algunas tareas pendientes. Se deben solventar algunas restricciones de acceso de las policías locales a ciertas fuentes de información, como por ejemplo el registro de antecedentes penales o el registro de sanciones de la DGT. Este hecho dificulta el correcto desarrollo de las atribuciones encomendadas por la ley en cuanto a funciones de investigación se refiere, en un ámbito – el de la vigilancia del tráfico-, en el cual las policías locales tienen plena competencia<sup>27</sup>. Debe plantearse pues, una discusión y en su caso correcta regulación del acceso de los agentes policía a estas fuentes de datos.

En otro orden de cosas y con el objetivo de dotar de plena validez científica el método propuesto, es necesario continuar con la elaboración de informes para poder crear una base de datos lo suficientemente amplia, que permita llevar a cabo un estudio de correlación factorial a partir de las variables observadas. También en un futuro y con la misma intención, se deberá observar si los sujetos sobre los que practicaron los informes vuelven o no a reincidir en conductas atentatorias contra la seguridad vial. Este ejercicio es fundamental para asegurar la validez del instrumento y valorar su utilidad.

---

<sup>26</sup> A destacar sobre la citada Instrucción el punto 3º, el apartado 1, donde se indica que, “*Los informes criminológicos serán realizados por miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad pertenecientes a la Policía Local en funciones de policía judicial de tráfico **titulados oficialmente en Criminología.***”

<sup>27</sup> La policía local forma parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tal y como proclama el art. 2º de la LO 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Como miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, la policía Local forma parte en sentido amplio de la policía judicial. Y por otro lado, el art. 7 de la Ley de Seguridad Vial atribuye a la policía local competencia plena para la vigilancia del tráfico en las vías urbanas.

En cualquier caso, este trabajo ha buscado contribuir a la reflexión sobre el valor de los informes criminológicos y la Criminología en general como instrumentos para el conocimiento profundo de las causas del delito, contribuyendo a una justicia más humana e individualizada.

## 5. Referencias

- Bonta, J.; Bourgon, G; Jesseman, R; K.Yessine, A. (2005). Presentence reports in Canada. Public Safety and Emergency Preparedness Canada.
- Climent, C; Garrido, V; Guardiola, J. (2012). El informe criminológico forense: teoría y práctica. Edit. Tirant Lo Blanch.
- Corbetta, P. (2003). Metodología y técnicas de investigación social (No. 303.1). McGraw-Hill.
- Eurocrim. 15 th Anual Conference of the European Society of Criminology. Porto, 2-5 September, 2015. Book of Abstracts, pp. 775-776.
- Gallardo, D. & Pueyo, A. (2009). Perfil de un grupo de penados por delitos contra la seguridad del tráfico. Centre d'Estudis Jurídics i Formació Especialitzada (CEFJE). Generalitat de Catalunya, Departament de Justícia.
- Hernández, B. R. (2008). Consumo de riesgo y perjudicial de alcohol. Prevalencia y métodos de detección en la práctica clínica. Galicia Clin, 69(1), 29-44.
- Herzog, B. (2016). Métodos y técnicas de investigación social cualitativa en criminología. Entender crimen y justicia. Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, pp. 112-128.
- Kaiser, G. (1978). VERKEHRSDELINQUENZ UND GENERALPRAEVENTION. J.C.B Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, obra traducida al español por Rodriguez, J.M. (1979). Delincuencia de tráfico y prevención general. Espasa Calpe, S.A.

- Larrauri, E. (2012). ¿Es necesario un informe social para decidir acerca de la pena? Una aproximación a la toma de decisiones judiciales. *Jueces para la Democracia*, (73), 105-119.
- Larrauri, E.; Zorrilla, N. (2014). Informe social y supervisión efectiva en la comunidad: especial referencia a delitos de violencia de género ocasional. *Indret*, (3).
- Loinaz, I. (2017). *Manual de evaluación del riesgo de violencia. Metodología y ámbitos de aplicación*. Editorial Pirámide. Madrid.
- Policía Local de Murcia. (2013). *Evaluación del Riesgo de Reiteración de Conductas Delictivas en la Delincuencia Vial. Protocolo Interno*.
- Redondo, S. (.2008). Redondo S (2008). Individuos, sociedades y oportunidades en la explicación y prevención del delito: Modelo del Triple Riesgo Delictivo (TRD). *Revista Española de Investigación Criminológica*, 6, 1-53.
- Robertson, R; Wood, K; Holmes, E. (2014). *Impaired Driving Risk Assessment: A primer for Practitioners*. Traffic Injury Research Foundation (TIRF).
- Tata, C. (2010). A sense of justice: The role of pre-sentence reports in the production (and disruption) of guilt and guilty pleas. *Punishment & society*, 12(3), 239-261.
- Wandall, R. (2010). Resisting risk assessment? Pre-sentence reports and individualized sentencing in Denmark. *Punishment & society*, 12(3), 329-347.

