

5. SEGURIDAD VIAL

5.1 **Introducción. Las cifras de siniestralidad**

Como recordaremos en el apartado 6, las cifras de siniestralidad interurbana de 2014 se han estabilizado en relación con 2013, siguiendo la tendencia general de la UE, según el reciente informe de la Comisión de Transportes del mes de marzo. Los cánones estadísticos europeos obligan a examinar la curva evolutiva del período 2001-2010, cuando se inicia el primer objetivo o compromiso en Europa de reducción de accidentalidad, y del que comprende 2010-2020, en el que se renueva con otras metas, tras el balance correspondiente. Con ambas perspectivas, las reducciones en nuestro país fueron significativas, siendo el último cómputo de 36 muertos por millón de habitante, que nos hace ocupar el puesto número 5. De todos modos como venimos insistiendo en años anteriores no es hora de cifras sino de nuevas respuestas, en particular las educativas y preventivas con el enfoque o ayuda de las nuevas tecnologías del automóvil y la circulación. Tienen entrada en la Reforma del Código Penal a través de la regla de conducta del art. 83.1.8 CP. A ella nos referimos en el apartado 3, donde profundizamos en la educación vial en los colegios y aportamos ideas para la educación vial en la tercera edad. En el apartado 6 realizamos un esfuerzo de mayor precisión en la estadística judicial y en el 2 recordamos la necesidad de proseguir con la tarea de unificación de los criterios jurídicos, de eficacia en la aplicación de la ley penal, que es sin duda una de las respuestas o estrategias necesarias para prevenir los accidentes de tráfico. En el apartado 5 nos ocupamos de las víctimas, referencia principal de actuación de la Especialidad, en particular de las que se encuentran en situación de indefensión por su vulnerabilidad económica.

5.2 **Unificación de criterios. Fiscales Adscritos y Fiscales Delegados**

Después de casi 5 años de un alto y excepcional compromiso con la seguridad vial en los diversos proyectos a que nos hemos venido refiriendo en Memorias anteriores, ha cesado la Fiscal Adscrita Dña. Elena Agüero Ramón-Llin tras solicitar destino en la Fiscalía de la Audiencia Provincial de Madrid. Le ha sustituido Dña. Rosa María Pérez Martínez, poseedora de un excelente currículum profesional.

Las fluidas relaciones institucionales con la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados de las que se ha venido dando cuenta, han continuado con la reciente compa-

recencia del Fiscal de Sala, en marzo de este año. En ella ha resaltado, en el contexto de carencia de medios, la fundamental tarea de los Fiscales Adscritos y Fiscales Delegados y el cometido principal de las funciones encomendadas.

En primer lugar la unificación jurídica promoviendo ante los órganos judiciales respuestas basadas en criterios unitarios de interpretación de las normas penales sobre delincuencia vial que otorguen previsibilidad y certeza al ordenamiento al que pertenecen. En este sentido cabe destacar el alto grado de aceptación por los Tribunales de los criterios emanados de la Circular 10/2011 FGE. A la hora de redactar estas líneas ya está elaborado el Borrador de Instrucción sobre la agravante de reincidencia entre los delitos de los arts. 379-381 y 384 que da respuesta a las nuevas cuestiones que vienen surgiendo de la aplicación diaria de los preceptos normativos. También las Conclusiones de las Jornadas de los Fiscales Delegados de 2012-2014 que las complementan (algunas de ellas de carácter organizativo), si bien hemos de reconocer que en este punto son precisos mayores esfuerzos y una mayor difusión y grado de cumplimiento especialmente en las Áreas cuya problemática va a abordarse en la inminente Instrucción FGE.

En reciente reunión del Fiscal de Sala con la Fiscal-Jefe de la Fiscalía y Fiscales Jefes de Área y Decanos de Secciones Territoriales de Barcelona, se han establecido fórmulas para impulsar una mejor coordinación. Pudo constatar el alto grado de dedicación a la seguridad vial de todos ellos, pese a la multiplicidad de servicios y responsabilidades que atienden. Es digna de resaltarse la excelente tarea de la Fiscal Delegada de Barcelona que, sin relevación de otros cometidos, despacha y atiende en consulta un elevado número de procedimientos incoados por accidentes de tráfico con resultado de muerte y de lesiones medulares y cerebrales de todo el territorio, de conformidad con las prescripciones de la Circular. Recibe todos los atestados de Mossos d'Esquadra, Guardia Urbana y Policías Locales de la provincia de Barcelona y coordina su seguimiento judicial, atendiendo dudas previas que puedan plantearse.

Tras las Jornadas de 2014 y de conformidad con sus Conclusiones, se constituyó una Comisión de Trabajo de Fiscales Delegados integrada por los Fiscales Delegados de Sevilla, Toledo, Murcia, Burgos y Segovia para examinar y mejorar el modelo de funcionamiento de la especialidad y hacer extensibles, en su caso, las conclusiones a otras especialidades. El punto de partida fue distinguir, siguiendo los criterios de los Decretos de Plantilla, Fiscalías grandes (más de 70 Fiscales: Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, Málaga, Cádiz y Alicante),

medianas (entre 20 y 70) y pequeñas (menos de 20 Fiscales). La perspectiva de estos tres modelos ha sido el encaje de las funciones unificadoras de la especialidad en el total de las funciones y servicios encomendados a las Fiscalías, evitando distorsiones y mejorando la calidad de la atención a los intereses públicos y sociales encomendados al MF. Las conclusiones del trabajo, de enorme mérito, fueron presentadas al anterior Fiscal General del Estado y a la actual en sede de los trabajos preparatorios de la Instrucción referenciada. Se acomodan a las teorías científicas sobre modelos de organización del Servicio Público. El Fiscal de Sala calificó en la Comisión de Seguridad vial del Congreso la tarea de los Fiscales Delegados como la de un «voluntariado jurídico», expresión utilizada en alguna de las Memorias de años pasados con sentido metafórico para aludir a su papel en el ámbito provincial o autonómico de referencia institucional y social en seguridad vial, de transmisión en las Fiscalías y órganos judiciales de conocimientos especializados y de relación con las Policías Judiciales de Tráfico. Esta última faceta de sus funciones ha sido y es esencial para los altos niveles de eficacia procesal de la delincuencia vial a los que nos referimos en el apartado de estadística. Han creado un modelo de relación Fiscal-Policía Judicial que sin adscripción funcional ha facilitado una efectiva persecución de delitos viales plasmada en la redacción de atestados conforme a las pautas unificadoras sin las que la acción penal del MF y sentencia no serían posibles.

Junto a la unificación de criterios, nuestra tarea plasma en proyectos multidisciplinarios de actuación en los que los conocimientos científicos se unen a los jurídicos. La estrategia sancionatoria, en nuestro caso la penal, se halla estrechamente unida a la estrategia educativa y preventiva. El principio de especialización del MF rinde aquí sus frutos. Conforme a las corrientes penales de la Política Criminal, la Criminología y los conocimientos científicos se convierten en sustrato de las normas penales y de su contenido estrictamente jurídico. Por su parte coincidimos así con la legislación y planteamientos de la UE sobre la siniestralidad que enmarcan las sanciones en el contexto de las medidas educativas y preventivas. Siempre con sujeción estricta a los principios propios del Derecho penal. En esta línea resaltamos la actividad del proyecto o grupo de trabajo sobre la influencia de las drogas en la conducción y criterios de persecución penal que dirige con gran acierto y entrega el Fiscal Adscrito D. Mario Sanz Fernández-Vega. Su última propuesta es la normativización con vistas al proceso penal de los criterios de homologación de laboratorios, prevista en el art. 796.1.7 LECrim. Coordina los controles de droga impulsados por el Fiscal Delegado Autonómico de Andalucía en el ámbito de

la Policía Local de Sevilla (algunos judicializados y pendientes de sentencia) y realiza un seguimiento de los que lleva a cabo con progresiva implicación de medios y efectividad la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), los que se desarrollan desde 2005 por los Mossos de d'Esquadra y Guardia Urbana de Barcelona y los impulsados por la Policía Local de Madrid y otras Policías Locales del territorio nacional.