### **Disposiciones normativas y jurídicas.**

- Fiscal de Sala de Seguridad Vial (2011). Proyecto Piloto sobre Dictámenes Criminológicos. Documento disponible en: [https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/Proyecto%20Piloto%20Dictámenes%20Criminologicos.doc?idFile=64d6e40e-b816-432b-bc38-a8328ead2816](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/Proyecto%20Piloto%20Dictámenes%20Criminologicos.doc?idFile=64d6e40e-b816-432b-bc38-a8328ead2816). Última consulta realizada el 20/04/2018.
- Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Galicia (2017). Instrucción 1/2017, sobre la realización de informes criminológicos de riesgo en los delitos contra la seguridad vial por parte de la policía local en funciones de policía judicial de tráfico.

- GrADeT (2011). Informes Criminológicos en la Delincuencia contra la Seguridad Vial. Centro para el estudio de la delincuencia, Crimina, Elche. Documento disponible en: [http://www.crimina.es/documentos/documentos/00209/Proyecto\\_GrADeT.pdf](http://www.crimina.es/documentos/documentos/00209/Proyecto_GrADeT.pdf). Última fecha de consulta, 20/04/2018.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley Orgánica 2/1986, de 13 marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la Responsabilidad Penal de los Menores. (art.27 RPM).
- Memoria de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (2015): pp. 100-105.
- Memoria de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (2017): pp. 563-564.
- Memoria de la Fiscalía General del Estado (2009), p.764
- Memoria de la Fiscalía General del Estado (2010), pp. 953-956.
- Memoria de la Fiscalía General del Estado (2011), pp.1063-1067.
- Memoria de la Fiscalía General del Estado (2015), p.459.
- Memoria de la Fiscalía General del Estado (2017), pp.564-565.
- Memoria del Fiscal de Sala de Seguridad Vial (2009), p.11.
- Real Decreto 840/2011, de 17 de junio, *por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad y de localización permanente en centro penitenciario, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad y sustitución de penas.*
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal

## Jornadas

- Jornada: “El Informe Criminológico Forense”, celebrada en Universidad Miguel Hernández de Elche, Elche, 28/09/2017.
- Jornada: "Criminología y evaluación de riesgos en materia de tráfico. La red española", celebrada en Universidad Rey Juan Carlos, Aranjuez, 20/02/2018. Información disponible en: <https://criminologiajornadasdelincuenciavial.wordpress.com>. También en: <http://www.aranjuez.es/actualidad/aranjuez-acoge-hoy-una-jornada-sobre-criminologia-y-evaluacion-de-riesgos-en-materia-de-traffic/>

## Recursos web y extractos de prensa.


- DGT. Balance de Seguridad Vial 2014. Recuperada de: [http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150105-mir\\_BALANCE-2014\\_seguridad-vial\\_nota.shtml](http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2015/20150105-mir_BALANCE-2014_seguridad-vial_nota.shtml), en fecha 12/04/2018
- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. Balance de Seguridad Vial 2017, Nota de Prensa. Recuperada de: <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/01/NP-Balance-DGT-siniestralidad-vial-2017.pdf>, en fecha 22/03/2018
- Fesvial & Línea Directa. Delitos y criminalidad vial en España. Evolución de la delincuencia contra la Seguridad Vial (2012-2015). Recuperada de: [https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset\\_publisher/e8FJpINeJYaa/content/delitos-y-criminalidad-vial-en-espana-evolucion-de-la-delincuencia-contra-la-seguridad-vial-2012-2015-?inheritRedirect=true](https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset_publisher/e8FJpINeJYaa/content/delitos-y-criminalidad-vial-en-espana-evolucion-de-la-delincuencia-contra-la-seguridad-vial-2012-2015-?inheritRedirect=true), en fecha 12/04/2018
- Atlántico (2016, 24 de diciembre). Tráfico reconoce que el carné por puntos "ya no funciona". Recuperada de: <http://www.atlantico.net/articulo/sociedad/trafico-reconoce-carne-puntos-no-funciona/20161224022353564765.html>, en fecha 22/03/2018
- Generalitat de Catalunya. Departament d'Interior. (2016, 29 de juny). “La directora de l'SCT, Eugenia Doménech, valora de manera positiva la contribució del permís per punts en la reducció de la sinistralitat viària a Catalunya”. Recuperada de: <http://permisperpunts.gencat.cat/index.aspx/transit/la-directora-de-lsct-eugenia-domenech-valora-de-manera-positiva-la-contribucio-del-permis-per-punts-en-la-reduccio-de-la-sinistralitat-viaria-a-catalunya>, en fecha 22/03/2018.

- Batlle, E. (2017, 13 marzo). Alerta als mals conductors: la policia de Salt et vigila. Diari de Girona. Recuperada de: <http://www.diaridegirona.cat/comarques/2017/03/13/policia-salt-engega-projecte-evitar/834231.html>.
  
- Moledo, A. (2017, 16 septiembre). Más de 40 policías locales harán informes criminológicos a conductores reincidentes. Faro de Vigo. Recuperada de: <http://www.farodevigo.es/galicia/2017/09/16/40-policias-locales-haran-informes/1750685.html>.



## 6. Anexo

### a. Plantilla de recogida de datos



**Ajuntament de Salt  
Policia Local**  
C/ Pla de Salt núm. 2 – 17190 Salt (Girona)  
Tel. 972.249.192 Fax 972.233.805

FITXA DE RECOLLIDA DE DADES	
Data	Hora
Agents	Núm diligències

**DADES IDENTIFICATIVES**

Nom	
Cognoms	
Data de naixement	Nacionalitat
Sexe	Document d'identificació
Adreça	
Telèfon	

**CLÀUSULA DE CONSENTIMENT**

La participació a aquest entrevista és voluntària. Pot no respondre a algunes de les preguntes. Les dades obligades seran tractades de forma totalment confidencial, amb la finalitat d'informar a l'autoritat judicial competent sobre la seva situació individual, familiar i social, als efectes legalment previstos als art. 65, 1 i 80 i s. a del Codi Penal.

Accepta participar?       SI       NO      Signatura: \_\_\_\_\_

**VALORACIÓ COGNITIVA (Test de Pfeiffer versió espanyola)**  
Assenyalar amb una X només les respostes incorrectes

Quin dia és avui? (Mes, dia, any)	
Quin dia de la setmana és avui?	
Com es diu aquest lloc on es troba?	
A quin mes estem?	
Quins és el seu número de telèfon (Si no té telèfon, direcció del carrer)	
Quin anys té vostè?	
Quan va néixer vostè?	
Qui és l'actual president del país?	
Qui va ser l'anterior president?	
Digui el primer cognom de la seva mare	
Començant per el 20 vagi restant de 3 en 3	

Puntuen els errors, 1 punt per error. Una puntuació igual o superior a 3, indica deteriorament cognitiu. En aquest cas, **NO PROCEDIR A REALITZAR L'ENTREVISTA**, citar per al cap de 24 hores.

Projecte: Valoració del risc de reincidència en delictes contra la seguretat del trànsit





## 1. FACTORS INDIVIDUALS

### CONSUM D'ALCOHOL

Consumeix habitualment begudes alcohòliques?

SI

NO

Quin tipus de beguda

Amb quina freqüència?

Quina quantitat aproximada?

### CONSUM DE DROGUES

Consumeix algun tipus de droga?

SI

NO

Quin tipus de substància?

Amb quina freqüència?

Quina quantitat aproximada?

### CONSUM DE MEDICAMENTS

Té receptat i pren habitualment algun tipus de medicament?

SI

NO

De quin tipus

Per quin motiu? (opcional)

### NIVELL DE SINCERITAT

#### ANTECEDENTS POLICIALS/JUDICIALS

Té antecedents judicials/policials relacionats amb la seguretat viat?

SI

NO

Té antecedents per altres fets (de qualsevol tipus)?

SI

NO

Té antecedents per sancions administratives de trànsit?