Justo es destacar que el proyecto de inclusión de informes criminológicos de riesgo en los atestados por delitos viales de multirreincidentes referido en Memorias anteriores y llevado a cabo con el impulso del Fiscal de Sala, por la Policía Local de Murcia bajo la dirección del Fiscal Delegado de este territorio, ha terminado su primera fase. Los informes han sido aceptados por los Tribunales y surtido efectos en el proceso para la individualización de la pena en un 62,5 % de casos. La muestra no es muy amplia pero sí permite una primera valoración inicial que va a presentarse en el Congreso Internacional de Tráfico que se celebra en Oporto en el mes de Septiembre. Se está desarrollando en paralelo un proyecto similar por la Policía Local de Madrid que dirige el Fiscal Adscrito D. Mario Sanz.

5.3 La educación vial continuada

Puede afirmarse que la educación vial ha sido y es un planteamiento cultural. A partir del proyecto de investigación filosófica que hemos impulsado con el CSIC, pusimos de relieve en Memorias anteriores que el tráfico no es mera cuestión técnico-organizativa, exigida de una educación sólo en meras habilidades por relevantes que sean. En su vertiente distorsionada generadora de siniestralidad es el trasunto de la llamada sociedad de las prisas, competitiva e insolidaria para la que el vehículo es sólo un instrumento de productividad orientado a lograr el mayor rendimiento en el menor tiempo posible. La distorsión alcanza o puede alcanzar a las estrategias cuando se dirigen a primar en exclusiva el beneficio de las empresas nacionales y sobre todo multinacionales con él relacionadas que significan casi el 10 % del PIB europeo. Los esfuerzos de la UE, en particular desde el Libro Blanco de Transportes de 2001, van dirigidos a otorgar mayor protección a los bienes jurídicos fundamentales, vida e integridad física, al bienestar ciudadano y urbano y a la protección del medio ambiente frente a la contaminación originada por los vehículos de motor. La progresiva adaptación de las normas europeas y nacionales a estos valores legitima con mayor fundamento la necesidad de su cumpli-

miento y de la educación previa que lo fomente. El respeto a la ley se convierte así en herramienta indispensable de progresión cultural, venciendo la resistencia de los intereses y concepciones contrapuestas. Por eso, la educación vial ha de afrontarse con un planteamiento de totalidad, comenzando por las ideas subyacentes, las razones y los valores. Subrayando los intereses públicos frente a los privados.

Ha de comenzarse por una educación en las infraestructuras que enseñe a conocer su naturaleza pública y significación en la siniestralidad, el modo de utilizarlas y el derecho y vías para exigir que se hallen en buen estado. Junto a ella la educación en las crecientes tecnologías del automóvil garantizadoras de la seguridad de la circulación y en el necesario mantenimiento del vehículo. También la educación en movilidad vial, en las opciones que los usuarios tienen a su alcance para promover su bienestar personal y el urbano. En íntima unión con ella, la educación para utilizar los vehículos con criterios medioambientales. Como hilo conductor la educación en el respeto a las normas, símbolo y expresión de tolerancia. La educación vial sólo es eficaz si se difunde y plantea, desde las iniciativas institucionales, privadas y los compromisos personales, como permanente, para toda la vida, pues siempre somos usuarios de las vías y espacios públicos de una u otra manera. Sus hitos son la educación en los Colegios y en la tercera edad, al comienzo del vivir y en la etapa última de las que nos ocupamos específicamente a continuación.

Junto a ellas la formación para la obtención de los diferentes permisos de conducir que ha de ser exigente e individualizada con exámenes de comprobación no sólo de las condiciones de capacidad sino de las sicofísicas. Estas son tan relevantes como las demás y su carencia explica un porcentaje oculto de siniestralidad pendiente de investigación en profundidad. De ahí que la educación sanitaria de los conductores para saber discernir cuándo y cómo pueden utilizar los vehículos es trascendental. Ni la obtención del permiso ni las renovaciones pueden concebirse como un trámite más o menos engorroso. La renovación ha de ser tan exigente como la autorización administrativa inicial. A ella han de asociarse exámenes, comprobaciones y cursos con carácter obligado o facultativo.

Por último la educación a través de las sanciones administrativas y penales. El régimen sancionatorio administrativo y en particular el del llamado carnet por puntos de los arts. 60 y 63 LSV se inspira en la reeducación o recuperación del infractor. Las normas penales, aun cuando tienen sus funciones propias, se inspiran en ocasiones en razonamientos de prevención especial y las penas privativas de libertad se orientan a la reeducación (art. 25 CE). Desde estas perspecti-

vas, en la comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso el Fiscal de Sala habló del proceso penal como la constatación del fracaso educativo y marco tendente a recuperar al autor del delito para la legalidad. De ahí la importancia de las reglas de conducta de los arts. 80 y ss. CP, desarrollados y flexibilizados tras la ley de Reforma del CP, con previsiones específicas para la delincuencia vial como el art. 83.1.8.º Surge a propuesta de la Memoria FGE 2012, bajo la idea de la «reeducación tecnológica». La fórmula normativa es muy restrictiva pues en su tenor literal sólo parece referirse al alcohol-lock, de instrumentación costosa y pensado para multirreincidentes no incluidos en el supuesto legal. Será precisa una profundización interpretativa.

5.3.1 EDUCACIÓN EN LOS COLEGIOS

Los preocupantes índices de siniestralidad infantil y, concretamente, el aumento de accidentes de tráfico con víctimas menores de 14 años se pusieron de manifiesto en el último balance provisional presentado por la DGT el 2 de enero de 2013 [este repunte ya encendió las alarmas en el año 2010]. Los datos oficiales de siniestralidad vial correspondientes al año 2012 nos muestran un total de 5407 niños menores de 14 años víctimas de accidentes de tráfico, de los cuales 52 fallecieron, 373 resultaron heridos graves y 4982 heridos leves. Centrándonos en la cifra de niños fallecidos, 40 viajaban como pasajeros de turismos o furgonetas –15 de los cuales no utilizaban ningún sistema de retención o protección– y 9 eran peatones. En «Las Principales cifras de siniestralidad Vial. España 2012» se recoge que los accidentes son la primera causa de mortalidad entre los 15 y 24 años. El último balance publicado por la DGT a la fecha de redacción de esta Memoria (fuente: «Las principales cifras de la siniestralidad Vial España 2013») destaca que, si bien el número total de niños fallecidos en el tramo de edad 0-14 años desciende respecto de 2012 (46 fallecidos en 2013 por 52 del año anterior) sigue superando la cifra de 2011 en que se computaron 42 fallecidos. Asimismo, a pesar del descenso del número de fallecidos en vías interurbanas en este tramo de edad (de 39 en 2012 a 31 en 2013), aumenta ligeramente la cifra de niños fallecidos en las vías urbanas (de 13 en 2012 a 15 en 2013). Se incrementa, por otra parte, en un 10 % la cifra de heridos graves en el mismo tramo de edad, de los 373 de 2012 a los 410 de 2013. De los 46 fallecidos la mayoría –31– lo fueron en vías interurbanas, pero es en las vías urbanas donde los niños han sido mayoritariamente heridos de

gravedad en accidente de tráfico (el 65 % de los heridos graves lo fueron en vías urbanas). En las vías urbanas, asimismo, las lesiones más graves y los fallecimientos se producen mayoritariamente cuando los niños son peatones.