SI

NO





Ajuntament de Salt  
**Polícia Local**  
C/ Pla de Salt núm. 2 – 17190 Salt (Girona)  
Tel. 972.249.192 Fax 972.233.806

## 2. FACTORS SOCIO-LABORALS

<b>ENTORN FAMILIAR</b>				
Estat civil				
solter          casat          separat          divorciat          altre(s)				
Fills o familiars a càrrec?				
sí          no          En cas afirmatiu, quants?:				
Temps residint al domicili actual?				
Quantes vegades ha canviat de domicili en els darrers 5 anys?				
<b>RECOLZAMENT FRODSOCIAL</b>				
Com descriu la seva situació familiar?				
Com descriu la seva situació amb la parella?				
Es considera una persona amb molts amics?				
Creu que en cas de necessitar ajuda dels seus amics o família la tindria?				
<b>ENTORN LABORAL O OCUPACIONAL</b>				
Situació laboral				
Ocupat    Aturat amb prestació    Aturat sense prestació    Pensionista    Estudiant				
Activitat laboral:				
Temps que fa que treballa a la mateix empresa:				
Nivell d'educació assolit:				
Analfabet          Primària          Secundària/FP          Superiora				

## 3. FACTORS CODJUNTURALS

<b>NIVELL DE DEPENDÈNCIA DEL VEHICLE</b>	
Conduir de forma habitual aquest vehicle o algun altre, a diari?	
SÍ          NO	
Li resulta necessari el vehicle per desplaçar-se habitualment?	
SÍ          NO	
Li resulta imprescindible un vehicle a motor o ciclomotor per poder desplaçar-se al seu lloc de treball?	
SÍ          NO	
Li resulta imprescindible un vehicle a motor o ciclomotor per poder fer les seves activitats quotidianes? (D'oci, familiars, etc...)	
SÍ          NO	
Podria realitzar aquestes activitats utilitzant el transport públic o col·lectiu? (S'entén col·lectiu compartir vehicle)	
SÍ          NO	

Projecte: Valoració del risc de reincidència en delictes contra la seguretat del trànsit





Ajuntament de Salt  
**Policia Local**  
C/ Pla de Salt núm. 2 – 17190 Salt (Girona)  
Tel. 972.249.192 Fax 972.233.805

#### 4. VARIABLES COMPLEMENTÀRIES

Comportament durant l'entrevista	
COL·LABORADOR	NO COL·LABORADOR
Lloc d'origen i destí (D'on ve i a on es dirigeix. Quina activitat vol fer):	
Estat d'altres ocupants del vehicle (En cas d'haver-hi):	
1-	
2-	
3-	
4-	
--	
Manca de col·laboració en el lloc dels fets (Per exemple haver intentat fugir del lloc, obstaculitzar la tasca policial...):	
SI	NO
Alcoholèmia administrativa (A demés de l'infracció penal comesa):	
SI	NO
Concurrencia d'infraaccions de trànsit greus o molt greus (A demés de l'infracció penal comesa):	
SI	NO

#### OBSERVACIONS:

Salt (Gironès)	Data i hora
	Agents

Projecte: Valoració del risc de reincidència en delictes contra la seguretat del trànsit



## ***b. Modelo de informe de la Policía Local de Salt***



Ajuntament de Salt  
Policia Local  
C/ Pla de Salt n.ºm. 2 –  
17190 Salt (Girona)  
Tel. 972.249.192  
OACPLSalt@salt.cat

Annex:
Data:
Diligències:
Destinatari: J.Instrucció en funcions de Guàrdia

### **INFORME CRIMINOLÒGIC**

Projecte pilot: Valoració del risc de reincidència en delictes contra la seguretat del trànsit

#### **DADES IDENTIFICATIVES DE L' INVESTIGAT**

Cognoms	Nom	
Tipus i país del document d'identitat	Número	Data de naixement
Adreça	Població	Telèfon

#### **RESUM D'ANTECEDENTS DE FET**

El present informe es realitza en virtut de les diligències XXXX/2017 instruïdes per aquesta unitat, per un presumpte delictes contra la seguretat del trànsit per conducció sense permís, i conducció sota els efectes de l'alcohol amb una taxa de 0.97mg/l. El dia 08 d'octubre de 2017 a les 17:00 hores aproximadament, el Sr. XXXX es va veure implicat en un accident de circulació contra un altre turisme, amb resultat de danys materials. A l'arribada dels agents actuants el Sr. XXXX havia abandonat el lloc dels fets, essent el vehicle que conduïa propietat de la seva parella, un DACIA SANDERO de color blanc, amb placa de matrícula —GXX. Posteriorment, a partir de les declaracions dels implicats i les gestions policials practicades, el vehicle va ser localitzat estacionat a les proximitats del seu domicili. El Sr. XXXX va reconèixer als agents la seva participació en els fets, i es va sotmetre voluntàriament a les proves de detecció alcohòlica, col·laborant de forma correcta en la pràctica de les demés diligències