No sólo los índices de siniestralidad justifican el esfuerzo por la educación vial en estas edades. En primer lugar su consideración de menores de edad y por ello particularmente necesitados de los procesos educativos a los que tienen derecho de conformidad con el art. 28 de la Convención de Derechos del Niño de 20-11-89. De otra parte su situación de indefensión, obligados a la conducción de los adultos de quien dependen y que han tenido las oportunidades para formarse debidamente. También como usuarios de las vías públicas y conductores o usuarios de las bicicletas. La educación es un legítimo mecanismo de defensa y protección de sus bienes jurídicos fundamentales, vida e integridad física. Desde un planteamiento general es la mejor estrategia para prevenir accidentes y lograr conductores adultos responsables, solidarios y que sepan disfrutar legítimamente de la conducción y de su condición de usuarios de las vías que son de todos. Debe tener unos contenidos mínimos e irrenunciables en el currículo académico bajo las premisas de que se trate de educación continuada, es decir, desde la educación infantil, prosiguiendo durante toda la formación escolar. Reiterada, al tratarse de normas sociales de convivencia que han de ser interiorizadas por el niño al estar orientadas a salvar vidas y adaptadas en función de su desarrollo evolutivo. Ha de realizarse en el propio entorno, siendo su Centro Educativo el mejor lugar para ello.

La situación actual es insatisfactoria. La educación vial sólo vive de iniciativas aisladas y meritorias de colaboración de las Policías Locales, algunas con Unidades Educativas especializadas como la de la Policía de Madrid, Asociaciones educativas como Aesleme, algunos proyectos autonómicos como el de la CCAA de Cataluña y la conciencia vial de determinados profesores y Colegios. El Fiscal de Sala dirige un Grupo de Trabajo con Policías Locales en que se examinan las diversas estrategias educativas en el ámbito local. Tras la LOMCE y Decretos de desarrollo, la situación no ha cambiado en lo esencial. El avance de nuestro país en las estrategias preventivas y sancionatorias sobre el tráfico viario no ha ido parejo con la de mayor relieve, la educación vial, que es la que permite consolidar en el medio y largo plazo los logros alcanzados y mejorarlos. En el Anexo a la Memoria formulamos una propuesta normativa en esta dirección con la debida fundamentación.

5.3.2 EDUCACIÓN EN LA TERCERA EDAD

La seguridad vial en la tercera edad (64 años) sigue requiriendo una atención especial dadas las altas cifras de siniestralidad que afectan a este colectivo que, con un porcentaje actual del 18 % sobre la población total del país, representa el 29 % de los fallecidos en siniestros viarios. En las Memorias de los años 2010 y 2012 abordamos la problemática asociada a la conducción de vehículos por personas de edad avanzada. Este año nos detendremos en la incidencia de la siniestralidad vial de los peatones pertenecientes a este grupo de edad.

Los patrones de siniestralidad europeos se reproducen a grandes rasgos en nuestro país. Según los últimos datos consolidados de siniestralidad vial en España, correspondientes a 2013, el 22.5 % de los fallecidos en accidentes de tráfico fueron peatones y de ellos, el 59 % tenía 65 años o más. Atendiendo a la accidentalidad por tipo de vía, los atropellos producidos en vías urbanas arrojaron un total de 224 fallecidos, de los cuales el 48 % tenía más de 74 años y el 23 % tenía entre 65 y 74, es decir, el 71 % de los peatones fallecidos en entornos urbanos tenía 65 años o más. También este grupo de edad tuvo la mayor participación porcentual (41 %) en fallecidos por atropello en vías interurbanas. Por tanto, puede afirmarse estadísticamente que los peatones de la tercera edad tienen una tasa de siniestralidad manifiestamente superior a otros grupos, y si añadimos que su índice de letalidad es también notoriamente superior al resto de la población (índice que aumenta al aumentar la edad), y que, en caso de lesiones, requieren hospitalizaciones más largas, cabe concluir que nos encontramos ante un colectivo *muy vulnerable* en términos de siniestralidad vial y ante un problema de salud pública de primer orden. La magnitud del problema se vislumbra cuando se combinan las anteriores cifras con los datos de población. Según datos del INE, en 2014 residían en España más de 8 millones de mayores, cifra que, de mantenerse las actuales tendencias demográficas y el proceso de envejecimiento de la población, superaría los 11 millones en 15 años y rozaría los 16 millones en 50 años, de forma que la presencia de mayores como usuarios de la vía pública irá progresivamente en aumento.

Desde el reconocimiento a las iniciativas tomadas hasta la fecha por las distintas Administraciones y las aportaciones efectuadas en los diferentes ámbitos por los especialistas, entendemos inaplazable redoblar los esfuerzos e impulsar las actuaciones que resulten necesarias para salvaguardar la vida e integridad física de los mayores, funda-

mentalmente en entornos urbanos. El estancamiento, o incluso el aumento, en el número de peatones fallecidos en vías urbanas en los grupos de edad de 0 a 14 y de 65 en adelante, frente al descenso experimentado en los demás que reflejan las últimas estadísticas, redonda en la necesidad de estrategias y compromisos institucionales específicos para cerrar esta brecha en la seguridad vial. Sin desconocer la incidencia de diversos factores en la causación de los siniestros que nos ocupan (factor humano, vehículo, circunstancias de la vía, deslumbramientos), quisiéramos poner el acento, una vez más, en la necesidad de articular respuestas preventivas de carácter educativo. Resulta preciso formar, informar y concienciar a los conductores en la problemática específica de este grupo de riesgo y la significación del principio de protección de colectivos vulnerables, desarrollando campañas de prevención de atropellos que, dando visibilidad al problema y acercándolo al ciudadano, aumenten la sensibilización de los conductores ante la presencia en el tráfico de estos usuarios. La colaboración de los conductores resulta decisiva para la reducción de las cifras de siniestralidad. Se hace igualmente imprescindible informar y formar a los mayores, sin dramatismo pero con claridad, acerca de los factores de riesgo específicos en esta etapa del ciclo vital, concienciándoles de la necesidad de respetar las normas y extremar las precauciones para contrarrestar los peligros añadidos. Resulta igualmente determinante la respuesta de las administraciones para que, en el marco de sus respectivas competencias, adecúen el entorno a las necesidades de estos ciudadanos y a las exigencias de la seguridad vial, diseñando ciudades más habitables que hagan posible la realización del derecho de los mayores a llevar una vida digna e independiente y a participar en la vida social y cultural (art. 25 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea). A tal fin, resulta ineludible generalizar la educación vial en la tercera edad implicando, de forma coordinada, a todas las administraciones competentes. Para garantizar su implantación real sería precisa la introducción de una previsión legal expresa, siquiera de carácter programático, sobre la necesaria promoción y fomento de cursos de educación vial para la tercera edad. En el Anexo a la Memoria la formulamos.

También y con la finalidad preventiva que inspira lo expuesto en esta Memoria incluimos en el citado Anexo un estudio fundado de totalidad normativa, profundizando en propuestas anteriores, acerca de la comunicación de datos de salud entre médicos y los órganos de tráfico. Son el resultado del minucioso examen y debate del Grupo de Trabajo promovido por el Fiscal de Sala en el que han participado el Consejo General del Colegio de Médicos, la Agencia de Protección de

Datos, la DGT y las autoridades y expertos de la Seguridad Social. Estos últimos para abordar la temática de las enfermedades profesionales.

5.4 Cuestiones atinentes a procedimientos por delitos viales y conexos

5.4.1 APLICACIÓN DEL ART. 47.3 CP.

En los casos de varias penas inferiores a 2 años que sumadas excedan de esta cuantía punitiva, en ocasiones los órganos de tráfico aun cuando no se decrete la pérdida de vigencia en sentencia, la anotan en los Registros de Conductores e Infractores, en contra del criterio de la Circular. Los Fiscales Delegados buscan fórmulas para dejar sin efecto esta anotación. La persecución penal de las conductas consistentes en la conducción tras la condena a pena de privación del derecho a conducir superior a dos años sin haber recobrado la vigencia del permiso en los términos del art. 63.7 LSV, que la Circular 10/2011 considera delito del art. 468 CP, viene cuestionándose por algunos órganos de la ejecución penal con el argumento de que la condena penal no puede estarse quebrantando continuada e indefinidamente. En otros casos como en Murcia y Toledo, en el primero en vía de recurso, los Fiscales Delegados han logrado que el Servicio de Ejecución penal acuerde como criterio general que una vez cumplida la pena y antes de proceder al archivo definitivo de la ejecutoria, se remita a la Jefatura Provincial de Tráfico (JPT) el permiso de conducir intervenido y se requiriera expresamente al condenado a no conducir bajo apercibimiento de incurrir en el delito citado.

5.4.2 FALSIFICACIÓN DE INFORMES DE APTITUD DE LOS CENTROS DE RECONOCIMIENTO MÉDICO (CRM)

Los Fiscales Delegados siguen promoviendo bajo la coordinación del Fiscal de Sala la investigación de estos hechos en contacto con las JPT y ATGC, incoando a tales efectos las pertinentes diligencias de investigación penal y presentando denuncia o querrela. De ello y en general de procedimientos judiciales incoados por estos delitos del art. 392 CP informan los Fiscales Delegados de la Coruña, Baleares, Burgos y Cádiz. Este último se refiere a las diligencias previas 964/11 del Juzgado de Instrucción n.º 2 de San Fernando en el que ha presentado escrito de acusación. Según lo en él expuesto, los conductores

que acudían al centro para obtener el correspondiente informe no eran explorados ni sometidos a las pruebas preceptivas por los facultativos de la especialidad correspondiente, sino atendidos por uno solo de los acusados que carecía del título para realizarlas, emitiéndose el correspondiente informe de aptitud por el director ordenante y sujeto activo de esta forma de actuar. El Fiscal Delegado de Pontevedra reseña la sentencia condenatoria de la AP, Sección 5.ª, de 2-12-2014. El Fiscal Delegado de Valladolid, sentencia absolutoria en supuesto de irregularidades en el sistema telemático de los CRM al razonar el Juzgador que la DGT dio validez a los datos.

5.4.3 RESPONSABILIDAD DE LOS CENTROS DE RECONOCIMIENTO MÉDICO (CRM) EN ACCIDENTES DE TRÁFICO DE CONDUCTORES CON RECONOCIMIENTOS IRREGULARES

En este apartado merecen una especial consideración las diligencias de investigación 22/14 abiertas a instancias del Fiscal Delegado de Salamanca en supuesto de persona de avanzada edad que estuvo conduciendo por el carril contrario de la autovía A-66 más de 20 km y una vez logró ser detenido por agentes de la guardia civil, se comprobó que estaba absolutamente desorientado sin conocimiento de lo que estaba haciendo. Tras el sobreseimiento de las Diligencias Previas 802/2013 incoadas contra el referido por el Juzgado de Instrucción n.º 1 de Béjar, se abrieron las diligencias de investigación penal de la Fiscalía contra el centro médico emisor del informe que acreditaba las perfectas condiciones para conducir al renovar el permiso tres años antes. Tras declarar con asistencia letrada el director médico del Centro y dado el transcurso del tiempo, se solicitó informe forense para determinar si el evidente deterioro cognitivo podía haberse detectado en su momento. Al no poder precisarlo el perito forense se dictó Decreto de archivo.

5.4.4 PROCEDIMIENTOS POR FALSEDADES CONEXAS CON LA SEGURIDAD VIAL

Es creciente la intervención de los Fiscales Delegados en falsedades, manipulaciones o irregularidades en otros documentos trascendentes para la seguridad vial. Las investigan, como las anteriores, los miembros del GIAT, grupo especializado y de alta preparación de la ATGC que actúa en estrecho contacto con el Fiscal de Sala y Fiscales Delegados. Así, la Fiscal Delegada de Jaén interviene en el PA

21/2010 del Juzgado de Instrucción n.º 2 sobre falsedad imputada a funcionario de la JPT que realizaba manipulaciones del sistema informático para facilitar permisos de conducir ficticios a cambio de dinero. Del máximo interés son las Diligencias de Investigación 95/2014 instruidas por la Fiscal Delegada de Zaragoza y convertidas en diligencias previas del Juzgado de Instrucción n.º 11. Se iniciaron en virtud de escrito, presentado ante la Fiscalía General del Estado el 12-6-2014 por D. M. V., empleado de empresa dedicada a la Inspección Técnica de Vehículos, prestando declaración en la Fiscalía y siendo posteriormente despedido. Los hechos se contraen a una serie de irregularidades cometidas por los Ingenieros y Jefes de Nave consistentes en otorgar a la inspección, supervisada y evaluada por ellos, la calificación de «favorable» en contra del criterio de los mecánicos actuantes por presentar los vehículos una serie de deficiencias técnicas incompatibles con la seguridad. Los referidos incurrir en incompatibilidades y en concreto la de prestar servicios en taller que atendía a automóviles para pasarlos a la inspección de la empresa concesionaria. Las diligencias revelan la necesidad de arbitrar fórmulas normativas y procedimentales para proteger a los trabajadores denunciadores de irregularidades de sus empresas.

5.5 Seguimientos de accidentes de tráfico. Reformas legales en curso y situación de indefensión de las víctimas

Singular relieve tiene en la tutela penal de la seguridad vial la parcial y extensa despenalización de las faltas de imprudencia del actual art. 620.1,2 y 3 operada por Ley Orgánica 1/2015 de Reforma del Código Penal. Subsisten como delitos leves las imprudencias menos graves de los nuevos arts. 142.2 y 152.2 CP. Han quedado excluidos los resultado lesivos del art. 147 y la actual imprudencia leve del art. 620.2 y 3 deja paso a la que parece más exigente imprudencia menos grave, en ambos casos con el mismo régimen de persecución privada.

La primera observación es que la inmensa mayoría de las actuales faltas y procedimientos consiguientes, tramitados por accidentes de tráfico con resultados de menor gravedad del art. 147 quedan convertidas en ilícitos civiles. Supone el riesgo de devaluar la protección penal, pues no son infrecuentes las praxis procesales a que nos referimos en las Memorias FGE de estos últimos años de remitir a juicio de faltas graves imprudencias merecedoras de procedimiento por delito. El mensaje despenalizador es susceptible de impulsarse con

merma de la indispensable tutela que la norma penal debe otorgar a los bienes jurídicos fundamentales, vida e integridad física, en el tráfico viario. Pueden ponerse en riesgo los avances que impulsados por el MF se han logrado en la eficaz y ponderada aplicación de las normas penales de tráfico. De ahí que sea necesario un esfuerzo interpretativo para delimitar los conceptos de imprudencia grave y menos grave y proyectarlo sobre la realidad procesal diaria.

Es precisa una llamada de atención sobre las víctimas de accidentes de tráfico en situación de vulnerabilidad económica, teniendo en cuenta los derechos de las víctimas y particularmente sus derechos de información y a la asistencia jurídica gratuita proclamados en la Directiva 2012/29/UE de 25-10-2012 del Parlamento (art. 2.1). El art. 3 consigna el derecho de que son titulares a entender y ser entendidas utilizando en las comunicaciones con ellas orales y escritas «... un lenguaje sencillo y asequible...» y en el art. 4 a recibir sin retrasos injustificados información sobre las indemnizaciones. El Estatuto de Protección de la Víctima aprobado por Ley 4/2015 traspone la Directiva con idéntico ámbito de protección (art. 2) y en el art. 5.1.e) precisa que la información se facilitará acomodándola a sus «circunstancias y condiciones personales». La asistencia jurídica gratuita prevista en el art. 13 de la Directiva y 16 del Proyecto exige la remisión a sus propias normas reguladoras y a ellas nos referimos seguidamente. La protección otorgada quedaría constreñida, por tanto, a las víctimas de los delitos de los arts. 142 y 152. Por ello la entrada en vigor de la Ley de Reforma CP supondrá una reducción muy significativa del número de las tuteladas por la legislación europea y nacional. El Proyecto de Ley de Asistencia Jurídica Gratuita en el art. 2.5 sólo exime de los requisitos para disfrutar de la asistencia jurídica gratuita a las víctimas de accidentes con secuelas permanentes y lesiones que impidan realizar «las tareas más esenciales de la vida diaria», en definitiva a los grandes lesionados, quedando fuera del ámbito tuitivo de la norma todas las demás con inclusión de los casos de fallecimiento. Por su parte el art. 6.1.a) incluye como contenido del derecho el asesoramiento y orientación previa sólo para «quienes pretendan reclamar la tutela judicial de sus derechos». Significa que para las negociaciones con la compañía aseguradora sujetas al mecanismo de la oferta y respuesta motivada del art. 7 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (LRCSVM), vía por la que se resuelven casi todas las cuestiones jurídico-civiles relativas al Baremo y abono de indemnizaciones, las víctimas no gozan de la tan citada asistencia jurídica gratuita. En la Memoria Social de Unespa de 2013 se aporta el dato