#### **METODOLOGIA EMPRADA**



Ajuntament de Salt  
Policia Local  
C/ Pla de Salt núm. 2 –  
17100 Salt (Girona)  
Tel. 972.249.192  
OACPLSalt@salt.cat

El present informe de valoració de risc de reincidència en delictes viaris forma part del projecte pilot engegat en aquest cos en coordinació amb fiscalia. Per a la seva realització, s'empra una metodologia basada amb el judici professional estructurat, utilitzant com a models de referència el de Triple Risc Delictiu (TRD, Redondo, S. 2008), amb l'inclusió de diverses variables relacionades amb la reincidència delictiva de conductors i la reincidència delictiva general, variables que són extretes de diferents estudis empírics realitzats tant en l'àmbit nacional com internacional<sup>1</sup>. Aquest estudi té els seus antecedents en els projectes que des de fa uns anys s'estan desenvolupant a diversos cossos policials per funcionaris criminòlegs, sota la coordinació de fiscalia<sup>2</sup>. En aquest sentit, es fa especial esment a la recent Instrucció 1/2017 de la Fiscalia de Galícia, "Sobre la realització de informes criminològics de riesgo en delitos viales por parte de la policía local en funciones de policía judicial de tráfico".

#### COS DEL DICTAMEN: CONCLUSIONS

A partir de les dades extretes de l'atestat policial i la fitxa sobre factors criminògens que s'adjunta, s'obtenen les següents conclusions:

- 1. Variables individuals.** Respecte a les variables individuals analitzades (consum problemàtic d'alcohol, drogues, medicaments que afectin a la conducció, o nivell de transgressió social), únicament s'aprecia en el Sr. XXXXA un factor de risc a tenir en compte respecte a la transgressió social, que és la concurrència de les dues infraccions penals actuals, més una infracció penal de l'any 2016 per falsificació de document públic, actualment pendent de sentència. No és possible realitzar consulta sobre sancions administratives prèvies per infraccions de trànsit, ja que actualment des d'aquest cos, no es té accés a aquesta informació.
- 2. Variables sociolaborals.** Respecte a els factors analitzats (Situació familiar, recolzament prosocial, i situació laboral), únicament es pot considerar com a negativa la situació laboral. El Sr. XXXX manifesta que actualment no treballa i no cobra cap prestació, depèn econòmicament de la seva parella i del negoci d'aquesta. Refereix tenir una relació correcta amb la seva família i les seves amistats.
- 3. Variables conjunturals.** En aquest apartat s'analiza bàsicament el nivell de dependència de la persona sobre el vehicle. Manifesta no resultar-li imprescindible un vehicle pels seus desplaçaments diaris, d'oci o laborals, ja que el porten. No obstant, en el marc de la seva activitat laboral no remunerada (ajuda a la seva dona a l'empresa), necessita un vehicle privat per realitzar els desplaçaments. En aquest sentit ell manifesta que el porten sempre, excepte el dia dels fets, que va conduir el vehicle per estacionar-lo correctament.
- 4. Pronòstic sobre el risc de reiteració de conductes delictives contra la seguretat del trànsit.**

De l'anàlisi de factors anteriorment exposats, es conclou que, en un barem en el qual 0-3 punts significa un risc molt baix, i 13-15 punts significa un risc molt alt, tan sols es detecten tres variables que es poden considerar negatives: un cert nivell de transgressió socials per la concurrència

<sup>1</sup> Redondo, S. (2008). Individuos, sociedades y oportunidades en la explicación y prevención del delito: Modelo del Triple Riesgo Delictivo (TRD). Revista española de investigación criminológica; Veure també: Robertson & Wood & Holmes (2014). Impaired Driving Risk Assessment. Traffic Injury Research Foundation;

<sup>2</sup> Veure: La valoración del riesgo de reincidencia en delitos viales. Revista Criminología y Justicia. <https://ijq-worldnews.com/spain/index.php/ics/criminologia-30/seguridad/criminologia-visi/item/2971-la-valoracion-del-riesgo-de-reinciden-cia-en-delitos-viales>



Ajuntament de Salt  
Polícia Local  
C/ Pla de Salt nòm. 2 –  
17190 Salt (Girona)  
Tel. 972.249.192  
OACPLSalt@salt.cat

d'infraccions penals en els darrers mesos, una situació laboral negativa (depèn econòmicament de la seva parella), i no poder-se desplaçar amb transport públic per poder realitzar la seva activitat professional no remunerada.