de 193 reclamaciones por cada 100.000 siniestros de tráfico. La cuestión debe centrarse de modo particular como decimos en el colectivo de víctimas de accidentes de tráfico en situación de indefensión por su estatus de precariedad económica o exclusión social y a las que el MF ha de prestar especial atención. Nos parece obligado que el proyecto de Ley de Asistencia Jurídica Gratuita como ya propuso el Consejo Fiscal en su informe se extienda el derecho a todas las víctimas de accidentes sin excepción. Subrayamos que ha de atenderse al colectivo de mayor vulnerabilidad en la circulación, los peatones y ciclistas. En casos de atropellos, en creciente progresión en los datos estadísticos, no cuentan con el abogado de la compañía de seguros y si además sufren dificultades económicas, su situación es extremadamente difícil en las negociaciones internas con las compañías de seguros que deben estar regidas por el principio de igualdad proclamado en la legislación contractual.

Desde hace casi 3 años y de conformidad con lo previsto en la Circular 10/11 FGE con la colaboración de los Fiscales Adscritos y Fiscales Delegados, el Fiscal de Sala viene realizando un seguimiento de los delitos de homicidio imprudente del art. 142 y lesiones imprudentes del art. 152 con referencia a todas las fases procesales extensivas a los juicios de faltas tramitados por las infracciones del art. 621 CP. Estos últimos sólo en los muy limitados casos determinados en la Circular 10/2011 FGE en que se celebra el juicio y el Fiscal asiste (conclusión 19.^a). En ellos ya venimos detectando como exponemos en las Memorias del FGE de 2012 – 2014 (www.fiscal.es), frecuentes situaciones de indefensión en perjudicados con déficits económicos y sociales. Las víctimas, al sufrimiento derivado de la escasez, unen el de la tragedia y sufrimientos derivados del accidente. Sus necesidades asistenciales no se cubren. A las alteraciones psicológicas que puedan originarse en los estados de escasez y dificultad se añade el stress postraumático con diversas modalidades de menor o mayor gravedad nacido del accidente. Las lesiones y secuelas significan para ellas y sus familias la pérdida de trabajo o de opciones en el mercado laboral. Con el esfuerzo de todos, hemos logrado que se abonen las indemnizaciones que corresponden conforme al art. 7 y Tablas del Anexo de la vigente LRCSVM con la mayor prontitud, en un determinado número de supuestos. Aun así las demoras y el ofrecimiento de cantidades desajustadas con las normas vigentes no es aislado y la tarea pendiente es todavía muy relevante con los medios de que disponemos. Recibir las cantidades y asistencia debidas, conforme a Baremo y en los plazos determinados en el art. 7 LRCSVM y 20 de la Ley 50/80 del Contrato de Seguro, tiene mayor trascendencia y con-

secuencias para las personas incursoas en esta situación de crisis que para las demás. El MF suple cuando es preciso las carencias de la asistencia letrada, al poder ejercitar la acción civil. Pero este control e impulso que supone su intervención, desaparece cuando no se tramita procedimiento penal por delito, lo que sucede porcentualmente en casi todos los casos. Aquí sí que los perjudicados, en situación de carencia económico-social, pueden como decimos verse abocados a una situación de absoluta indefensión. El informe Foessa-Caritas 2014 (www.foessa2014.es), entre otros, subraya las dimensiones del problema al referirse a un 25,1 % de hogares (3,8 millones) en procesos de exclusión social que afectan a 11,7 millones de personas y 5 en situación de exclusión social severa con retrocesos significativos en empleo, vivienda y salud. Las cifras de pobreza económica alcanzan los 700.000 hogares sin ingresos. En estos colectivos reside, por razones meramente estadísticas, un relevante porcentaje de perjudicados por la siniestralidad.

De otra parte desde hace meses venimos proponiendo un protocolo de actuación coordinada del Ministerio Fiscal con las compañías aseguradoras y Colegios de Abogados extensible al sector sanitario con el objetivo de que las indemnizaciones y prestaciones sanitarias se satisfagan con prontitud y con estricta sujeción a las previsiones legales. El objetivo primero es que el circuito económico-asistencial sea transparente y se atajen las irregularidades que observamos en el abono de las prestaciones, demoras judiciales y extrajudiciales y fraude al seguro. El Fiscal de Sala promueve la persecución penal de los comportamientos desviados cuando hay indicios de delito. Pero la autorregulación a través de un protocolo nacional es un eficaz instrumento de prevención. Beneficiaría a la mayoría de los buenos profesionales del sector del seguro, jurídico y sanitario que reciben las justas retribuciones por su actividad y no otras. Sobre todo a las víctimas y en particular a las ya mencionadas que sufren la exclusión social. No son sólo cuestiones económicas sino morales y en el caso de las vulnerables económicamente vitales. Desde la experiencia de 8 años esta es la verdadera urgencia de las funciones que desarrolla la Especialidad.

En este contexto nos referimos al nuevo Baremo remitido por el Gobierno al Congreso como proyecto de ley hace unos días. Dábamos cuenta en la Memoria del año pasado de la finalización de la tarea jurídica de la Comisión de Reforma del Baremo aludiendo a la relevante colaboración de la Fiscal Adscrita. Aludimos como límite para una futura tramitación legal, entonces no planteada, a que el total de indemnizaciones que de hecho reciban las víctimas no fuera

inferior al actual. La tarea prelegislativa quedó detenida hasta que en el mes de noviembre la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones recabó al Fiscal de Sala informe final sobre la eventual tramitación parlamentaria. Fue remitido y expuesto ante la Junta Consultiva del Seguro, órgano que informa las iniciativas legislativas del Ministerio de Economía, el 12-12-2104. En él manifestamos que las nuevas normas carecían de una Memoria de impacto económico con un mínimo de rigor metodológico. Todo se reducía a informes, sin el suficiente fundamento bajo nuestro punto de vista, de una empresa subcontratada por el Consorcio de Compensación de Seguros. Tampoco había justificación alguna del nuevo y relevante Baremo Médico a más de las explicaciones que en la Junta dio un experto médico que trabaja al servicio de las compañías de seguros. Menos aún existían datos o informes acerca del impacto social para analizar las consecuencias en los núcleos familiares afectados por la crisis de las nuevas normas. En el dictamen emitido y desde el respeto a la iniciativa parlamentaria que corresponde al Gobierno propusimos la subsanación de las deficiencias con la emisión de informes por razones no de desconfianza sino de garantía y contraste que deben emitir empresas ajenas al sector asegurador. También y dada la enorme complejidad de las nuevas normas con remisiones a cálculos y reglas actuariales, propusimos la previsión simultánea de normas tuitivas como las apuntadas para la debida protección de los derechos de las víctimas, sobre todo de las más vulnerables económicamente. Las solicitudes formuladas por el MF no obtuvieron respuesta. Como decimos, a la fecha de redacción de esta Memoria el Gobierno acaba de presentar a las Cortes el Proyecto ley sin solicitar informes al Consejo de Estado, CGPJ y Consejo Fiscal. En la Exposición de Motivos no se incluyen las razones de urgencia que lo justifican. En la Memoria de Análisis de Impacto normativo se reiteran los datos sin adición de nuevos informes o justificaciones. En los momentos en que se redacta esta Memoria, el Proyecto se tramita con gran rapidez de plazos en el Congreso. Con absoluto respeto a la tarea parlamentaria, hemos de manifestar que en este momento, desde nuestro conocimiento y colaboración desde hace 3 años en la Comisión prelegislativa de Reforma, no se cuenta con una Memoria de impacto con garantías metodológicas. Los riesgos son que las víctimas de accidentes reciban en su conjunto menos cuantías indemnizatorias que las actuales, en particular por la restrictiva hipótesis normativa sobre traumatismos cervicales que es el concepto indemnizatorio de mayor entidad. La determinación no puede hacerse con supuestos de laboratorio en base a las nuevas normas sino desde la realidad de las nego-

ciaciones que se entablarán a partir de la entrada en vigor de la Ley. En las Jornadas de Fiscales Delegados del año pasado se aludió a la necesidad de elaborar un difícil programa informático para uso de los Fiscales. Si es así para el MF, para los perjudicados económicamente vulnerables que no gocen de la asesoría de bufetes especializados la situación puede ser de absoluta indefensión con la consiguiente pérdida para las víctimas y ganancia para las compañías aseguradoras. La necesidad de protocolos, previsiones tuitivas y de especialización de todos los operadores jurídicos exigen que si pese a la carencia de Memoria de Impacto, la nueva ley se aprueba lo ha de ser con una *vacatio legis* de al menos 2 años.

5.6 Evolución estadística

5.6.1 INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el balance provisional de la DGT y a la espera de la publicación de las cifras consolidadas en el momento de redacción de esta Memoria, durante el año 2014 fallecieron en accidente de tráfico 1131 personas en las vías interurbanas españolas, lo que se traduce en una disminución de sólo tres víctimas mortales respecto del año anterior. Los datos de movilidad según la misma fuente, en 2014 son los 359.789.623 de desplazamientos de largo recorrido –medidos por la DGT–, lo que supone un incremento de 5,57 millones (1,57 % respecto de 2013), circunstancia novedosa, pues emerge por primera vez desde el inicio de la crisis económica que atraviesa el país. Como veremos en el apartado siguiente, esas circunstancias no han tenido un reflejo evidente en la actividad del Ministerio Fiscal en materia de delincuencia vial, pues la estabilización de la siniestralidad, el aumento de desplazamientos y la tendencia al alza en el parque de vehículos asegurados no han llevado aparejado un incremento de procedimientos penales incoados por delitos contra la seguridad vial, cuyo número ha descendido respecto del año anterior, al igual que el de acusaciones formuladas (no así el de sentencias condenatorias). Ello puede encontrar su explicación en una mayor concienciación vial de la ciudadanía a la que ha contribuido la eficacia y rapidez de la respuesta penal disuasoria, sin perjuicio de la que ofrecen otros ámbitos sancionadores. De todos modos son precisas mayores profundizaciones.

5.6.2 PROCEDIMIENTOS INCOADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL, ESCRITOS DE ACUSACIÓN Y SENTENCIAS. DILIGENCIAS DE INVESTIGACIÓN. MENCIÓN ESPECIAL A LOS JUICIOS RÁPIDOS

5.6.2.1 *Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias. Diligencias de Investigación*

Al igual que en Memorias anteriores, en una primera toma de contacto, analizamos la estadística de delincuencia vial en el año 2014 y su evolución respecto de años anteriores desde el punto de vista del volumen de procedimientos o número de asuntos ingresados, incluyendo tanto las Diligencias Previas como las Diligencias Urgentes incoadas, sin perder de vista que serán otros indicadores a los que luego nos referimos, como el volumen de escritos de acusación presentados o asuntos resueltos por sentencia condenatoria, los que ofrecerán una visión más depurada, precisa y realista de la eficacia de la respuesta judicial frente a la delincuencia vial en España en los últimos años. Así las cosas, esta primera tabla muestra la evolución estadística de los procedimientos abiertos como Diligencias Previas o Urgentes por los delitos contra la seguridad vial en el periodo 2006-2014:

Diligencias previas Diligencias urgentes	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Art. 379.1 CP. . .</i>	-	789	1.542	805	1.063	1.003	1.021	752
<i>Art. 379.2 CP. . .</i>	39.798	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778	72.430	69.340
<i>Art. 380 CP. . . .</i>	1.329	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799	2.587	2.384
<i>Art. 381 CP. . . .</i>	138	125	285	402	313	315	318	204
<i>Art. 383 CP. . . .</i>	1.155	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2.070	1.884
<i>Art. 384 CP. . . .</i>	-	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36.017	33.883
<i>Art. 385 CP. . . .</i>	1.506	985	890	740	510	535	411	396
TOTAL	43.926	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186	114.854	108.843

Las cifras del año 2014 confirman la tendencia a la disminución del número de asuntos ingresados que se viene produciendo desde el año 2012 y nuevamente en el 2013, llegando a cifras de volumen de procedimientos incoados similares a las de 2010, una vez superado el pico alcista de 2011. Por el contrario, en el total de escritos de

acusación formulados y sentencias condenatorias recaídas se invierte la tendencia observada el año pasado, pues disminuye el número de los primeros (95199 en 2013 y 90621 en 2014, siendo 95412 en 2012) y aumenta sensiblemente el de sentencias condenatorias (83382 en 2013 y 92682 en 2014, siendo 97359 las de 2012). La explicación puede venir determinada por la pendencia en el señalamiento de juicios orales de los órganos de enjuiciamiento, esencialmente Juzgados de lo Penal, muy extendida en algunas provincias como destacan algunos Fiscales Delegados en sus Memorias. Este dato justificaría que el aumento de acusaciones que se advertía el año pasado equivalga a los procedimientos enjuiciados en éste, dando lugar al incremento de sentencias condenatorias advertido. La evolución se refleja en la siguiente tabla con discriminación por tipo delictivo:

Comparativa 2012-2014	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014
379.1 CP	554	435	612	496	493	454
379.2 CP	62.259	65.865	60.211	53.793	57.623	58.607
380 CP	2.042	1.895	2.071	1.646	1.868	1.798
381 CP	220	160	205	149	205	162
383 CP	2.573	2.706	2.934	2.553	2.471	5.554
384 CP	27.694	26.202	29.097	24.668	27.900	26.045
385 CP	70	96	69	77	61	62
TOTAL ...	95.412	97.359	95.199	83.382	90.621	92.682

En materia de Diligencias de Investigación del Ministerio Fiscal incoadas por delitos contra la seguridad vial en el marco del art. 5 EOMF, el total asciende a 1793 durante el año 2014, lo que supone una subida respecto del año anterior en que se incoaron 1693. La inmensa mayoría (83 %) en relación con los tipos del art. 384 CP, aunque este año se detecta un mayor porcentaje de aumento en términos relativos de las Diligencias incoadas por delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas y, sobre todo, en el de creación de riesgos para la circulación del art. 385 CP. En relación con éste algunos Delegados provinciales, como la de Las Palmas, dan cuenta de la tramitación de Diligencias de Investigación por el mal estado o diseño de algunas infraestructuras.

A continuación se presentan, como en años anteriores, los datos de tasas de resolución positiva (cociente entre el número de asuntos

resueltos por sentencia condenatoria y los ingresados en el año 2014) por tipos delictivos:

DELITOS CSV	DP+DU 2014	Sentencias 2014	Tasa resolución 2014	Tasa resolución 2013
379.1 CP	752	454	0,60 (60 %)	0,48
379.2 CP	69.340	58.607	0,84 (84 %)	0,74
380 CP.....	2.384	1.798	0,75 (75 %)	0,63
381 CP.....	204	162	0,79 (79 %)	0,47
383 CP.....	1.884	5.554	2,9 (290 %)	1,2
384 CP.....	33.883	26.045	0,76 (76 %)	0,68
385 CP.....	396	62	0,15 (15 %)	0,19
TOTAL	108.843	92.682	0,85 (85 %)	0,73

La primera nota destacable es que, a pesar de que la tasa de resolución global es inferior a uno (el número de procedimientos incoados es mayor que el de sentencias condenatorias recaídas, salvo en el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas, dato debido a la mejoría del programa informático que lo ha aflorado), se aprecia un aumento de hasta doce centésimas porcentuales en la tasa de resolución del año 2014 en comparación con el año anterior. Se explica por la labor de coordinación y unificación de criterios del Ministerio Fiscal en el ámbito de la delincuencia vial y su general aceptación por los órganos judiciales, destacando la rapidez y la mejora de la efectividad de la respuesta penal en este campo. Si a los asuntos resueltos por sentencia condenatoria se añadieran los terminados por sentencia absolutoria o por otras decisiones de archivo en sede de instrucción no ofrece dudas que la tasa de resolución se situaría en cifras cercanas al 100 %, en una igualdad material en el número de asuntos ingresados y resueltos, como señalábamos en la anterior Memoria.