De tot l'anterior es conclou que el risc de reiteració de conductes delictives contra el trànsit és **MOLT BAIX**

5. **Tendència del pronòstic:** Tenint en compte resultats de l'anàlisi de les variables complementàries recollides a l'expedient policial i l'arxiu, s'identifiquen dues variables de caràcter negatiu: la concurrència de dues infraccions penals, i la manca de col·laboració en el moment de l'accident per haver fugit del lloc. Tanmateix també cal fer constar una altra variable de caràcter positiu, que contraresta les dues anteriors, aquesta és el reconeixement de la seva participació en els fets. Encara que el risc de reincidència actualment es pugui pronosticar com a molt baix, la presència d'aquests factors de caràcter negatiu podria resultar indicador d'una possible evolució negativa en el futur respecte la reincidència delictiva.

De tot l'anterior es conclou que la seva tendència és **DESFAVORABLE**

6. **Pronòstic individualitzat de risc de reiteració de la conducta delictiva viària:** La informació recollida, analitzada i que anteriorment s'ha exposat, permet oferir un dictamen criminològic de valoració de:
- **RISC MOLT BAIX DE REINCIDÈNCIA DELICTIVA AMB TENDÈNCIA DESFAVORABLE.**
7. **Proposta penològica:** En conseqüència amb el dictamen emès, es proposen com a més idònies pel subjecte, les següents mesures

-TBC o Multa  
-Privació del dret conduir vehicles de motor i/o ciclomotors

Salt, 13 d'octubre de 2017

Agent de la policia local de Salt amb TIP XXXX.

### *c. Plantilla de entrevista utilizada*



Proyecto piloto para la realización en la Policía Local de Salt de informes criminológicos de evaluación de riesgo en delitos contra la seguridad del tráfico

#### Antecedentes

En 2009 se puso en marcha la primera experiencia relativa a la aplicación de los informes criminológicos para valorar el riesgo de reincidencia en materia de delincuencia contra la seguridad en el tráfico. Apoyados por la Fiscalía, criminólogos del Centro Crimina de la UMH junto a policías locales (y criminólogos) de Elche (Alicante), llevaron a cabo con éxito este proyecto. Posteriormente, policías locales y criminólogos de la ciudad de Murcia y de Salt (Girona) también aplicaron los informes criminológicos para realizar estas valoraciones, experiencias que hoy están consolidadas. Hace un año, las policías locales gallegas también han incorporado esta metodología con el apoyo de la Fiscalía y, este año, las policías locales de Aranjuez y Villaiba se unen a este proyecto.

#### BLOQUE 1

1. Por favor, describa brevemente su trayectoria profesional y académica.
2. ¿Tiene Ud. conocimiento sobre el proyecto iniciado en la Policía Local de Salt?
3. ¿Sabe que es un informe criminológico y para qué sirve? En caso afirmativo, ¿cómo lo describiría?
4. ¿Se ha encontrado durante su práctica profesional con informes de este tipo? ¿En qué casos?



## BLOQUE 2

Después de observar el modelo de informe criminológico y la ficha de recogida de datos que se adjuntan por favor, conteste a las siguientes preguntas:

1. ¿Qué variables de las que se muestran considera Ud. como las más importantes a tener en cuenta o considerar para emitir un juicio? ¿Por qué motivo?
2. ¿Qué valoración general hace sobre la estructura y contenido del informe?
3. ¿En qué considera que se podría mejorar?
4. Respecto al apartado "Propuesta penológica". ¿Qué opinión le merece? ¿Lo considera de utilidad?
5. ¿Qué momento del proceso cree que es el más apropiado para la elaboración y aportación del informe? (Durante la instrucción de las diligencias policiales, en fase de instrucción, para la ejecución de la sentencia,)
6. ¿Qué opina sobre el hecho de que los informes sean emitidos por policías? (teniendo en cuenta que son titulados en criminología)