Como en años anteriores, la siguiente Tabla ofrece las cifras de sentencias condenatorias por Comunidades Autónomas durante el año 2014:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
Andalucía	43	9.888	475	38	290	6.338	9	17.081
Aragón.....	22	1.185	31	2	34	476	1	1.751

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
Asturias.....	9	1.324	32	3	56	545	1	1.970
I. Baleares.....	8	1.854	21	2	63	759	0	2.707
I. Canarias.....	15	1.388	14	0	43	884	0	2.344
Cantabria.....	1	512	15	0	3	134	0	665
Cataluña.....	195	12.327	371	43	3.666	4.479	26	21.107
Extremadura.....	7	1.040	55	1	64	413	2	1.582
Galicia.....	14	3.967	115	4	170	1.915	3	6.188
La Rioja.....	1	327	5	0	3	101	0	437
Madrid.....	32	7.982	179	20	375	3.210	3	11.801
Murcia.....	8	2.254	45	1	93	1.161	0	3.562
Navarra.....	8	888	21	1	30	268	0	1.216
P. Vasco.....	11	2.238	63	2	153	595	9	3.071
C. Valenciana....	28	6.983	204	30	331	2.513	4	10.093
C. La Mancha....	15	2.156	63	3	79	1.075	2	3.393
C. León.....	37	2.294	89	12	101	1.179	2	3.714
Total sentencias...	454	58.607	1.798	162	5.554	26.045	62	92.682

5.6.2.2 *Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial*

El elevado porcentaje de procedimientos incoados y escritos de acusación formulados por delitos viales en el ámbito de los denominados Juicios Rápidos se mantiene prácticamente invariable respecto del año anterior: en el año 2014 el 77,39 % de los procedimientos incoados (77,74 % en el año 2013) y el 80,99 % de los escritos de acusación (79,81 % en el año 2013) se efectuaron por el trámite de las Diligencias Urgentes de los arts. 795 y siguientes LECrim. Significa que la respuesta judicial y del Ministerio Fiscal a la delincuencia vial sigue obedeciendo a parámetros de rapidez y eficacia, pues en el más amplio porcentaje de casos y en un breve período de tiempo los ilícitos cometidos son sentenciados y las penas impuestas comienzan a ejecutarse, con los efectos que ello produce en la concienciación vial de la ciudadanía y en los fines de prevención general y especial de la pena, fundamentalmente por la medida impulsada desde la Fiscalía y tras la Circular 10/2011 FGE, ya aludida otros años, de entrega inmediata del permiso de conducir en los casos de sentencias de conformidad ante el Juzgado de Guardia.

DELITOS VIALES	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. incoados	24.602	84.241	108.843
E. acusación	17.223	73.398	90.621

5.6.2.3 Representación Gráfica de los datos estadísticos

TABLA 1. ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS

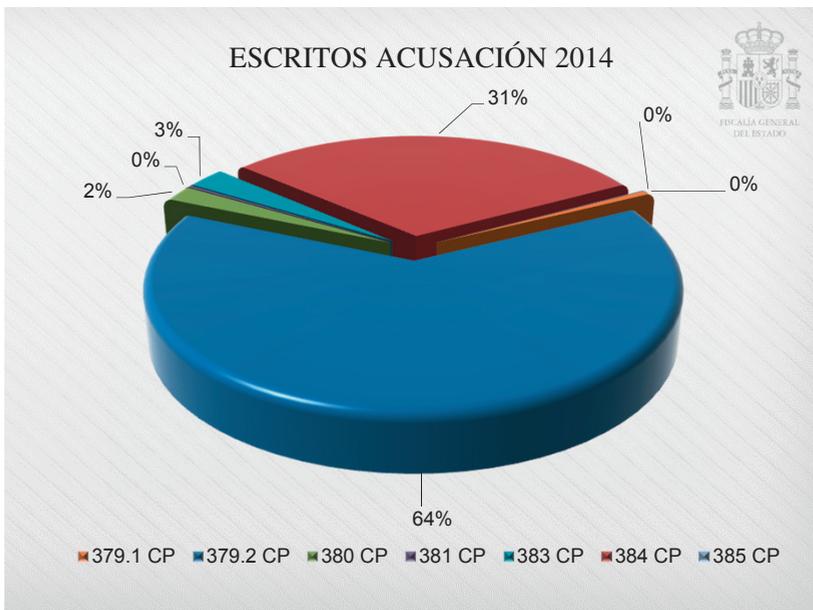
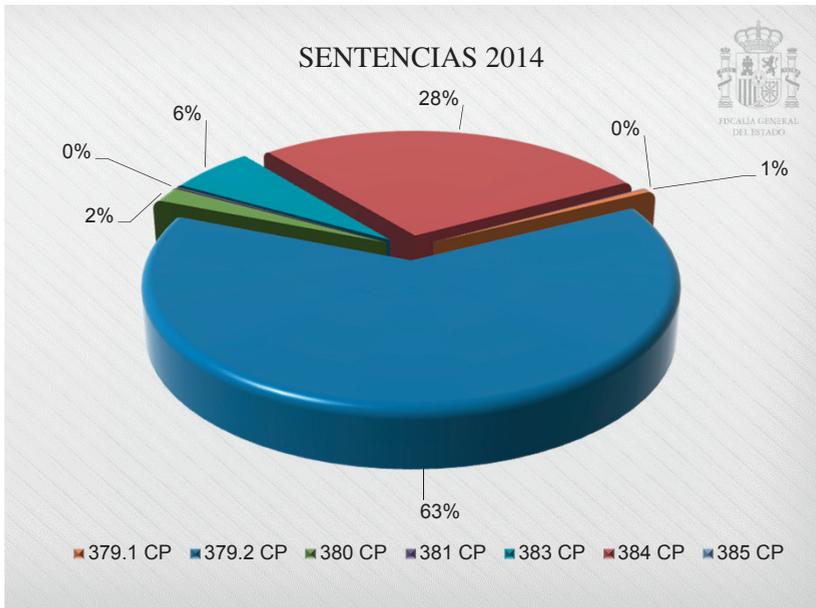


TABLA 2. SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS



5.6.3 EL EXCESO DE VELOCIDAD PUNIBLE

Comparativa 2012-2014	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014
379.1 CP. . .	554	435	612	496	493	454

Cabe destacar, en relación con este tipo, el alto nivel de unificación de criterios alcanzado, del que es exponente la Memoria del Fiscal Delegado de Murcia, que da cuenta de la sentencia 273/2014, de 17 de septiembre, del Juzgado de lo Penal número 3 de Murcia, que acoge los criterios de la Circular 10/2011 y Conclusiones de Jornadas de Fiscales Delegados de 2014 sobre los errores máximos permitidos y errores de desviación de los cinemómetros, posteriormente confirmada por la AP de Murcia en su sentencia 47/2015, de 26 de enero. Emerge, asimismo, según se deduce de otras Memorias provinciales como la del Fiscal Delegado de Pontevedra, la problemática de los excesos de velocidad de vehículos oficiales que dan lugar a procedi-

mientos penales, cuyo tratamiento ha sido también pautado en las mismas Jornadas de 2014, y que han terminado en casi todos los casos con resoluciones de archivo conforme a los criterios derivados de aquéllas. En cuanto a la comparativa entre los datos del ilícito penal examinado y las correlativas infracciones administrativas éstas últimas siguen constituyendo un porcentaje superior al 99%.

5.6.4 LA CONDUCCIÓN EMBRIAGADA, BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL O DROGAS Y LA NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS

Para conocer la dimensión real del binomio alcohol/drogas y conducción y su traslación al ámbito sancionador, valorando especialmente la eficacia de la respuesta penal, resulta imprescindible la referencia, como en años precedentes, a la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (en adelante INTCF) sobre víctimas mortales en accidente de tráfico correspondiente al año 2014. De aquélla resulta que, de la muestra de 614 conductores fallecidos, el 39,09% presentó resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol (por un 43,09% del año anterior); en el 67,08% de los positivos se detectó alcohol sólo o asociado a psicofármacos y/o drogas (en un porcentaje igual al de 2013). De los conductores que arrojaron resultado positivo el 77,63% –por un 65,21% del año 2013– presentaba una tasa de alcohol superior a 1,2 g/L, lo que advierte de un notable incremento en el porcentaje de conductores fallecidos que lo hacían incurriendo en el delito del art. 379.2 último inciso CP. Las elocuentes cifras hablan de la necesidad de mantener la eficacia penal en este ámbito.

Comparativa 2012-2014	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014
379.2 CP. . . .	62.259	65.865	60.211	53.793	57.623	58.607

Según la estadística facilitada por la DGT aumenta ligeramente la proporción del volumen de actuación administrativa respecto de la penal, representando la primera el 60% del total (frente al 58% de los dos años anteriores). Se produce un relevante aumento en la cifra de expedientes administrativos tramitados por conducción con presencia de drogas (de 2579 de 2013 a 9454 de 2014), sin duda por el también significativo incremento de pruebas de detección de drogas realizadas, de 4563 en 2013 a 29643 en 2014 según datos suministra-

dos por la DGT, que incluyen tanto controles preventivos como pruebas por accidente o infracción. Supone un meritorio esfuerzo de prevención en conducciones de elevadísimo riesgo para la seguridad vial. No ha ido en paralelo con el aumento de volumen de actuación penal por el delito del art. 379.2 (conducción bajo la influencia de drogas). La conclusión explicativa es la misma que en años anteriores, esto es, la dificultad de acreditación del elemento típico de la influencia, frente a la simplicidad del tipo de mera presencia de la infracción administrativa. Ya reseñamos las razones del aumento producido del delito del art. 383.

Comparativa 2012-2014	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014
383 CP	2.573	2.706	2.934	2.553	2.471	5.554

5.6.5 LA CONDUCCIÓN TEMERARIA Y CON MANIFIESTO DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS

Comparativa 2012-2014	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014
380 CP	2.042	1.895	2.071	1.646	1.868	1.798
381 CP	220	160	205	149	205	162

5.6.6 LA CONDUCCIÓN SIN PERMISO

La estadística de acusaciones formuladas por el MF y sentencias condenatorias *ex art.* 384 CP se ofrece en la siguiente tabla comparativa de los datos del año 2014 y correlativos de años anteriores, con la misma precisión de que comprende, sin discriminar entre ellos, los tres tipos penales castigados en el precepto (conducción con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de puntos, conducción con privación judicial del permiso o licencia y conducción sin haberlo obtenido nunca):

Comparativa 2012-2014	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014
384 CP	27.694	26.202	29.097	24.668	27.900	26.045

5.6.7 LA CREACIÓN DE UN GRAVE RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN

Concluimos el estudio estadístico de la delincuencia vial con el tipo residual del art. 385 CP, el menos importante cuantitativamente pero con una especial relevancia desde el punto de vista del bien jurídico protegido, la tutela penal de las infraestructuras para garantizar la protección de sus usuarios. La interpretación de los datos del año 2014 revelan, tanto desde el punto de vista de los escritos de acusación como de las sentencias condenatorias recaídas, que se acentúa el paulatino descenso del número de unos y otras, como ya se había observado en años anteriores desde la cúspide de las cifras de 2011, estabilizándose en cifras cercanas a 60-70. De todos modos es precisa una mayor depuración informática de estas infracciones. La heterogeneidad de modalidades comisivas se manifiesta en las Memorias provinciales, como por ejemplo la del Fiscal Delegado de Badajoz, que da cuenta de las diligencias de investigación posteriormente judicializadas en virtud de hechos tales como la alteración de marcas viales por propietarios de fincas para posibilitar su acceso a las mismas en lugares en que el giro era peligroso. También de la Fiscalía de Pontevedra por comportamientos que comienzan a extenderse consistentes en crear obstáculos en la calzada para impedir a los ciclistas la circulación y acceso a determinados lugares, siendo sujetos activos comunidades vecinales de utilización de montes y espacios de uso común o encargados o titulares de aprovechamientos de caza. El Fiscal de Sala, dando las instrucciones oportunas realiza seguimiento de la investigación de estos hechos que generan grave riesgo para los ciclistas.

Comparativa 2012-2014	Acusaciones MF 2012	Sentencias 2012	Acusaciones MF 2013	Sentencias 2013	Acusaciones MF 2014	Sentencias 2014
385 CP	70	96	69	77	61	62

5.6.8 PENAS IMPUESTAS Y SU EJECUCIÓN EN DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Referimos a continuación los datos estadísticos relativos a las penas impuestas y su cumplimiento en las 92682 sentencias condenatorias dictadas en el año 2014 por delitos viales.

5.6.8.1 *Penas privativas de libertad*

Reseñamos las cifras de internos que cumplen condena «sólo» por delitos contra la seguridad vial por ser este el dato de mayor rigor informático:

FECHA	PENADOS (judiciales)	PREVENTIVOS	LOCALIZACIÓN PERMANENTE	LIBERADOS CONDICIONALES	FIN SEMANA	TOTAL
1/01/2014	805	7	3	64	7	886
15/12/2014	789	6	3	68	7	873

INTERNOS	15/02/13	15/02/14	%	15/12/13	15/12/14	%
TOTAL	948	969	+2,2%	903	873	-3,4%

Como dijimos en la Memoria del año pasado, la existencia de distintos registros informáticos judiciales y penitenciarios, a lo que se suma la complejidad para depurar los datos toda vez que se utilizan criterios distintos en las aplicaciones, impiden dar credibilidad y rigor a la cifra, por lo que continuamos el complejo trabajo de campo en coordinación con Instituciones penitenciarias, examinando los expedientes de los internos bajo la perspectiva criminológica, y se está pendiente de analizar resultados con una muestra suficientemente representativa.

5.6.8.2 *Penas no privativas de libertad*

Conforme a los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias durante el año 2014 se gestionaron 36066 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cuales 35769 fueron por trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante, TBCs) y 297 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad. En una primera aproximación se detecta un importante descenso respecto del año 2013 cuando se gestionaron un total de 45252 entradas, de las cuales 44500 lo fueron por TBCs y 752 por suspensiones y sustituciones.

AÑO	ENTRADA SENTENCIAS*
2011	46.071
2012	61.617
2013	45.252
2014	36.066

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

A 31 de diciembre de 2014 el estado de gestión de las entradas era el siguiente:

Condenas a Trabajos en Beneficio de la Comunidad				Suspensiones y sustituciones de condenas			
Cumpliendo	Gestión	Pendientes	Finalizadas	Cumpliendo	Gestión	Pendientes	Finalizadas
6.347	4.803	5.422	35.219	195	33	15	283

El descenso en el número de condenas por TBCs ha significado un incremento en el número de penas de multas cuyo total se estima en torno a las 54000 condenas, todo ello producto de la triple alternatividad de las penas de los tipos de los arts. 379 y 384. En cuanto a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores que llevan aparejada los delitos contra la seguridad vial tipificados en los arts. 379, 380, 381 y 383 CP, el incremento en la cifra de sentencias condenatorias del año 2014 respecto del anterior corre parejo al aumento de privaciones judiciales firmes del derecho a conducir, que se sitúan en torno a 66575, cifra sensiblemente mayor que las 58637 de 2013 (de ellas 3119 con aplicación de la pérdida de vigencia del art. 47.3 CP).